



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 419

Bogotá, D. C., lunes, 17 de junio de 2013

EDICIÓN DE 68 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 193 DE 2012 CÁMARA, 241 DE 2013 SENADO

por la cual se otorgan facultades extraordinarias pro tempore al Presidente de la República para modificar la estructura y la planta de personal de la Fiscalía General de la Nación y expedir su régimen de carrera y situaciones administrativas.

Bogotá, D. C., 13 de junio de 2013

Doctores:

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

Presidente de Senado de la República

AUGUSTO POSADA SÁNCHEZ

Presidente Cámara de Representantes

Congreso de la República.

Referencia: Informe de conciliación al Proyecto de ley número 193 de 2012 Cámara, 241 de 2013 Senado.

Apreciados Presidentes:

De acuerdo con la designación efectuada por las Presidencias del Senado y Cámara, de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senadores y Representantes integrantes de la Comisión Accidental de Conciliación, nos permitimos someter por su conducto, a consideración de la Plenaria de Cámara y de Senado para continuar su trámite, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia, dirimiendo de esta manera las discrepancias existentes entre los textos aprobados por las respectivas Sesiones Plenarias realizadas los días 17 de abril de 2013 en la Honorable Cámara de Representantes y 12 de junio de 2013 en el honorable Senado de la República.

Se modificó en los siguientes artículos:

CUADRO COMPARATIVO

TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO CONCILIADO
TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 193 DE 2012 CÁMARA	TEXTO DEFINITIVO PLENARIA DE SENADO AL PROYECTO NÚMERO 241 DE 2013 SENADO, 193 DE 2012 CÁMARA	TEXTO DEFINITIVO PLENARIA DE SENADO AL PROYECTO NÚMERO 241 DE 2013 SENADO, 193 DE 2012 CÁMARA
<i>por la cual se otorgan facultades extraordinarias pro tempore al Presidente de la República para modificar la estructura y la planta de personal de la Fiscalía General de la Nación y expedir su régimen de carrera y situaciones administrativas.</i>	<i>por la cual se otorgan facultades extraordinarias pro tempore al Presidente de la República para modificar la estructura y la planta de personal de la Fiscalía General de la Nación y expedir su régimen de carrera y situaciones administrativas.</i>	<i>por la cual se otorgan facultades extraordinarias pro tempore al Presidente de la República para modificar la estructura y la planta de personal de la Fiscalía General de la Nación y expedir su régimen de carrera y situaciones administrativas.</i>
El Congreso de Colombia DECRETA:	El Congreso de Colombia DECRETA:	El Congreso de Colombia DECRETA:
Artículo 1°. <i>Facultades extraordinarias.</i> De conformidad con lo establecido en el artículo 150 numeral 10 de la Constitución Política, revístese al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, por el término de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de publicación de la presente ley para expedir normas con fuerza material de ley, dirigidas a:	Artículo 1°. <i>Facultades extraordinarias.</i> De conformidad con lo establecido en el artículo 150 numeral 10 de la Constitución Política, revístese al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, por el término de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de publicación de la presente ley para expedir normas con fuerza material de ley, dirigidas a:	Artículo 1°. <i>Facultades extraordinarias.</i> De conformidad con lo establecido en el artículo 150 numeral 10 de la Constitución Política, revístese al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, por el término de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de publicación de la presente ley para expedir normas con fuerza material de ley, dirigidas a:
a) Modificar y definir la estructura orgánica y funcional de la Fiscalía General de la Nación y sus servidores;	a) Modificar y definir la estructura orgánica y funcional de la Fiscalía General de la Nación y sus servidores;	a) Modificar y definir la estructura orgánica y funcional de la Fiscalía General de la Nación y sus servidores;

TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO CONCILIADO
<p>b) Modificar la Planta de Personal de la Fiscalía General de la Nación, creando, suprimiendo o modificando los empleos a que haya lugar. De igual manera, podrá modificarse la nomenclatura, denominación y clasificación de los empleos de la entidad, así como los requisitos y definición de niveles operacionales;</p> <p>c) Expedir el régimen de carrera especial de la Fiscalía General de la Nación y de sus entidades adscritas y el de las situaciones administrativas de sus servidores;</p> <p>d) Crear una institución universitaria como establecimiento público de orden nacional, cuyo objeto consistirá en prestar el servicio público de educación superior para la formación y el conocimiento científico de la investigación penal y criminalística y de las distintas áreas del saber que requiere la Fiscalía General de la Nación y sus entidades adscritas para cumplir con sus fines constitucionales, así como su modernización y la capacitación continua de sus agentes que ejercen dichas profesiones, mediante el ejercicio de las funciones de docencia, investigación y extensión universitaria.</p> <p>Dicha institución universitaria estará adscrita a la Fiscalía General de la Nación, por lo que sus recursos de funcionamiento ordinario e inversión ordinaria, deberán ser incorporados al presupuesto de la Fiscalía.</p> <p>El acto de creación determinará la denominación del establecimiento público, su estructura orgánica y funcionamiento. Su régimen académico será el previsto en las leyes que regulan la educación superior.</p>	<p>b) Modificar la Planta de Personal de la Fiscalía General de la Nación, creando, suprimiendo o modificando los empleos a que haya lugar. De igual manera, podrá modificarse la nomenclatura, denominación y clasificación de los empleos de la entidad, así como los requisitos y definición de niveles operacionales;</p> <p>c) Expedir el régimen de carrera especial de la Fiscalía General de la Nación y de sus entidades adscritas y el de las situaciones administrativas de sus servidores;</p> <p>d) Crear una institución universitaria como establecimiento público de orden nacional, cuyo objeto consistirá en prestar el servicio público de educación superior para la formación y el conocimiento científico de la investigación penal y criminalística y de las distintas áreas del saber que requiere la Fiscalía General de la Nación y sus entidades adscritas para cumplir con sus fines constitucionales, así como su modernización y la capacitación continua de sus agentes que ejercen dichas profesiones, mediante el ejercicio de las funciones de docencia, investigación y extensión universitaria.</p> <p>Dicha institución universitaria estará adscrita a la Fiscalía General de la Nación, por lo que sus recursos de funcionamiento ordinario e inversión ordinaria, deberán ser incorporados al presupuesto de la Fiscalía.</p> <p>El acto de creación determinará la denominación del establecimiento público, su estructura orgánica y funcionamiento. Su régimen académico será el previsto en las leyes que regulan la educación superior.</p> <p><u>La Institución Universitaria podrá contar con otras sedes en ciudades capitales distintas a Bogotá, D.C. La creación de la Institución Universitaria será conforme a las señaladas en los artículos 16 literal b) y 18 de la Ley 30 de 1992.</u></p> <p><u>Parágrafo único. "Al ejercer las facultades extraordinarias conferidas por esta ley, el Presidente de La República garantizará la estabilidad laboral de los funcionarios de la Fiscalía General de la Nación. Los funcionarios que al momento del desarrollo de las facultades conferidas en la presente ley se encuentren laborando en cargos que sean suprimidos o modificados, deberán ser reubicados en cargos de igual, similar o superior categoría al que se encuentren prestando servicios. Igualmente el Presidente de la República deberá buscar que se cumpla el principio de que a trabajo igual desempeñado en condiciones iguales y bajo idénticos requisitos, deben corresponder salarios y prestaciones iguales.</u></p>	<p>b) Modificar la Planta de Personal de la Fiscalía General de la Nación, creando, suprimiendo o modificando los empleos a que haya lugar. De igual manera, podrá modificarse la nomenclatura, denominación y clasificación de los empleos de la entidad, así como los requisitos y definición de niveles operacionales;</p> <p>c) Expedir el régimen de carrera especial de la Fiscalía General de la Nación y de sus entidades adscritas y el de las situaciones administrativas de sus servidores;</p> <p>d) Crear una institución universitaria como establecimiento público de orden nacional, cuyo objeto consistirá en prestar el servicio público de educación superior para la formación y el conocimiento científico de la investigación penal y criminalística y de las distintas áreas del saber que requiere la Fiscalía General de la Nación y sus entidades adscritas para cumplir con sus fines constitucionales, así como su modernización y la capacitación continua de sus agentes que ejercen dichas profesiones, mediante el ejercicio de las funciones de docencia, investigación y extensión universitaria.</p> <p>Dicha institución universitaria estará adscrita a la Fiscalía General de la Nación, por lo que sus recursos de funcionamiento ordinario e inversión ordinaria, deberán ser incorporados al presupuesto de la Fiscalía.</p> <p>El acto de creación determinará la denominación del establecimiento público, su estructura orgánica y funcionamiento. Su régimen académico será el previsto en las leyes que regulan la educación superior.</p> <p>La Institución Universitaria podrá contar con otras sedes en ciudades capitales distintas a Bogotá, D. C.</p> <p>La creación de la Institución Universitaria será conforme a las señaladas en los artículos 16 literal b) y 18 de la Ley 30 de 1992.</p> <p>Parágrafo único. "Al ejercer las facultades extraordinarias conferidas por esta ley, el Presidente de La República garantizará la estabilidad laboral de los funcionarios de la Fiscalía General de la Nación. Los funcionarios que al momento del desarrollo de las facultades conferidas en la presente ley se encuentren laborando en cargos que sean suprimidos o modificados, deberán ser reubicados en cargos de igual, similar o superior categoría al que se encuentren prestando servicios. Igualmente el Presidente de la República deberá buscar que se cumpla el principio de que a trabajo igual desempeñado en condiciones iguales y bajo idénticos requisitos, deben corresponder salarios y prestaciones iguales.</p>
<p>Artículo 2°. Créase una comisión de seguimiento para la elaboración de los decretos leyes que se dicten en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas por esta ley, la cual será integrada por tres (3) Representantes a la Cámara y tres (3) Senadores de la República.</p> <p>La designación de los miembros de la Comisión de Seguimiento corresponderá a los Presidentes de las respectivas Corporaciones.</p>	<p>Artículo 2°. Créase una comisión de seguimiento para la elaboración de los decretos leyes que se dicten en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas por esta ley, la cual será integrada por cinco (5) Representantes a la Cámara y cinco (5) Senadores de la República, que refleje la composición política de sus integrantes.</p> <p><u>La designación de los miembros de la comisión de seguimiento corresponderá a las comisiones primeras constitucionales de Cámara y Senado, Respectivamente.</u></p>	<p>Artículo 2°. Créase una comisión de seguimiento para la elaboración de los decretos leyes que se dicten en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas por esta ley, la cual será integrada por cinco (5) Representantes a la Cámara y cinco (5) Senadores de la República, que refleje la composición política de sus integrantes.</p> <p>La designación de los miembros de la comisión de seguimiento corresponderá a las comisiones primeras constitucionales de Cámara y Senado, Respectivamente.</p>
<p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>

Es decir:

- **En el artículo 1°. Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Honorable Senado de la República, el cual quedará así:**

Artículo 1°. Facultades extraordinarias. De conformidad con lo establecido en el artículo 150 numeral 10 de la Constitución Política, revístese al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, por el término de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de publicación de la presente ley para expedir normas con fuerza material de ley, dirigidas a:

- a) Modificar y definir la estructura orgánica y funcional de la Fiscalía General de la Nación y sus servidores;
- b) Modificar la Planta de Personal de la Fiscalía General de la Nación, creando, suprimiendo o modificando los empleos a que haya lugar. De igual manera, podrá modificarse la nomenclatura, denominación y clasificación de los empleos de la entidad, así como los requisitos y definición de niveles operacionales;
- c) Expedir el régimen de carrera especial de la Fiscalía General de la Nación y de sus entidades adscritas y el de las situaciones administrativas de sus servidores;

d) Crear una institución universitaria como establecimiento público de orden nacional, cuyo objeto consistirá en prestar el servicio público de educación superior para la formación y el conocimiento científico de la investigación penal y criminalística y de las distintas áreas del saber que requiere la Fiscalía General de la Nación y sus entidades adscritas para cumplir con sus fines constitucionales, así como su modernización y la capacitación continua de sus agentes que ejercen dichas profesiones, mediante el ejercicio de las funciones de docencia, investigación y extensión universitaria.

Dicha institución universitaria estará adscrita a la Fiscalía General de la Nación, por lo que sus recursos de funcionamiento ordinario e inversión ordinaria, deberán ser incorporados al presupuesto de la Fiscalía.

El acto de creación determinará la denominación del establecimiento público, su estructura orgánica y funcionamiento. Su régimen académico será el previsto en las leyes que regulan la educación superior.

La Institución Universitaria podrá contar con otras sedes en ciudades capitales distintas a Bogotá D.C.

La creación de la Institución Universitaria será conforme a las señaladas en los artículos 16 literal b) y 18 de la Ley 30 de 1992.

Parágrafo único. “Al ejercer las facultades extraordinarias conferidas por esta ley, el Presidente de La República garantizará la estabilidad laboral de los funcionarios de la Fiscalía General de la Nación. Los funcionarios que al momento del desarrollo de las facultades conferidas en la presente ley se encuentren laborando en cargos que sean suprimidos o modificados, deberán ser reubicados en cargos de igual, similar o superior categoría al que se encuentren prestando servicios. Igualmente el Presidente de la República deberá buscar que se cumpla el principio de que a trabajo igual desempeñado en condiciones iguales y bajo idénticos requisitos, deben corresponder salarios y prestaciones iguales.

• **En el artículo 2°. Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Honorable Senado de la República, el cual quedará así:**

Artículo 2°. Créase una comisión de seguimiento para la elaboración de los decretos leyes que se dicten en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas por esta ley, la cual será integrada por cinco (5) Representantes a la Cámara y cinco (5) Senadores de la República, que refleje la composición política de sus integrantes.

La designación de los miembros de la comisión de seguimiento corresponderá a las comisiones primeras constitucionales de Cámara y Senado, Respectivamente.

De los suscritos,
Conciliadores,

Jesús Ignacio García Valencia,
Honorable Senador.
Carlos Edward Osorio Aguiar,
Honorable Representante.

TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 193 DE 2012 CÁMARA, 241 DE 2013 SENADO

por la cual se otorgan facultades extraordinarias pro t mpore al Presidente de la República para modificar la estructura y la planta de personal de la Fisc l a General de la Nación y expedir su régimen de carrera y situaciones administrativas.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Facultades extraordinarias. De conformidad con lo establecido en el artículo 150 numeral 10 de la Constitución Política, revístese al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, por el término de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de publicación de la presente ley para expedir normas con fuerza material de ley, dirigidas a:

a) Modificar y definir la estructura orgánica y funcional de la Fisc l a General de la Nación y sus servidores;

b) Modificar la Planta de Personal de la Fisc l a General de la Nación, creando, suprimiendo o modificando los empleos a que haya lugar. De igual manera, podrá modificarse la nomenclatura, denominación y clasificación de los empleos de la entidad, así como los requisitos y definición de niveles operacionales;

c) Expedir el régimen de carrera especial de la Fisc l a General de la Nación y de sus entidades adscritas y el de las situaciones administrativas de sus servidores;

d) Crear una institución universitaria como establecimiento público de orden nacional, cuyo objeto consistirá en prestar el servicio público de educación superior para la formación y el conocimiento científico de la investigación penal y criminalística y de las distintas áreas del saber que requieren la Fisc l a General de la Nación y sus entidades adscritas para cumplir con sus fines constitucionales, así como su modernización y la capacitación continua de sus agentes que ejercen dichas profesiones, mediante el ejercicio de las funciones de docencia, investigación y extensión universitaria.

Dicha institución universitaria estará adscrita a la Fisc l a General de la Nación, por lo que sus recursos de funcionamiento ordinario e inversión ordinaria deberán ser incorporados al presupuesto de la Fisc l a.

El acto de creación determinará la denominación del establecimiento público, su estructura orgánica y funcionamiento. Su régimen académico será el previsto en las leyes que regulan la educación superior.

La Institución Universitaria podrá contar con otras sedes en ciudades capitales distintas a Bogotá, D. C.

La creación de la Institución Universitaria será conforme a las señaladas en los artículos 16 literal b) y 18 de la Ley 30 de 1992.

Parágrafo único. “Al ejercer las facultades extraordinarias conferidas por esta ley, el Presidente de la República garantizará la estabilidad laboral de los funcionarios de la Fiscalía General de la Nación. Los funcionarios que al momento del desarrollo de las facultades conferidas en la presente ley se encuentren laborando en cargos que sean suprimidos o modificados deberán ser reubicados en cargos de igual, similar o superior categoría al que se encuentren prestando servicios. Igualmente el Presidente de la República deberá buscar que se cumpla el principio de que a trabajo igual desempeñado en condiciones iguales y bajo

idénticos requisitos, deben corresponder salarios y prestaciones iguales.

Artículo 2°. Créase una comisión de seguimiento para la elaboración de los decretos leyes que se dicten en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas por esta ley, la cual será integrada por cinco (5) Representantes a la Cámara y cinco (5) Senadores de la República, que refleje la composición política de sus integrantes.

La designación de los miembros de la comisión de seguimiento corresponderá a las comisiones primeras constitucionales de Cámara y Senado, respectivamente.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 166 DE 2012 SENADO

*por la cual se crea la Agencia Nacional
de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS SEGURIDAD VIAL, UNA DEUDA DEL ESTADO COLOMBIANO

El artículo 24 de la Constitución Política garantiza a todo colombiano el derecho a circular libremente por el territorio nacional. En este sentido, transitar de manera segura, es un derecho que el Estado debe garantizar a sus ciudadanos, siendo inaceptable poner en riesgo la vida de un ser humano al realizar un desplazamiento, independientemente de que se trate de un peatón, pasajero o conductor.

El sistema de transporte, por su complejidad y por su nivel de interacción en todos los aspectos de la vida cotidiana se convierte en el agente más peligroso. En el mundo, según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud hay más de 12 millones de fatalidades por siniestros viales y más de 50 millones de heridos (OMS, 2009). Colombia no ha escapado a esta tendencia creciente, máxime cuando la economía muestra un crecimiento sostenido, un mayor ingreso per cápita, una mayor capacidad de poder adquisitivo y una mayor concentración de población en las áreas urbanas. Teniendo en cuenta las tasas de motorización, incluyendo automóviles y motocicletas, los siniestros viales se convierten hoy en un problema de salud pública.

En Colombia los traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito son un grave problema social y de salud pública que año tras año cobra miles de víctimas, al punto que constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios. De hecho, las muertes derivadas de los accidentes de tránsito triplican las víctimas del conflicto armado.

Así pues, nos encontramos frente a un problema de salud pública que requiere medidas urgen-

tes, concretas, articuladas, medibles, y controlables cuya eficacia se refleje en una reducción de los índices de morbimortalidad.

Como cualquier pandemia, esta problemática debe ser atacada frontalmente y se debe disponer de los recursos necesarios para ello. No se trata exclusivamente de reducir el número de siniestros viales. Por el contrario, la Política Pública de Seguridad Vial debe propender por una reducción en el número de muertos y lesionados a nivel nacional.

Pretender dejar la responsabilidad de la Seguridad Vial exclusivamente en manos del gobierno central es una equivocación, las autoridades locales también están en deuda con sus ciudadanos en la garantía del derecho a una movilidad segura y sostenible. Por lo tanto, se requiere el compromiso y la voluntad de los gobiernos locales, expresados en la adhesión a la Política Nacional de Seguridad Vial.

La coyuntura actual es favorable para que Alcaldes y Gobernadores asuman la responsabilidad de formular y poner en marcha sus planes locales de Seguridad Vial conforme al compromiso del Gobierno Nacional con la iniciativa de la ONU, enmarcada en la década de acción para la Seguridad Vial la cual se manifiesta en el actual Plan Nacional de Desarrollo Ley 1450 de 2011.

Teniendo en cuenta este grave flagelo, en la **Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República**, se han realizado diferentes debates de Control político, foros y audiencias públicas, donde se han escuchado a expertos, víctimas y a todos los actores; el 19 de octubre de 2010, la Mesa Directiva del Senado de la República, mediante Resolución número 064, crea “**la Comisión Accidental de Seguimiento a la Seguridad Vial**”, conformada por 13 Senadores *Plinio Olano Becerra, Eugenio Prieto Soto, Édgar Gómez Román, Luis Fernando Velasco Chávez, Juan Manuel Corzo Román, Olga Lucía Suárez Mira,*

Jorge Hernando Pedraza, Alexander López Maya, Roy Barreras Montealegre, Efraín Torrado, Félix Valera y Carlos Baena, comisión no permanente, encargada única y exclusivamente de realizar el seguimiento a la seguridad vial, con el fin de promover y direccionar desde el legislativo, acciones tendientes a frenar y mitigar este flagelo cuyo fin es disminuir y evitar el número de muertes y lesionados por accidentes de tránsito en el país.

Por esta vía de permanente estudio, análisis y seguimiento a la Seguridad vial realizado por la Comisión Accidental en el seno de la Comisión Sexta, se han evidenciado los siguientes resultados:

- Por primera vez, se incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo la Seguridad Vial como tema prioritario de Política Pública que debe trascender de una Política de Gobierno a una Política de Estado. Ley 1450 de 2011 Plan Nacional de Desarrollo.

- El consecuente diseño de un Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), como marco legal para la priorización de acciones coordinadas y dirigidas a establecer compromisos de TODOS LOS ACTORES VIALES.

Estrategias y acciones que obligatoriamente necesitan una articulación local, municipal y departamental con los lineamientos Nacionales. Articulación que es la que se pretende lograr con la creación de una cabeza líder.

TRÁMITE LEGISLATIVO Y JUSTIFICACIÓN

En vista de la preocupante situación, atendiendo recomendaciones de expertos nacionales e internacionales, es radicada en el honorable Senado de la República la iniciativa de Gobierno en cabeza del **Ministerio de Transporte** y la Coautoría de los honorables Senadores *Plinio Olano, Eugenio Prieto, Roy Barreras, Mauricio Aguilar, Carlos Baena, Jorge Hernando Pedraza, John Sudarsky, Carlos Ferro, Jorge Guevara, Juan Manuel Galán, Juan Lozano*, el Representante *Silvio Vázquez Villanueva* y demás integrantes de la **Comisión Accidental de Seguimiento a la Seguridad Vial**, para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, posteriormente enviada a Comisión Sexta en donde por mesa Directiva se designa como grupo de ponentes a los honorables Senadores *Eugenio Prieto Soto, Jorge Hernando Pedraza, Jorge Eliecer Guevara, Mauricio Aguilar Hurtado, Carlos Alberto Baena López y Plinio Olano Becerra*, como Coordinador Ponente.

Constatando desde la **Comisión Accidental de Seguimiento a la Seguridad Vial** la necesidad de la creación de una entidad que establezca los roles y la planificación debida de la Seguridad Vial, como órgano coordinador y consultor técnico, que haga uso y manejo de la información y desarrolle la gestión de datos por medio de un Observatorio de Seguridad Vial, encuentran asidero y justificación el trámite de esta iniciativa y la solicitud de su aprobación.

La presente iniciativa contiene 18 artículos, que en su orden disponen sobre los siguientes temas: Autoridad, Creación de la Agencia (ANSV), Ob-

jeto, Definiciones, Domicilio, Patrimonio, Funciones, Estructura, Integración del Consejo Directivo, Director de la Agencia, Funciones para el Consejo Directivo de la Agencia, Fondo de Compensación para la Seguridad Vial, Creación de Consejos y Comités, Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Campañas, Acceso de la Agencia a los Registros Públicos, Reglamentación y finalmente Vigencia y Derogatorias.

En Sesión Ordinaria de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, el día 29 de mayo del presente, fue aprobada por unanimidad en Primer Debate la ponencia presentada; por disposición de la Mesa Directiva de la célula legislativa es ratificado el grupo de ponentes y el coordinador ponente para rendir la presente ponencia. Acogiendo las observaciones y recomendaciones que durante la discusión se dieron, se pone en consideración para segundo debate la siguiente ponencia.

ANTECEDENTES Y CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

La coordinación y articulación buscadas ya se evidencian desde el origen de este proyecto, los diversos actores que han participado y aportado para la estructuración de esta iniciativa de creación de la **AGENCIA**, como ente articulador, para propiciar la sensibilización de las autoridades de los entes territoriales en cuanto a sus responsabilidades frente a la elaboración y puesta en marcha de los planes locales de seguridad vial, bajo los criterios establecidos por el Gobierno Nacional, se han encontrado en un punto único de referencia y es que la seguridad vial debe ser abordada desde una perspectiva intersectorial. Si bien los organismos de control deben buscar poner fin a la transgresión generalizada de las normas de tránsito, los sectores de educación, salud y justicia tienen la potestad de cambiar el panorama en el largo plazo.

- El **Ministerio de Transporte** a través de la participación en la Comisión de Seguridad Vial y en la Comisión Sexta del Senado, ha mostrado su permanente compromiso para encontrar soluciones reales a la problemática de la Inseguridad Vial, liderando la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial y la realización de los ajustes pertinentes al mismo, a través de la Mesa Técnica de Ajustes, coordinando las acciones de los distintos niveles de Gobierno, y apoyando la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Este esquema servirá de soporte interinstitucional para la coordinación, ejecución, seguimiento y control de las políticas establecidas por el Gobierno Nacional, así como el fortalecimiento en la planeación y gestión de la seguridad vial en el país. En su compromiso se ha asesorado de instituciones como el BID, el Banco Mundial acogiendo las siguientes observaciones:

Informe del BID por encargo del MT sobre el PNSV¹ dentro del grupo de acciones prioritarias por desarrollar, es indispensable y urgente la creación de una AGENCIA LÍDER con el propósito de buscar institucionalización organizativa, dotarla de competencias de planificación y competencias ejecutivas.

En el mismo sentido lo afirmó la MISIÓN DEL BANCO MUNDIAL como apoyo al Ministerio de Transporte en la sustentación y argumentación para la creación de la Agencia concluyendo: “Se necesita la ANSV. Que asuma el liderazgo en seguridad vial en el país, que acompañe en política y normatividad (...) la creación de la ANSV que debe ser una prioridad para el Gobierno Nacional. El reto de la ANSV es que realmente represente al Gobierno Nacional y que dé claras indicaciones de que está asumiendo la responsabilidad en seguridad vial.

• **Contraloría General de la República**, se ha declarado a favor de la creación de una agencia líder para la dirección y gestión de las políticas de seguridad vial con el objetivo de reducir el número de víctimas mortales y lesiones que provocan los accidentes de tránsito en el país, ha revelado es sus informes de auditoría, específicamente en el último informe que: “La gestión desarrollada por los actores públicos del orden nacional y actores privados es desfavorable (con respecto al diseño e implementación de la política pública) por cuanto los resultados al año 2012 son incipientes en la implementación del PNSV y no cumple a cabalidad con los principios de economía, eficiencia y eficacia”. Situaciones que se evidencian y profundizan por la falta de Coordinación y Articulación que ejercerá la Agencia.

• **Sociedad Civil, representada a través de la Liga contra la Violencia Vial**, ha sido decisiva en concientizar de la necesidad de asumir un compromiso con la seguridad vial de los colombianos. Su acompañamiento y asesoría permanente han permitido conocer de fondo esta problemática y la tragedia que viven las familias de las víctimas de la accidentalidad vial.

De tal manera, se reitera la necesidad para el Estado Colombiano de crear una agencia líder para la seguridad vial, la cual tenga como objetivo el diseño de estrategias, planes y acciones dirigidos a garantizar el desarrollo y cumplimiento de la política nacional de seguridad vial definida por el Gobierno Nacional en la Ley 1450 de 2011 Plan Nacional de Desarrollo.

VISIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DESDE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

Las recomendaciones de organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), orientan hacia la creación de un

organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables que permitan dar una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial.

De la misma manera, el Informe Mundial sobre la Prevención de Siniestros de Tránsito, emitido por la Organización Mundial de la Salud (OMS), resalta de manera especial que: “Todo país necesita una entidad líder en seguridad vial, con la autoridad y la responsabilidad de tomar decisiones, controlar recursos y coordinar esfuerzos de todos los sectores del gobierno, incluyendo los de salud, transporte, educación y la policía. Esta entidad debe contar con recursos adecuados para implementar medidas de seguridad vial y debe rendir cuentas al público por sus acciones. La experiencia de una gran variedad de países demuestra que, sin importar la estructura organizativa, es importante que la entidad gubernamental líder en seguridad vial esté claramente definida, con responsabilidades y roles de coordinación específicamente establecidos”.

En el “INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL², publicado también por la OMS, al respecto se señaló:

“(...) para abordar la seguridad vial de un modo integral se necesita la implicación de múltiples sectores, (...) Una respuesta coordinada a este problema incluye el desarrollo y aplicación de una estrategia multisectorial sobre prevención de traumatismos por accidentes de tránsito con fondos suficientes para planificar actividades que deberán llevarse a cabo dentro de un marco temporal definido.

(...). Los resultados de la encuesta mundial sugirieron que (...), muchos países carecen de los mecanismos institucionales y los recursos que les permitirían poner en marcha actividades planificadas de forma coordinada, incluidas la adopción y aplicación de leyes, y cuya consecuencia puede ser el enfoque poco sistemático de las iniciativas de seguridad vial que se observa en muchos países”.

Reafirmando lo anterior, en su informe posterior del año 2013 sobre la SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL, la OMS se refiere a la adopción y observancia de leyes integrales de seguridad vial: “*Está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños) ha reducido las lesiones causadas por el tránsito. Las campañas de comunicación social para mantener normas entre el público la percepción de que hay que cumplir esas normas son esenciales para que estas resulten eficaces”.*

¹ “COLOMBIA. DEL PNSV A LA PROPUESTA DE PLAN DE ACCIÓN”. ANTONI RIU Y ANNA FERRER, Bogotá, noviembre 2012. Apoyo técnico al Ministerio de Transporte para el estudio del Plan Nacional de Seguridad Vial.

² ES HORA DE PASAR A LA ACCIÓN, OMS. 2009. Disponible en <http://www.who.int/es/>.

En informe denominado OBJETIVO CERO: Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), ha manifestado que: “*Todos los países deberían comprometerse a garantizar un sistema de gestión eficaz sobre seguridad vial y, en particular, a tratar de conseguir unos fuertes resultados a través de unos acuerdos de gestión institucionales. Estos resultados requieren una clara identificación de: una agencia principal; que el principal grupo de ministros y agencias gubernamentales estén implicados; sus papeles y responsabilidades; y los objetivos de rendimientos en términos de producciones institucionales y de resultados intermedios y finales para que se consigan dentro de una estrategia definida*”.

De la misma manera, lo sugiere el profesor FRED WEGMAN, Director General del Instituto de Investigación de la Seguridad Vial de Países Bajos (SWOV³), en observaciones allegadas en el mes de mayo del presente año, manifestando su recomendación para crear capacidad en Colombia, a nivel nacional y también a nivel local por medio de una organización poderosa y respetada para diseñar buenas políticas y para conseguir que dichas políticas se implementen:

(...) “*It is to be recommended to build capacity in Colombia, at a national level and also at a local level, to tap from international knowledge and to understand how to apply that knowledge in Colombia. In my view, capacity building is a key element of every successful road safety strategy.*

(...)

Allow me to raise another issue that is key to effective strategies. In every country it is needed to have a powerful and respected organization designing effective and efficient strategies. It is not a good solution that implementation will be done by that organization alone, sometimes called a lead agency. But such an organization can be very instrumentals to design good policies and to get these good policies being implemented. I have studied many examples of lead agencies all over the world and I came to the conclusion that a country should design its own setting for such an organization to make it effective. It is my understanding that four components are key for success: institutional setup, coordination funding and knowledge / information. It is up to decision makers in Colombia to decide how to design these four building blocks in such a way that such a lead agency is effective, and that key stakeholders will deliver their part of implementation”.

En este sentido, las Organizaciones Internacionales están evidenciando que los países que mejores resultados han obtenido en su lucha contra el flagelo son aquellos que han declarado la lucha contra la inseguridad vial como una causa nacional y han puesto en marcha una política pública al más

alto nivel de Gobierno. Colombia no puede suscribirse a estas recomendaciones, y prueba de ello es la existencia de voluntad política para abordar la inseguridad vial desde la óptica de una Política Pública integral como se ha mencionado antes, de modo que en la búsqueda de ese enfoque sistemático e integral, referenciado en las diversas recomendaciones, se prevé y se enmarca la creación de la **Agencia Nacional de Seguridad Vial**.

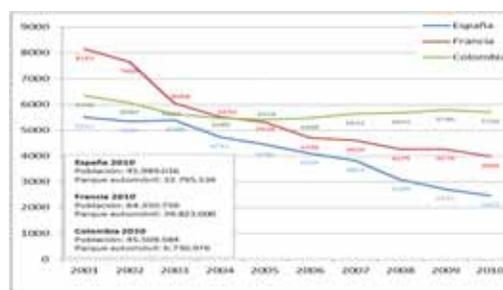
PANORAMA ACTUAL

Según datos de las Naciones Unidas en su documento **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020**, cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas debido a eventos relacionados con el tránsito -más de 3.000 fallecimientos diarios- y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Más de 20 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por estos siniestros de tránsito y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. De las muertes por siniestros de tránsito el 90% ocurren en países de ingresos bajos y medianos, donde se encuentra menos de la mitad de los vehículos motorizados matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de muertes de personas de 5 a 44 años se encuentran los traumatismos causados por el tránsito. Según las tendencias si no se toman las medidas inmediatas y eficaces, estos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales.

Además, los costos económicos y sociales derivados de los siniestros de tránsito aumentan día tras día; el costo causado por estos siniestros son cerca del 1% del producto interno bruto en países de bajo ingreso y el 1.5% de países de ingreso medio.⁴ En el caso colombiano este asciende al 3% del PIB según el PND.

No obstante, en países como Francia y España, en los últimos 10 años lograron reducir vertiginosamente sus índices de morbimortalidad pese al incremento sostenido del parque automóvil incluyendo las dos ruedas motorizadas (ciclomotores, motocicletas). Este último se ha convertido en un fenómeno mundial y Colombia no es la excepción.

Evolución 2001-2010 del número de muertes en siniestros viales: España, Francia y Colombia

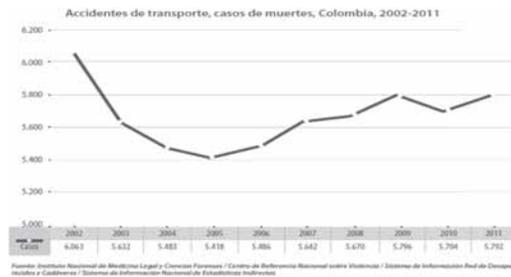


Fuente: 5Th Road Safety PIN Report, European Transport Safety Council 2010. Junio de 2011

³ <http://www.swov.nl/>. Institute for Road Safety Research, The Netherlands.

⁴ Informe Banco Mundial, Pamela COX, Madrid 2009.

Con respecto al caso colombiano, en promedio 16 colombianos mueren diariamente como consecuencia de los accidentes de tránsito sin que las acciones para evitar su ocurrencia sean efectivas. De hecho, las muertes y lesiones en siniestros de tránsito son la segunda causa de muerte violenta en el país; en el último decenio más de 63 mil colombianos murieron y cerca de medio millón han visto deteriorada su calidad de vida como consecuencia de una lesión permanente.⁵



LA ACCIDENTALIDAD EN CIFRAS

La circunstancia del hecho asociado al caso de los accidentes de tránsito muestra que, en las muertes, el desobedecer las normas de tránsito causó el mayor número de hechos (42%), seguido del exceso de velocidad (32%) y posibles fallas mecánicas (8%). En cuanto a las lesiones no fatales el desobedecer las normas de tránsito, el exceso de velocidad y la embriaguez aparente, fueron las causas que originaron este tipo de lesiones con 64%, 21% y 7% respectivamente.⁶

Por otra parte, frente a la infraestructura, el estado de las vías constituye un papel fundamental en la ocurrencia de las muertes en accidentes de tránsito, ya que el 83% de los accidentes ocurrieron en vías que se encontraban en buen estado, 12% en vías de regular estado y 5% en vías en mal estado.⁷

La tendencia del fenómeno en los últimos seis años no ha sido favorable en términos netos, aunque las tasas de accidentes y fatalidades por 1.000 habitantes y por 100.000 vehículos se han estabilizado. En promedio, 16 colombianos mueren diariamente como consecuencia de la inseguridad vial, pese a la demanda internacional que ha dado cuenta de una voluntad política expresada en acciones para dirimir esta situación, en Colombia no se han logrado acciones efectivas para disminuir esta problemática.

Más del 50% de los eventos de accidentalidad ocurren en los municipios diferentes a las capitales departamentales, resulta preocupante, si se tiene en cuenta que el parque automotor en esos municipios es inferior. En este sentido, mientras Antioquia, Valle del Cauca, Bogotá y Cundinamarca

muestran bajas en un punto porcentual de participación en el número de víctimas fatales, el resto de departamentos del país aumentó su participación a pesar de tener menor volumen de tráfico.



Es así, que en los últimos 6 años se han perdido más de un millón de años de vida de los cuales el 78% corresponden a la población masculina. 548 mil años de vida de jóvenes entre los 18 y 34 años y cerca de 129 mil años de vida de niños entre los 0 y 14 años⁸. El costo de estas muertes representa el 4.5% del PIB. Para el año 2009 las incapacidades médico legales que generaron los lesionados por siniestros de tránsito en el país equivale a más de un millón de días.

Frente al número de lesionados en accidentes viales, en los últimos seis años el balance es desfavorable. No hay evidencia de progreso en la reducción del número de lesionados. La gravedad de la morbilidad por eventos relacionados con el tránsito en estos 6 años evidencia 285 mil Años de Vida Saludables Perdidos y se desconoce la valoración socio-económica derivada de estos eventos.

ACTORES EN LA VÍA Y GRUPOS VULNERABLES

En lo referente a los actores de la vía, Colombia no es ajena al reto mundial en el que se han convertido las motocicletas; mientras en el 2005 el usuario más vulnerable era el peatón, tan sólo a la vuelta de 3 años los motociclistas ya superaban las muertes de estos. Ya desde entonces se avistaba el problema sin que las medidas para frenar su ocurrencia fueran evaluadas y/o puestas en marcha. En consecuencia, se evidencia una tendencia creciente y vertiginosa, en esta población en particular que representa el 6.6%⁹ del total de habitantes del país.



Los indicadores de morbimortalidad por actor vial sitúan a los motociclistas como la población de mayor vulnerabilidad con un crecimiento ace-

⁵ FORENSIS 2000 – 2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF).
⁶ Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. “Forensis 2011 Datos para la Vida”. p.281.
⁷ Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. “Forensis 2011 Datos para la Vida”. p.281.

⁸ FORENSIS 2005 a 2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF).
⁹ Población según DANE 45.659.709, parque automóvil de 2 ruedas motorizadas 3.030.317 Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

lerado para las víctimas fatales y para los lesionados, seguido por los peatones donde el indicador es prácticamente constante sin que se muestre una tendencia a la mejora. Se evidencia un incremento sostenido y constante en los indicadores para conductores inferior al de los motociclistas. Los indicadores restan constantes para los pasajeros y exhiben una disminución sostenida para los ciclistas.

Frente a las lesiones, los motociclistas son el grupo más vulnerable. La tendencia entre 2005 y 2008 fue un marcado incremento en la morbilidad. Los años 2007, 2009 y 2010 tienen un número de casos similar entre sí que marca la ausencia de efectividad en las medidas destinadas a la protección de la seguridad de estos protagonistas de la vía. Sólo el grupo de ciclistas parece ir por el “buen camino” en la reducción de la morbilidad.

A nivel nacional, La ocurrencia de los eventos es mayoritariamente en zonas urbanas.

Accidentes de transporte, muertes y lesionados según zona de ocurrencia del hecho, Colombia, 2011

Zona del hecho	Muertes	%	Lesionados	%	Total general	%
Rural	1.813	31,30	5.311	13,01	7.124	15,29
Sin Información	127	2,19	178	0,44	305	0,65
Urbana	3.852	66,51	35.317	86,55	39.169	84,06
Total general	5.792	100	40.806	100	46.598	100

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Centro de Referencia Nacional sobre Violencia / Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres / Sistema de Información para el Análisis de la Violencia y la Accidentabilidad en Colombia / Sistema de Información Nacional de Estadísticas Ambientales

Las ciudades que concentran mayor número de víctimas son Bogotá, Medellín y Cali, no obstante, en valores relativos la tasa por cada cien mil habitantes para estas ciudades que concentran mayor volumen de tráfico, es significativamente inferior respecto de ciudades que tienen menores volúmenes de tráfico, a excepción de Cali. En valores absolutos y relativos la situación de Cali es preocupante. Aun cuando en valores absolutos la participación de ciudades intermedias como Neiva, Villavicencio, Valledupar, Cúcuta, Manizales, Ibagué, Santa Marta, Pereira, Armenia, Bucaramanga, Pasto y Popayán es inferior a un centenar de víctimas, contrasta con tasas elevadas incluso por encima del promedio nacional o con ciudades como Bogotá y Medellín que tienen un mayor volumen de tráfico y, por lo tanto, mayor exposición al riesgo.

La diagnosis presentada anteriormente corresponde a las cifras consolidadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal mediante la estadística directa, y algo de estadística indirecta que reportan algunos centros de salud. Sin embargo, haciendo un análisis de las cifras consolidadas en la totalidad del territorio nacional por el Departamento Nacional de Estadística (DANE), vemos cómo la gravedad del flagelo se acentúa.

Para concluir, en Colombia el problema de la siniestralidad vial ha sido abordado exclusivamente desde la óptica del Ministerio de Transporte y de los organismos de tránsito. Sin embargo, la siniestralidad vial es un problema de responsabilidad compartida entre el Estado y la sociedad civil¹⁰. Las muertes y lesiones en siniestros de tránsito se pueden evitar. Es así como la Políti-

ca de Seguridad Vial debe integrar, además del sector del transporte, el de educación, salud y el sistema de justicia.

Esta iniciativa, y lo anteriormente expuesto tienen como propósito poner de presente la necesidad de la creación de la **Agencia Nacional de Seguridad Vial**, que involucre una interinstitucionalidad al tiempo que aborde las realidades locales de las diferentes entidades territoriales y que estas a su vez se enmarquen dentro de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial, para brindarle y garantizarle a los diferentes actores en la vía el derecho fundamental a movilizarse con seguridad.

PROPOSICIÓN

Teniendo en consideración lo expuesto anteriormente, solicitamos se dé segundo debate en la Honorable Plenaria del Senado, al **Proyecto de ley número 166 de 2012 Senado**, por la cual se crea la *Agencia Nacional de Seguridad Vial* y se dictan otras disposiciones, con el pliego de modificaciones propuesto.

Cordialmente,

Plinio Olano Becerra, Coordinador Ponente;
Eugenio Prieto Soto, *Jorge Hernando Pedraza*,
Jorge Eliécer Guevara, *Mauricio Aguilar Hurtado*,
Carlos Alberto Baena, Ponentes.

PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 166 DE 2012 SENADO
por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Se modifica el artículo 1° del proyecto incluyendo la frase “reducir las muertes en accidentes de tránsito y la gravedad de las lesiones”, el artículo 1° quedará así:

Artículo 1°. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, tendrá la autoridad necesaria para articular los organismos y entidades públicas y privadas, implicados con la seguridad vial, y dirigirá el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno. Por tanto, su misión es reducir las muertes en accidentes de tránsito y la gravedad de las lesiones.

El artículo 2° del proyecto quedará igual:

Artículo 2°. Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.

El artículo 3° del proyecto quedará igual:

Artículo 3°. Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como objeto la

¹⁰ Informe Mundial de Accidentes de Tránsito.

planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

Se modifica el artículo 4° del proyecto, se incluye la prevención en la definición de seguridad vial, se incluye la definición “campañas de prevención vial”, y se incluye periodo de transición al plan nacional de seguridad vial vigente; el artículo 4° quedará así:

Artículo 4°. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de medidas y disposiciones dirigidas a prevenir y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinar sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan plurianual, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que alinee la acción multisectorial para la reducción de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la Ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.

Campañas de Prevención Vial. Son el conjunto de acciones integrales en áreas de: Comportamiento humano, Desarrollo Institucional, Infraestructura, Vehículos, Equipos, Control, Atención a víctimas que conduzcan a advertir, informar, prevenir y anticipar la ocurrencia de la accidentalidad en las vías, incluyendo los gastos operativos y administrativos que dicha labor implique.

El artículo 5° del proyecto quedará igual:

Artículo 5°. Domicilio. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D.C.

El artículo 6° del proyecto quedará igual:

Artículo 6°. Patrimonio. El patrimonio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará constituido por:

1. Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto General de la Nación.

2. Los recursos que reciba a título de donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales u organizaciones de cualquier naturaleza local, nacional o internacional.

3. Los recursos que a través de convenios se reciban de entidades públicas o privadas para el desarrollo de los programas de la Agencia o su funcionamiento.

4. Los bienes que la Agencia adquiera a cualquier título.

5. Los Fondos provenientes de los servicios prestados a terceros.

6. Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito - SOAT, destinarán anualmente el dos por ciento (2%) de las primas que recauden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el uno por ciento (1%) anual al fondo administrado por ellas.

7. Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos.

8. Y otras que el Gobierno Nacional determine como aporte a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) de los organismos de apoyo.

Se modifica el artículo 7° en sus numerales 2.2, 3.1, 4.2, 4.4, 4.6, 4.7, 6.1, 7.1, 8.1, 8.3, 8.6, se agregan los numerales 2.6, 4.8, 4.9, 4.10, 5.3, 5.4, 7.3, 9.1, se corrige numeración el 9.1 del proyecto pasará a ser 9.2 y el 9.2 será 9.3, se eliminan los numerales 2.6, 3.2, se corrige numeración el artículo 7° quedará así:

Artículo 7°. Funciones. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:

1. De planificación

1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en Colombia.

1.2 Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.

1.3 Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.

1.4 Crear y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el

diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.

1.5 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

2. De regulación

2.1 Presentar al Gobierno Nacional iniciativas legislativas y normativas relativas al Tránsito, sus disposiciones reglamentarias y demás normas con incidencia en la seguridad vial.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promulgar su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

2.3 Definir con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, Invías y ANI, en un plazo no mayor de un (1) año posterior a la sanción de esta ley, un manual de elementos de protección que se deben instalar en todas las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos y a la categorización de la vía para garantizar la seguridad vial; el cumplimiento de esta norma se reglamentará por parte del Ministerio de Transporte.

2.4 Definir en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días posteriores a la sanción de esta ley, reglas de circulación y comportamiento para los actores más vulnerables del tránsito, llámese peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámese vías troncales y principales en las ciudades y toda la red nacional de vías primarias, concesionadas y doble calzadas.

2.5 Definir en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días posteriores a la sanción de esta ley, la categorización de los organismos de tránsito de acuerdo al tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer según requisitos, características y condiciones que de acuerdo a protocolos establecidos por la misma Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberán cumplir en adelante cada uno de estos organismos para que se autorice su funcionamiento, la Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Desarrollar y mantener actualizada, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los

reglamentos técnicos de equipos y vehículos, así como establecer la política en materia de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la aprobación de esta ley.

3. De información

3.1 Desarrollar, fomentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.

3.3 Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.

3.4 Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.5 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.6 Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos internacionales y ante organismos multilaterales en lo relacionado con la promoción de la seguridad vial.

4. De control

4.1 Definir la política de control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar y coordinar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio Nacional, reglamentará su implementación.

4.3 Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

4.4 Reglamentar estrategias y diseñar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, las cuales deben contener la suspensión de la habilitación de los organismos de

tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción por reincidencia. Conducir con una licencia suspendida tendrá una multa equivalente a la que se impone por conducir con una licencia vencida.

4.5 Consolidar, analizar y evaluar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.

4.6 Formular, con el apoyo del Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución. Reglamentar la capacitación de los infractores y la facilitación del pronto pago de las infracciones.

4.7 Definir, en coordinación con el Ministerio de Transporte, los criterios de evaluación, definición y actualización de las reglas y condiciones para la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación teórico y práctico, que deberán cumplir los aspirantes a obtener una licencia de conducción.

4.8 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

4.9 Definir y Reglamentar la política en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control e imposición de estas infracciones de tránsito.

4.10 Capacitar a funcionarios de los Organismos de Tránsito en aspectos técnicos y jurídicos que garanticen la legalidad de los procesos contravencionales que se apliquen en el desarrollo de sus funciones.

5. Campañas de concientización y educación

5.1 Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.

5.2 Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

5.3 Promocionar y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de profesionales, de tal forma que se pueda exigir la vinculación de profesionales especializados en seguridad vial para el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.

5.4 Promover y apoyar la elaboración y publicación de documentos técnicos, tales como Manuales, Guías, Metodologías, etc. sobre los aspectos técnicos necesarios para garantizar el diseño, construcción y operación de la infraestructura vial, con criterios de seguridad vial.

6. Organismos de tránsito y de apoyo

6.1 Reglamentar las causales de suspensión, de la habilitación de los Organismos de Apoyo y de Tránsito, y de la licencia de conducción de infractores reincidentes o renuentes al pago de las infracciones.

7. Infraestructura

7.1 Diseñar, apoyar el diseño e implementar o apoyar la implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura vial, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

7.2 Reglamentar los criterios de señalización en las carreteras del país y revisar, actualizar y proponer las modificaciones que considere necesarias al Ministerio de Transporte.

7.3 Promover que los proyectos de infraestructura vial urbana y rural que se diseñen y construyan por las entidades responsables, cumplan con los criterios de seguridad vial que protejan la vida y la integridad de todos los usuarios (personas con movilidad reducida, peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de los vehículos) y diseñar o apoyar el diseño de los instrumentos técnicos para hacerlo.

8. Coordinación y consulta

8.1 Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

8.2 Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

8.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

8.4 Determinarle al Fondo y/o Corporación de Prevención Vial las campañas de prevención vial a realizar de acuerdo con la planeación elaborada por la Agencia. Dichas campañas deben ser supervisadas y aprobadas por la Agencia.

8.5 Formular indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

8.6 Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de junio del año siguiente.

8.7 Coordinar con el Ministerio de la Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito – ECAT.

9. Otras

9.1 Promover el desarrollo de la infraestructura de control de calidad para la evaluación de produc-

tos regulados y promover que existan autoridades competentes legal y técnicamente, que realicen el efectivo control de calidad de los productos regulados tanto en frontera como en el mercado y brindarles apoyo permanente para su gestión.

9.2 Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.

9.3 Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV)

El artículo 8° del proyecto quedará igual:

Artículo 8°. Estructura. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:

1. Consejo Directivo.
2. Director.
 - 2.1. Oficina de Planeación.
 - 2.2. Oficina Jurídica.
 3. Subdirecciones.
 - 3.1. Subdirección de Infraestructura y Señalización.
 - 3.2. Subdirección de Capacitación y Licenciamiento.
 - 3.3. Subdirección de Autoridades y Organismos Adscritos.
 - 3.4. Subdirección de Observatorio Nacional.

Se modifica el artículo 9° del proyecto, incluyendo como miembros del consejo directivo a un representante de alcaldes y a un representante de gobernadores, se incluye parágrafo nuevo.

El artículo 9°, quedará así:

Artículo 9°. Integración del Consejo Directivo. El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:

Consejo Directivo

1. El Secretario General de la Presidencia de la República, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Transporte, o su delegado.
3. El Ministro de Salud, o su delegado.
4. El Ministro de Educación, o su delegado.
5. El Viceministro de Transporte.
6. El Director de Planeación Nacional.
7. El Director de la Policía de Tránsito y Transporte.
8. Un Gobernador.
9. Un Alcalde.

Parágrafo 1°. Los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo, a excepción del Viceministro de Transporte, quien será miembro permanente.

Parágrafo 2°. A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), quien actuará como Secretario del Consejo.

Parágrafo 3°. A las reuniones del Consejo Directivo podrán concurrir otros servidores públicos que el Consejo Directivo o el Director General determinen, cuando los temas a tratar lo requieran, participarán con voz pero sin voto.

Parágrafo 4°. El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea convocado por el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y podrá reunirse en forma extraordinaria, cuando sus miembros lo soliciten.

Parágrafo 5°. El Gobernador y el Alcalde elegidos lo serán para periodos máximos de dos (2) años.

El artículo 10 quedará igual:

Artículo 10. Director de la Agencia. La Dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará a cargo de su Director General, profesional experto en materias relacionadas o conexas con la seguridad vial, quien será nombrado por el Presidente de la República para periodos de cuatro (4) años.

El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial, es el principal interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación en todo lo relacionado con la seguridad vial.

El artículo 11 quedará igual:

Artículo 11. Funciones para el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo no mayor a ciento ochenta (180) días contados a partir de la aprobación de la presente ley, las funciones del Consejo Directivo y del Director de la Agencia, así como los demás aspectos relacionados con el funcionamiento y operación de la misma.

Se modifica el artículo 12 en su redacción, el artículo 12 quedará así:

Artículo 12. Fondo de Compensación para la Seguridad Vial. El Gobierno Nacional en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario reglamentará la estructura administrativa y el funcionamiento de un Fondo de Compensación para la Seguridad Vial de tal manera que todos los municipios de Colombia reciban los recursos provenientes del recaudo de multas por infracciones de tránsito.

Los recursos de este Fondo irán a una fiducia y únicamente se invertirán en proyectos y programas de seguridad vial que sean aprobados por el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Se modifica el artículo 13 incluyendo como miembro del consejo territorial al director de las áreas metropolitanas, y se agrega parágrafo 2°, el artículo 13 quedará así:

Artículo 13. Se crearán los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:

Comisiones Interministeriales: El Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial. En estas comisiones participarán representantes de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver.

Estas comisiones interministeriales serán de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que les defina el Consejo Directivo, el cual será necesario para resolver el tema en cuestión.

El Consejo Territorial de Seguridad Vial será de carácter permanente, y será el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia.

Estará integrado por:

- El Gobierno departamental.
- Un representante del Viceministerio de Transporte.
- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
- El Comandante de la Policía Nacional en ese departamento.
- La ciudad capital y cuatro (4) municipios más.
- El Director del Área Metropolitana, si existe.

Parágrafo 1°. La representación de los Municipios y el Departamento corresponderá a la autoridad de tránsito y transporte de cada uno de ellos.

Parágrafo 2°. La representación del Director del Área Metropolitana será durante la permanencia de su periodo.

Comité Operativo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será asistida por un Comité Operativo, que tendrá como función coordinar operaciones o puesta en marcha de medidas regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país. Estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, y del Invías.

Consejo Consultivo de Seguridad Vial. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consultivo y de participación público-privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas y de los distintos colectivos de usuarios y de los agentes económicos y académicos, expertos en la seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lo-

gar el compromiso y alineamiento con estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial.

El artículo 14 quedará igual:

Artículo 14. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Tendrá como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Se modifica el artículo 15 en su redacción, el artículo 15 quedará así:

Artículo 15. Campañas. Las campañas de prevención vial, información, formación y sensibilización en seguridad vial, los estudios técnicos para la calidad de los elementos de protección, previstos en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias de la Agencia, serán desarrolladas a través del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial, y serán aprobadas y supervisadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). El Fondo y/o Corporación de Prevención Vial será una entidad vinculada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en donde el Director de la Agencia presidirá el Consejo de Administración del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial.

El artículo 16 quedará igual:

Artículo 16. Acceso de la agencia a los registros públicos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro.

La Agencia por su parte, deberá asegurar la reserva y la seguridad de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo de lo previsto en este artículo.

El artículo 17 quedará igual:

Artículo 17. Reglamentación. El Gobierno Nacional tendrá plazo de un (1) año a partir de la publicación de la Ley, para expedir los Actos Administrativos requeridos para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Parágrafo. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por un término no mayor de un (1) año, el Gobierno Nacional queda facultado para establecer la estructura administrativa de la ANSV y expedir los actos administrativos que se

requieran para poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), podrá hacer los traslados de personal y funciones que de otras estructuras administrativas del Estado considere conveniente y necesario para cumplir el objetivo de este artículo.

El artículo 18 quedará igual:

Artículo 18. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por,

Plinio Olano Becerra, Coordinador Ponente; *Eugenio Prieto Soto*, *Jorge Hernando Pedraza*, *Jorge Eliécer Guevara*, *Mauricio Aguilar Hurtado*, *Carlos Alberto Baena*, Ponentes.

**TEXTO AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 166 DE 2012 SENADO**

por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

Aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado en sesión del día 29 de mayo de 2013.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, tendrá la autoridad necesaria para articular los organismos y entidades públicas y privadas, implicados con la seguridad vial, y dirigirá el plan de acción de seguridad vial del Gobierno. Por tanto su misión es reducir la accidentalidad vial en Colombia.

Artículo 2°. Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.

Artículo 3°. Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

Artículo 4°. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de medidas y disposiciones dirigidas a disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las

personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinar sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan plurianual, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que alineen la acción multisectorial para la reducción de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 5°. Domicilio. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D.C.

Artículo 6°. Patrimonio. El patrimonio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará constituido por:

1. Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto General de la Nación.
2. Los recursos que reciba a título de donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales u organizaciones de cualquier naturaleza local, nacional o internacional.
3. Los recursos que a través de convenios se reciban de entidades públicas o privadas para el desarrollo de los programas de la Agencia o su funcionamiento.
4. Los bienes que la Agencia adquiera a cualquier título.
5. Los Fondos provenientes de los servicios prestados a terceros.
6. Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito - SOAT, destinarán anualmente el dos por ciento (2%) de las primas que recauden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el uno por ciento (1%) anual al fondo administrado por ellas.
7. Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos.
8. Y otras que el Gobierno Nacional determine como aporte a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) de los organismos de apoyo.

Artículo 7º. Funciones. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:

1. De planificación

1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en Colombia.

1.2 Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.

1.3 Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.

1.4 Crear y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.

1.5 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

2. De regulación

2.1 Presentar al Gobierno Nacional iniciativas legislativas y normativas relativas al Tránsito, sus disposiciones reglamentarias y demás normas con incidencia en la seguridad vial.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas legales y reglamentarias asociadas con la seguridad vial y proponer su actualización, modificación o derogación, cuando corresponda.

2.3 Definir con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, Invias y ANI, en un plazo no mayor de (1) año posterior a la sanción de esta ley, un manual de elementos de protección que se deben instalar en todas las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos y a la categorización de la vía para garantizar la seguridad vial; el cumplimiento de esta norma se reglamentará por parte del Ministerio de Transporte.

2.4 Definir en un plazo no mayor de doscientos (240) días posteriores a la sanción de esta ley, reglas de circulación y comportamiento para los actores más vulnerables del tránsito, llámese peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servi-

cio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámese vías troncales y principales en las ciudades y toda la red nacional de vías primarias y concesionadas, doble calzadas.

2.5 Definir en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días posteriores a la sanción de esta ley, la categorización de los organismos de tránsito de acuerdo al tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer según requisitos, características y condiciones que de acuerdo a protocolos establecidos por la misma Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV- deberán cumplir en adelante cada uno de estos organismos para que se autorice su funcionamiento, la Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Contribuir a la definición de la política de control de violaciones a las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

3. De información

3.1 Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial en los planes locales y regionales de desarrollo.

3.3 Evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.

3.4 Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.

3.5 Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.6 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.7 Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos internacionales y ante organismos multilaterales en lo relacionado con la promoción de la seguridad vial.

4. De control

4.1 Definir la política de control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar y coordinar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio Nacional.

4.3 Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

4.4 Diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, las cuales deben contener la suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción.

Conducir con una licencia suspendida tendrá una multa equivalente a la que se impone por conducir con una licencia vencida.

4.5 Consolidar, analizar y evaluar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.

4.6 Formular, con el apoyo del Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los mecanismos y metas para su ejecución.

4.7 Definir, en coordinación con el Ministerio de Transporte, los criterios de evaluación, definición y actualización de las reglas y condiciones para la formación académica y la realización de los exámenes teórico y práctico, que deberán cumplir los aspirantes a obtener una licencia de conducción.

5. Campañas de concientización y educación

5.1 Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.

5.2 Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

6. Organismos de tránsito y de apoyo

6.1 Reglamentará las causales de suspensión de la habilitación de los Organismos de Apoyo y de Tránsito.

7. Infraestructura

7.1 Diseñar e implementar un sistema de auditorías de seguridad vial.

7.2 Reglamentar los criterios de señalización en las carreteras del país y revisar, actualizar y proponer las modificaciones que considere necesarias al Ministerio de Transporte.

8. Coordinación y consulta

8.1 Coordinar y articular las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

8.2 Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

8.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

8.4 Determinarle al Fondo y/o Corporación de Prevención Vial las campañas de prevención vial a realizar de acuerdo con la planeación elaborada por la Agencia. Dichas campañas deben ser supervisadas y aprobadas por la Agencia.

8.5 Formular indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

8.6 Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de enero del año siguiente.

8.7 Coordinar con el Ministerio de la Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito – ECAT-.

9. Otras

9.1 Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.

9.2 Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV)

Artículo 8º. Estructura. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:

1. Consejo Directivo.

2. Director.

2.1. Oficina de Planeación.

2.2. Oficina Jurídica.

3. Subdirecciones.

3.1. Subdirección de Infraestructura y Señalización.

3.2. Subdirección de Capacitación y Licenciamiento.

3.3. Subdirección de Autoridades y Organismos Adscritos.

3.4. Subdirección de Observatorio Nacional.

Artículo 9°. Integración del Consejo Directivo. El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:

Consejo Directivo

1. El Secretario General de la Presidencia de la República, quien lo presidirá.

2. El Ministro de Transporte o su delegado.

3. El Ministro de Salud, o su Delegado.

4. El Ministro de Educación, o su delegado.

5. El Viceministro de Transporte.

6. El Director de Planeación Nacional.

7. El Director de la Policía de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. Los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo, a excepción del Viceministro de Transporte, quien será miembro permanente.

Parágrafo 2°. A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional Seguridad Vial (ANSV), quien actuará como Secretario del Consejo.

Parágrafo 3°. A las reuniones del Consejo Directivo podrán concurrir otros servidores públicos que el Consejo Directivo o el Director General determinen, cuando los temas a tratar lo requieran, participarán con voz pero sin voto.

Parágrafo 4°. El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea convocado por el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y podrá reunirse en forma extraordinaria, cuando sus miembros lo soliciten.

Artículo 10. Director de la Agencia. La Dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará a cargo de su Director General, profesional experto en materias relacionadas o conexas con la seguridad vial, quien será nombrado por el Presidente de la República para períodos de cuatro (4) años.

El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial, es el principal interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación en todo lo relacionado con la seguridad vial.

Artículo 11. Funciones para el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo no mayor a ciento ochenta días (180) contados a partir de la aprobación de la presente ley, las funciones del Consejo Directivo y del Direc-

tor de la Agencia, así como los demás aspectos relacionados con el funcionamiento y operación de la misma.

Artículo 12. Fondo de Compensación para la Seguridad Vial. El Gobierno Nacional en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario reglamentará el funcionamiento de un Fondo de Compensación de tal manera que todos los municipios de Colombia reciban recursos para invertir en los programas de seguridad vial, provenientes del recaudo de multas por infracciones de tránsito.

Los recursos de este Fondo irán a una fiducia y únicamente se invertirán en programas de seguridad vial que sean aprobados por el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Artículo 13. Se crearán los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:

Comisiones Interministeriales: Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial. En estas comisiones participarán representantes de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver.

Estas comisiones interministeriales serán de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que les defina el Consejo Directivo, el cual será el necesario para resolver el tema en cuestión.

El Consejo Territorial de Seguridad Vial será de carácter permanente, y será el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia.

Estará integrado por:

- El Gobierno departamental.

- Un representante del Viceministerio de Transporte.

- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

- El Comandante de la Policía Nacional en ese departamento.

- La ciudad capital y cuatro (4) municipios más.

Parágrafo. La representación de los Municipios y el Departamento corresponderá a la autoridad de tránsito y transporte de cada uno de ellos.

Comité Operativo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será asistida por un Comité Operativo, que tendrá como función coordinar operaciones o puesta en marcha de medidas regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país. Estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, y del Invías.

Consejo Consultivo de Seguridad Vial. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consultivo y de participación público-privado en el que son miembros los representantes de todos

los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas y de los distintos colectivos de usuarios y de los agentes económicos y académicos, expertos en la seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento con estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacional de seguridad vial.

Artículo 14. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Tendrá como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 15. Campañas. Las campañas de prevención, información, formación y sensibilización en seguridad vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias de la Agencia, serán desarrolladas a través del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial, y serán aprobadas y supervisadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) El Fondo y/o Corporación de Prevención Vial será una entidad vinculada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en donde el Director de la Agencia presidirá el Consejo de Administración del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial.

Artículo 16. Acceso de la agencia a los registros públicos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro.

La Agencia por su parte, deberá asegurar la reserva y la seguridad de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo de lo previsto en este artículo.

Artículo 17. Reglamentación. El Gobierno Nacional tendrá un plazo de doce (12) meses contados a partir de la publicación de la ley, para expedir los Actos Administrativos requeridos para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Parágrafo. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por un término no mayor de doce (12) meses, el Gobierno Nacional queda facultado para establecer la estructura administrativa de la -ANSV- y expedir los actos administrativos

que se requieran para poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), podrá hacer los traslados de personal y funciones que de otras estructuras administrativas del Estado considere conveniente y necesario para cumplir el objetivo de este artículo.

Artículo 18. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

* * *

PONENCIA PARA SEGUNDO 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.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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 infraestructura 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

Esta iniciativa fue presentada por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte el 22 de marzo de 2013 ante la Secretaria General del Honorable Senado de la República y publicada en esta misma fecha en la *Gaceta del Congreso* número 137 de 2013 de Senado. Posteriormente, se procedió a radicarse en la Comisión Sexta de Senado; luego de realizar mesas de trabajo conjuntas

entre los ponentes, con las entidades gubernamentales relacionadas con el proyecto de ley, con los gremios y entidades del sector, se pone en consideración de la Comisión Sexta del Senado la ponencia para primer debate siendo aprobada en sesión del día 29 de mayo del presente año; se nombran como coordinadores ponentes para segundo debate a los honorables Senadores Plinio Olano Becerra y Eugenio Prieto Soto, quienes en compañía de los demás ponentes designados rinden para consideración de la plenaria de la corporación, el siguiente informe de ponencia.

c) **Marco normativo**

1. **Marco constitucional**

El artículo 1° 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 sólo 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 la perfeccionamiento de los

¹ Sentencia C-355 de 2003.

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.

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 sólo 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 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 psíquicos”¹¹.⁴ (Subrayado y negrilla 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 vehicular”¹². La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sis-

tema 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 muestra 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 de la DANE la inversión en el

⁵ Sentencia C-439/11, Referencia: Expediente D-8314. Magistrado Ponente: JUAN CARLOS HENAO PEREZ. 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.

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.

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

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).

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 “*es necesario maximizar la participación privada en el sector de infraestructura, mediante reglas claras, generación de confianza y adecuada solución de reclamaciones*”¹⁰

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.

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 conecti-

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.

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 TLC 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...”.

vidad 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.

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.

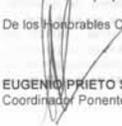
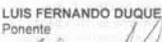
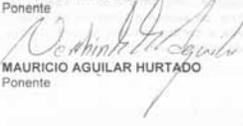
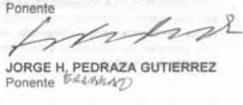
Por último, se generan mecanismos para reglamentar, regular e integrar la normatividad técnica del sector, a través de la creación de la **Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte**, para lo cual el Gobierno solicitó facultades extraordinarias; se busca generar mecanismos para la reorganización 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.

PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos solicitar a la Plenaria de la Corporación, dar segundo 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**, con el pliego de modificaciones propuesto.

De los Honorables Congressistas,

 EUGENIO PRIETO SOTO Coordinador Ponente	 PLINIO OLANO BECERRA Coordinador Ponente
 LUIS FERNANDO DUQUE Ponente	 JORGE ELIECER GUEVARA Ponente
 MAURICIO AGUILAR HURTADO Ponente	 JORGE H. PEDRAZA GUTIERREZ Ponente
 CARLOS ALBERTO BAENA L. Ponente	

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

PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA SEGUNDO 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.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y POLÍTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

El artículo 1° del proyecto, quedará igual:

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

El artículo 2° del proyecto, quedará igual:

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.

El artículo 3° del proyecto, quedará igual:

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.

El artículo 4° del proyecto, quedará igual:

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.

El artículo 5° del proyecto, quedará igual:

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.

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.

En el artículo 7° del proyecto se adiciona literal f) y se adiciona el plazo para el suministro de información, el artículo 7° 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 establecidas.
- f) Títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación.

Para tales efectos deberán solicitar a las autoridades, entidades o empresas que tengan a su cargo estas actividades o servicios dicha información, que deberá ser suministrada en un plazo máximo de quince (15) días calendario después de radicada su solicitud.

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 modifican en su redacción algunas definiciones y se sustituye la definición de “libre competencia” por la de “eficiencia”, el artículo 8° quedará así:

Artículo 8°. Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte:

Accesibilidad: En el desarrollo de los proyectos de infraestructura y los servicios de transporte deberán considerarse tarifas, cobertura y disposiciones que permitan el acceso de todas las personas e igualmente el acceso de la carga.

Adaptación y mitigación al cambio climático: Los proyectos de infraestructura de transporte deben considerar la implementación de medidas técnicas para reducir la vulnerabilidad de los sistemas de transporte por razón de los efectos reales o

esperados del cambio climático. Asimismo, deben implementar los cambios y reemplazos tecnológicos que reducen el insumo de recursos y las emisiones de gases contaminantes y material particulado por unidad de producción.

Calidad del servicio: La infraestructura de transporte debe considerar las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, así como, las características mínimas requeridas para cumplir con los niveles de servicio y los estándares nacionales o internacionales aplicables.

Capacidad: Se buscará el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura, de conformidad con las condiciones técnicas de oferta y demanda de cada modo de transporte.

Competitividad: La planeación y desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte del país deberán estar orientados a mejorar la producción, el sostenimiento y la expansión de la industria nacional y el comercio exterior y su participación en los mercados internacionales, así como a propender por la generación de empleo. Se impulsará la consolidación de corredores que soporten carga de comercio exterior y que conecten los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y puntos fronterizos con la red vial terrestre, fluvial o aérea.

Conectividad: Los proyectos de infraestructura de transporte deberán propender por la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la nación, los departamentos y los municipios, razón por la cual el tipo de infraestructura a construir variará dependiendo de la probabilidad de afectaciones por causas naturales, los beneficios esperados y los costos de construcción.

Eficiencia: En los proyectos de infraestructura de transporte se buscará la optimización del sistema de movilidad integrado, la adecuada organización de los diversos modos de transporte y la creación de las cadenas logísticas integradas.

Seguridad: La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte.

Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia.

El artículo 9° del proyecto, quedará igual:

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.

El artículo 10 del proyecto se modifica en su redacción, 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, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto.

En caso de no llegar a un acuerdo en un término de noventa (90) días, la entidad responsable del proyecto a cargo de la Nación continuará con el proyecto de infraestructura de transporte.

El artículo 11 del proyecto, quedará igual:

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

En el artículo 12 del proyecto en la definición de estudios de ingeniería, se amplía lo contemplado para “Fase 2. Factibilidad” y en la definición de “vecinos y aledaños”, se hace referencia directa al artículo que regula la autorización temporal, el artículo 12 quedará así:

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.

En esta fase se debe desarrollar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas cuando proceda y a partir del tercer año siguiente a la promulgación de la Ley se adelantará el Estudio de Impacto Ambiental, cuando a ello haya lugar.

Se identifican todas las redes existentes, las comunidades étnicas y el patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico que pueda impactar el proyecto; así como títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación.

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.

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.

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.

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.

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 que regula la Autorización Temporal, 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 13 del proyecto, quedará igual:

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 un acuerdo entre las partes o por decisión unilateral.

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 fórmulas que aceleren la recuperación de la inversión, garantizando al contratista el pago de las prestaciones a que tiene derecho, 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 14 del proyecto, quedará así:

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 o los contratos celebrados con anterioridad a la expedición de esta ley, podrán incluir, sólo 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, sin perjuicio de que las partes puedan acudir a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el contrato o en la Ley vigente.

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.

El artículo 15 del proyecto, quedará igual:

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 ciento veinte (120) días calendario.

En el artículo 16 del proyecto se sustituye en el final del literal a) del parágrafo la letra “y” por “o” y se modifica el literal b), el artículo 16 quedará así:

Artículo 16. 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, o

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, caso en el cual se podrá contratar con estudios y diseños Fase 1.

El artículo 17 del proyecto, quedará igual:

Artículo 17. *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 IN-
DUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS Y
PERMISOS MINEROS Y SERVIDUMBRES

CAPÍTULO I

Gestión y adquisición predial

El artículo 18 del proyecto, quedará igual:

Artículo 18. 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.

En el artículo 19 del proyecto, se retoma el párrafo 1° que estaba propuesto en la ponencia para primer debate, el artículo quedará así:

Artículo 19. 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 1°. 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.

Parágrafo 2°. Debe garantizarse el debido proceso en la adquisición de predios necesarios para el desarrollo o ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte, en consecuencia, las entidades públicas o los particulares que actúen como sus representantes, deberán ceñirse a los procedimientos establecidos en la Ley, respetando en todos los casos el derecho de contradicción.

El artículo 20 del proyecto, quedará igual:

Artículo 20. *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, quedará igual:

Artículo 21. *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, quedará igual:

Artículo 22. *Avalúadores 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 proyectos 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, quedará igual:

Artículo 23. *Revisión e impugnación de avalúos comerciales.* Para la adquisición o expropiación de bienes requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte, la entidad solicitante, o quien haga sus veces, del avalúo comercial, podrá pedir la revisión e impugnación dentro de los (5) días siguientes a la fecha de su entrega. La impugnación puede proponerse directamente o en subsidio de la revisión.

Se entiende por revisión la solicitud por la cual la entidad solicitante o quien haga sus veces, fundada en consideraciones técnicas, requiere a quien realizó el avalúo comercial, para que reconsidere la valoración y/o precio presentados, a fin de corregirlos, reformarlos o confirmarlos.

Corresponde a quien realizó el avalúo comercial pronunciarse sobre la revisión solicitada dentro de los treinta (30) días siguientes a su presentación. Una vez decidida la revisión y si hay lugar a tramitar la impugnación, quien haya decidido la revisión enviará el expediente al Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) dentro de los tres (3) días siguientes a la de la fecha del acto por el cual se resolvió la revisión.

La impugnación es el procedimiento que se adelanta por la entidad solicitante, o quien haga sus veces, ante el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC), para que este examine el avalúo comercial, a fin de corregirlo, reformarlo o confirmarlo.

Al Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) le compete resolver las impugnaciones en todos los casos, para lo cual señalará funcionalmente dentro de su estructura las instancias a que haya lugar. La decisión tendrá carácter vinculante. El plazo para resolver las impugnaciones será de treinta (30) días y se contarán desde el día siguiente a la fecha de presentación de la impugnación.

Parágrafo 1°. En cuanto no sea incompatible con lo previsto en esta ley, se aplicarán para la revisión e impugnación lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo o demás normas que lo modifiquen, deroguen o sustituyan.

Parágrafo 2°. El avalúo comercial tendrá una vigencia de un (1) año, contado desde la fecha de su comunicación o desde aquella en que fue decidida y notificada la revisión y/o impugnación.

Parágrafo 3°. La entidad solicitante, o quien haga sus veces, asumirá los costos que demande la atención de las impugnaciones a que se refiere el presente artículo, de conformidad con las tarifas fijadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

El artículo 24 del proyecto, quedará igual:

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

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 25 del proyecto, quedará igual:

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 expedi-

rá 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.

El artículo 26 del proyecto, quedará igual:

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 deberá 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 27 del proyecto, quedará igual:

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.

El artículo 28 del proyecto, quedará igual:

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.

El artículo 29 del proyecto, quedará igual:

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 30 del proyecto, quedará igual:

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, 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 31 del proyecto, quedará igual:

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 32 del proyecto, quedará igual:

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.

El artículo 33 del proyecto, quedará igual:

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 que sea utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral.

El artículo 34 del proyecto, quedará igual:

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 35 del proyecto, quedará igual:

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 36 del proyecto, quedará igual:

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 37 del proyecto, quedará igual:

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 1°. El Ministro de Transporte podrá delegar esta facultad.

Parágrafo 2°. Lo dispuesto en este artículo será aplicable a la gestión predial necesaria para la ejecución de proyectos de infraestructura de servicios públicos.

CAPÍTULO II

Gestión ambiental

El artículo 38 del proyecto, quedará igual:

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 39 del proyecto, quedará igual:

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 concesiona-

rio 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 40 del proyecto, quedará igual:

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 41 del proyecto, quedará igual:

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 42 del proyecto, 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 43 del proyecto, quedará igual:

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.

El artículo 44 del proyecto, quedará igual:

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**El artículo 45 del proyecto, quedará igual:**

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 46 del proyecto se elimina, retomando un bloque de artículos que en la ponencia en primer debate se habían eliminado, se modifican en su redacción y se reorganiza la numeración en adelante.

Se incluye artículo, será el artículo 46, el cual quedará así:

Artículo 46. *Formulación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que involucran el traslado o reubicación de redes.* Las entidades públicas o personas de derecho privado

responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte deberán analizar, en cada caso lo siguiente:

1. La pertinencia de trasladar o reubicar las redes y activos de servicios públicos, de la industria del Petróleo o de telecomunicaciones como consecuencia del desarrollo de estos proyectos o de conservar o modificar la ubicación del proyecto de infraestructura.

2. Las condiciones técnicas, legales y financieras bajo las cuales se efectuará dicho traslado o reubicación.

3. La existencia de convenios o acuerdos para traslado o reubicación de redes y activos con prestadores de servicios públicos o proveedores de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo.

Realizado el anterior análisis, las entidades públicas o personas de derecho privado responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte podrán:

- a) Aplicar el convenio o acuerdo vigente para realizar el traslado o reubicación de redes y activos;

- b) Celebrar los convenios o acuerdos necesarios para establecer o definir las condiciones para realizar el traslado o reubicación de redes y activos, o

- c) De no lograr ningún acuerdo, se deberá adelantar el procedimiento para la reubicación o traslado de redes y activos de que trata el artículo siguiente, a partir de su numeral 4.

Se incluye artículo, será el artículo 47, el cual quedará así:

Artículo 47. *Procedimiento para la reubicación o traslado de activos y redes.* Cuando una entidad pública responsable de un proyecto de infraestructura de transporte identifique la necesidad de trasladar redes de servicios públicos, de la industria del petróleo, entre otros, o de telecomunicaciones, entre otros, deberá:

1. Enviar comunicación escrita al prestador y operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, indicándole la ubicación del proyecto de infraestructura de transporte y demás información disponible que se requiera para identificar la(s) red(es) y activo (s) a reubicar o trasladar.

2. Informarle al prestador y operador del servicio sobre la existencia de convenios, contratos o cualquier acuerdo de voluntades en virtud de los cuales la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el prestador y/u operador de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, hayan definido sus derechos y obligaciones relacionadas con el traslado o reubicación de redes y activos.

3. El prestador y/u operadores de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de

telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, atenderá la comunicación indicada en el numeral primero del presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario a su recibo, informando por escrito:

- i) Tipología y caracterización de la red o activo según el servicio al que corresponda;
- ii) Inventario de elementos que conforman la red o activo objeto de traslado o reubicación y dimensionamiento, según aplique;
- iii) Los permisos, autorizaciones o licencias concedidas al prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de TIC o de la Industria del Petróleo, para la instalación de la red o activo;
- iv) El momento en el cual fueron instaladas las redes o activos objeto de traslado, adecuación, protección o reubicación;
- v) La vida útil técnica remanente de los activos que conforman la red, de conformidad con los rangos o parámetros previstos en la regulación sectorial expedida por la comisión de regulación y el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, o en su defecto, su valor contable, en caso de no existir regulación al respecto;
- vi) El análisis y cuantificación de los costos asociados al traslado o reubicación de la red o activo;
- vii) La propuesta de asunción de dichos costos, de conformidad con los criterios establecidos en la presente ley, y
- viii) Los acuerdos de confidencialidad que haya lugar a suscribir entre el solicitante, el prestador u operador del servicio, de conformidad con la información entregada en cada caso.

Con dicha información, la entidad pública responsable dará aplicación al convenio o acuerdo vigente para realizar el traslado o reubicación de redes y activos o podrá celebrar los convenios o acuerdos necesarios para establecer o definir las condiciones para realizar el traslado o reubicación de redes y activos, de lo contrario se procederá como a continuación se indica:

4. Presentada la propuesta de costos del traslado o reubicación de la red por el prestador y/u operador de servicios públicos o de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte manifestará su conformidad sobre la misma, o en su defecto, efectuará una nueva propuesta de asunción de costos, dentro de los (30) días calendario, siguientes a su recibo.

5. Cuando a ello hubiere lugar, el prestador y/u operador de servicios públicos o de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, manifestará su conformidad o disconformidad sobre la nueva propuesta de asunción de costos, dentro de los quince (15) días calendario siguientes a su recibo.

6. De no llegarse a un acuerdo dentro del plazo establecido en los numerales anteriores, la entidad

pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, el prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, deberán acudir, para los fines previstos en el numeral siguiente, a la Comisión de Regulación correspondiente o al Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, dentro de los 10 días calendario siguientes a la manifestación a que se refiere el numeral anterior.

7. Las Comisiones de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, con base en los antecedentes de la actuación administrativa y las visitas a que haya lugar, decidirán en un plazo máximo de 30 días calendario el valor de los activos objeto de traslado, los costos asociados al mismo y los tiempos del traslado.

Parágrafo 1°. El inicio de la ejecución de las obras de traslado o reubicación de las redes y activos quedará sujeto al otorgamiento de los permisos, autorizaciones y/o licencias pertinentes a fin de no afectar la continuidad del servicio público respectivo, los cuales deberán ser tramitados ante las autoridades competentes por el respectivo prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros.

Parágrafo 2°. Cuando una persona natural o jurídica en desarrollo de un proyecto de asociación público privada requiera esta información en etapa de estudios de ingeniería de factibilidad, deberá elevar solicitud a la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, fundamentando la necesidad.

Revisada la solicitud, la entidad pública solicitará la información de manera directa al prestador y operador del servicio, en un plazo máximo de 15 días calendario. La información suministrada será recibida como confidencial y bajo reserva.

Parágrafo 3°. El presente procedimiento será aplicable para los proyectos de infraestructura en ejecución y los que se desarrollen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley.

Se incluye artículo, será el artículo 48, el cual quedará así:

Artículo 48. *Criterios para la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación.* Para efectos de la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación, se aplicará la regulación sectorial vigente.

En caso de no existir, se tomará el valor de la infraestructura actual teniendo en consideración la vida útil remanente de la red y su depreciación. La vida útil de los activos que conforman la red deberá coincidir con la determinada para efectos contables.

En todo caso no se podrá solicitar u obtener remuneración alguna por costos que han sido recuperados o que se encuentren previstos dentro de la regulación sectorial vigente.

Se incluye artículo, será el artículo 49, el cual quedará así:

Artículo 49. *Asignación de los costos de traslado o reubicación de activos y redes.* Para efecto de determinar la asunción de los costos derivados del traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos y telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. Si la obra de infraestructura de transporte se superpone sobre una red o activo de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, existente, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer, cuando a ello hubiere lugar, el costo del traslado y el valor de la infraestructura actual, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

2. Si las redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial como consecuencia de una servidumbre, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la infraestructura existente, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

3. Si las redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y el permiso se haya otorgado bajo la condición de su retiro ante la necesidad de ampliar la infraestructura de transporte existente, las empresas de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, deberán por su cuenta y riesgo proceder al traslado o reubicación de las redes existentes.

En caso de que dichas empresas no efectúen el referido traslado o reubicación después de transcurridos sesenta (60) días calendario de haberse efectuado la correspondiente solicitud, la entidad responsable del proyecto de infraestructura de transporte podrá llevar a cabo su traslado, sin perjuicio de que repita ante el responsable de la red por los valores correspondientes.

4. Si las redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y haya sido otorgado permiso de instalación no condicionado antes de la entrada en vigencia de la Ley 1228 de 2008 o la norma que la modifique o sustituya, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la infraestructura, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

Parágrafo. En todo caso, el prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos o servicios de comunicaciones o de la Industria del Petróleo, será el responsable del diseño, construcción, montaje y puesta en servicio de la(s) red(es) y activo(s) reubicado(s).

La entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte entregará los recursos que le corresponda de acuerdo a los costos que deba asumir por dicho traslado o reubicación.

Se incluye artículo, será el artículo 50, el cual quedará así:

Artículo 50. *Solicitud de inclusión de los costos de protección, adecuación traslado o reubicación.* Sin perjuicio de la iniciación de las obras de traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos, cuando por virtud de lo establecido en las Leyes 142 de 1994 y 1341 de 2009 y el Decretoley 1056 de 1953 y sus respectivas normas reglamentarias las tarifas de los servicios públicos o de servicios de telecomunicaciones o de la Industria de Petróleo, entre otros, se encuentren sujetas a regulación por parte de la Comisión de Regulación correspondiente o del Ministerio de Minas y Energía, y para garantizar el cumplimiento del criterio de suficiencia financiera, el prestador, operador, o proveedor de redes y servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo que deba asumir costos de traslado o reubicación de redes y activos y asumir costos de servidumbres, podrá presentar ante la Comisión de Regulación respectiva o ante el Ministerio de Minas y Energía, en materia de hidrocarburos, una solicitud de inclusión en la tarifa de los costos no cubiertos con otras fuentes por dichos conceptos.

Si por el contrario, el valor de trasladar, reubicar y/o la imposición de servidumbres ha sido base para la determinación de las tarifas de los respectivos servicios, el propietario de la red y activo deberá aportar para dichos conceptos, el valor equivalente utilizado como base en la regulación, incluyendo su actualización por inflación y la remuneración de dicho costo con base en la tasa de descuento utilizada por la regulación desde el momento real o estimado de instalación de dicha red.

Cuando las redes y activos no pertenezcan a un servicio o actividad complementaria que se encuentre bajo un esquema de libertad regulada, el prestador u operador de servicios públicos o proveedores de redes, activos o servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, según el caso, deberá aportar para el traslado el valor equivalente al costo estimado de las servidumbres en concordancia con los valores del mercado del sector, incluyendo su actualización por inflación.

Se incluye artículo, será el artículo 51, el cual quedará así:

Artículo 51. *Contratos de aporte reembolsable para el traslado o reubicación de redes.* El Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), Cormag-

dalena y demás autoridades del orden nacional o territorial que tengan a su cargo la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, podrán celebrar contratos de aporte reembolsable con los prestadores y operadores de servicios públicos o proveedores de redes, activos y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) o de la Industria del Petróleo, entre otros, responsables del traslado o la reubicación de redes para el desarrollo de obras de infraestructura de transporte, mediante los cuales la entidad pública aportará, en calidad de crédito reembolsable, los recursos requeridos para las obras de traslado o reubicación reconocidos tarifariamente.

La tasa de interés aplicable al citado crédito no podrá ser inferior a la que ha establecido la Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, para determinar la tarifa regulada como remuneración a las inversiones del prestador y operador de servicios públicos o del proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), o de la Industria del Petróleo y el término para la cancelación total del crédito no podrá ser superior al previsto para la recuperación de dichas inversiones por el traslado o la reubicación de las redes por vía de tarifas.

Se incluye artículo, será el artículo 52, el cual quedará así:

Artículo 52. *Suspensión en interés del servicio.* Cuando por efecto del traslado de las redes y activos de servicios públicos, servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) o de la Industria del Petróleo, entre otros, a las cuales hace referencia el presente capítulo, sea necesario suspender la prestación del servicio público o afecte las condiciones de continuidad del servicio, la responsabilidad derivada de la suspensión no será imputable al prestador de servicios públicos o al proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, ni afectará los indicadores de calidad definidos en la regulación sectorial vigente, ni se considerará falla en la prestación del servicio.

Lo anterior sin perjuicio de la aplicación de la normatividad de protección al usuario relativa a interrupciones programadas de los servicios que resulten afectados.

Se incluye artículo, será el artículo 53, el cual quedará así:

Artículo 53. En los proyectos para la construcción, ampliación, rehabilitación y apertura de nuevos tramos de infraestructura de transporte, podrá preverse 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, previa solicitud del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o quien haga sus veces.

Para estos efectos, los proveedores de Redes y Servicios podrán solicitar a las entidades estructu-

radoras de proyectos de infraestructura de transporte información sobre los proyectos en etapa de estructuración, con el objeto de manifestar su interés al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de acuerdo con las necesidades de telecomunicaciones.

La financiación del costo de construcción de la infraestructura para el despliegue de las redes públicas de TIC y su mantenimiento estarán a cargo de los proveedores de estos bienes y servicios y/o del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, para lo cual se realizarán los convenios y apropiaciones presupuestales correspondientes.

Se incluye artículo, será el artículo 54, el cual quedará así:

Artículo 54. *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.

El artículo 47 del proyecto, pasa a ser el artículo 55 y quedará igual:

Artículo 55. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, el cual quedará así: “El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, telecomunicaciones o hidrocarburos.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.

Para los efectos de lo previsto en este párrafo, se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones

por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite.

CAPÍTULO IV

Permisos mineros

El artículo 48 del proyecto, pasa a ser el artículo 56 y quedará igual:

Artículo 56. 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 49 del proyecto, pasa a ser el artículo 57 y quedará igual:

Artículo 57. 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 ciento veinte (120) días calendario.

El artículo 50 del proyecto, pasa a ser el artículo 58 y quedará igual:

Artículo 58. *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 ade-

lantar 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, quienes deberán presentar un plan de mitigación ambiental que vaya sujeto a un término en la decisión de la autoridad ambiental.

El artículo 51 del proyecto, pasa a ser el artículo 59, se corrige la norma que hace referencia para designación de árbitros y procedimiento arbitral, quedará así:

Artículo 59. 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 declarado de interés público, 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 titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero, dentro del término establecido en el párrafo anterior, se reanudará la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

En consecuencia, 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 minero tradicional, de conformidad con lo establecido en el artículo 1° del Decreto número 0933 del 9 de mayo del 2013, que haya sido debidamente formalizado mediante un contrato de concesión minera.

En los demás títulos mineros, las partes podrán acudir a un Tribunal de Arbitramento que resolverá las diferencias entre el titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero. En la designación de los árbitros y en el procedimiento arbitral se aplicará la Ley 1563 de 2012 y las normas que lo adicionen o reformen.

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

El Gobierno Nacional establecerá la forma en la que se desarrollará dichos procedimientos.

El artículo 52 del proyecto, pasa a ser el artículo 60 y quedará igual:

Artículo 60. *Derecho de preferencia de acceso a puertos marítimos para los hidrocarburos del Estado.* Se establece un derecho de preferencia de acceso a todos los puertos marítimos de uso público y privado existentes que cuenten con las facilidades para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado. Este derecho de preferencia consiste en garantizar de manera prioritaria el acceso y uso del 20% de la capacidad portuaria instalada y otorgar un derecho de atención prioritaria para prestar servicios portuarios cuando la carga a transportar sean hidrocarburos de propiedad del Estado, previa solicitud por parte del Estado, con una antelación no mayor a siete (7) días calendario.

De la misma manera, en los nuevos contratos de concesión portuaria se entiende pactado el derecho de preferencia de acceso para los hidrocarburos del Estado, en los mismos términos del inciso anterior.

Este derecho se consagra a favor de la entidad estatal encargada de la administración de los recursos hidrocarburíferos de la Nación, o a quien esta designe.

Las tarifas para el acceso, las condiciones técnicas y de seguridad necesarias que permitan hacer uso de la infraestructura de transporte instalada para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado y las condiciones para el uso preferente de la capacidad portuaria para los hidrocarburos del Estado a que se refiere este artículo, se determinarán por la autoridad competente.

TÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

El artículo 53 del proyecto, pasa a ser el artículo 61 y quedará igual:

Artículo 61. 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 54 del proyecto, pasa a ser el artículo 62 y quedará igual:

Artículo 62. 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 55 del proyecto, pasa a ser el artículo 63 y quedará igual:

Artículo 63. 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.

El artículo 56 del proyecto, pasa a ser el artículo 64 y quedará igual:

Artículo 64. 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 públicos privadas que tengan por objeto el desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte.

En el artículo 57 del proyecto, en el numeral 1, se adiciona la expresión “de infraestructura de” y en el numeral 2 se elimina la palabra “técnica”, el artículo 57 del proyecto, pasa a ser el artículo 65 y quedará así:

Artículo 65. 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 de infraestructura de 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 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-reguladas 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.

Se propone incluir un artículo nuevo, el cual será el número 66 y quedará así:

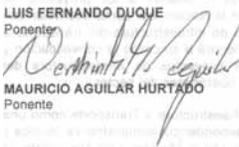
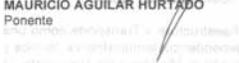
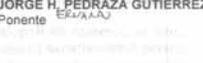
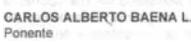
Artículo 66. Para disminuir los costos de construcción, mantenimiento y rehabilitación que se generan en los casos identificados como de alta vulnerabilidad y de emergencia, el Ministerio de Transporte podrá determinar a través de la UPRA, teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 1551 de 2012, y/o del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, los cambios en el uso del suelo que sean requeridos en los instrumentos de ordenamiento territorial para asegurar la estabilidad del suelo y el equilibrio ecológico necesario para evitar impactos financieros negativos en el costo de la infraestructura de transporte.

Para estos casos, el Gobierno Nacional desarrollará los mecanismos de compensación financiera por las restricciones al uso que se impongan y permitan su efectivo reconocimiento al titular afectado.

El artículo 58 pasa a ser el artículo 67 y quedará igual:

Artículo 67. 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 Congressistas,

 EUGENIO PRIETO SOTO Coordinador Ponente	 PLINIO OLANO BECERRA Coordinador Ponente
 LUIS FERNANDO DUQUE Ponente	 JORGE ELIECER GUEVARA Ponente
 MAURICIO AGUILAR HURTADO Ponente	 JORGE H. PEDRAZA GUTIERREZ Ponente
 CARLOS ALBERTO BAENA L. Ponente	

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO 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.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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 establecidas;

f) Títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación.

Para tales efectos deberán solicitar a las autoridades, entidades o empresas que tengan a su cargo estas actividades o servicios dicha información, que deberá ser suministrada en un plazo máximo de quince (15) días calendario después de radicada su solicitud.

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 definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte:

Accesibilidad: En el desarrollo de los proyectos de infraestructura y los servicios de transporte deberán considerarse tarifas, cobertura y disposiciones que permitan el acceso de todas las personas e igualmente el acceso de la carga.

Adaptación y mitigación al cambio climático: Los proyectos de infraestructura de transporte deben considerar la implementación de medidas técnicas para reducir la vulnerabilidad de los sistemas de transporte por razón de los efectos reales o esperados del cambio climático. Asimismo, deben implementar los cambios y reemplazos tecnológicos que reducen el insumo de recursos y las emisiones de gases contaminantes y material particulado por unidad de producción.

Calidad del servicio: La infraestructura de transporte debe considerar las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, así como, las características mínimas requeridas para cumplir con los niveles de servicio y los estándares nacionales o internacionales aplicables.

Capacidad: Se buscará el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura, de conformidad con las condiciones técnicas de oferta y demanda de cada modo de transporte.

Competitividad: La planeación y desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte del país deberán estar orientados a mejorar la producción, el sostenimiento y la expansión de la industria nacional y el comercio exterior y su participación en los mercados internacionales, así como a propender por la generación de empleo. Se impulsará la consolidación de corredores que soporten carga de comercio exterior y que conecten los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y puntos fronterizos con la red vial terrestre, fluvial o aérea.

Conectividad: Los proyectos de infraestructura de transporte deberán propender por la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la Nación, los departamentos y los municipios, razón por la cual el tipo de infraestructura a construir variará dependiendo de la probabilidad de afectaciones por causas naturales, los beneficios esperados y los costos de construcción.

Eficiencia: En los proyectos de infraestructura de transporte se buscará la optimización del sistema de movilidad integrado, la adecuada organización de los diversos modos de transporte y la creación de las cadenas logísticas integradas.

Seguridad: La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte.

Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito

y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia.

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, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto.

En caso de no llegar a un acuerdo en un término de noventa (90) días, la entidad responsable del proyecto a cargo de la Nación continuará con el 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.

En esta fase se debe desarrollar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas cuando proceda y a partir del tercer año siguiente a la promulgación de la ley se adelantará el Estudio de Impacto Ambiental, cuando a ello haya lugar.

Se identifican todas las redes existentes, las comunidades étnicas y el patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico que pueda impactar el proyecto; así como títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación.

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.

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.

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.

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.

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 que regula la Autorización Temporal, 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 un acuerdo entre las partes o por decisión unilateral.

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 fórmulas que aceleren la recuperación de la inversión, garantizando al contratista el pago de las prestaciones a que tiene derecho, 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 o los contratos celebrados con anterioridad a la expedición de esta ley, podrán incluir, sólo 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, sin perjuicio de que las partes puedan acudir a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el contrato o en la ley vigente.

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.

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 ciento veinte (120) días calendario.

Artículo 16. 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, o

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, caso en el cual se podrá contratar con estudios y diseños Fase 1.

Artículo 17. *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 18. 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 19. 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 1º. 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.

Parágrafo 2º. Debe garantizarse el debido proceso en la adquisición de predios necesarios para el desarrollo o ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte, en consecuencia, las entidades públicas o los particulares que actúen como sus representantes, deberán ceñirse a los procedimientos establecidos en la ley, respetando en todos los casos el derecho de contradicción.

Artículo 20. *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 21. *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 22. *Avalúadores 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 avalúadores, propietarios y responsables de la gestión predial en proyectos de infraestructura de transporte.

Parágrafo: El retardo injustificado en los avalúos realizados es causal de mala conducta san-

cionable disciplinariamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el evaluador.

Artículo 23. *Revisión e impugnación de avalúos comerciales.* Para la adquisición o expropiación de bienes requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte, la entidad solicitante, o quien haga sus veces, del avalúo comercial, podrá pedir la revisión e impugnación dentro de los (5) días siguientes a la fecha de su entrega. La impugnación puede proponerse directamente o en subsidio de la revisión.

Se entiende por revisión la solicitud por la cual la entidad solicitante o quien haga sus veces, fundada en consideraciones técnicas, requiere a quien realizó el avalúo comercial, para que reconsidere la valoración y/o precio presentados, a fin de corregirlos, reformarlos o confirmarlos.

Corresponde a quien realizó el avalúo comercial pronunciarse sobre la revisión solicitada dentro de los treinta (30) días siguientes a su presentación. Una vez decidida la revisión y si hay lugar a tramitar la impugnación, quien haya decidido la revisión enviará el expediente al Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) dentro de los tres (3) días siguientes a la de la fecha del acto por el cual se resolvió la revisión.

La impugnación es el procedimiento que se adelanta por la entidad solicitante, o quien haga sus veces, ante el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC), para que este examine el avalúo comercial, a fin de corregirlo, reformarlo o confirmarlo.

Al Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) le compete resolver las impugnaciones en todos los casos, para lo cual señalará funcionalmente dentro de su estructura las instancias a que haya lugar. La decisión tendrá carácter vinculante. El plazo para resolver las impugnaciones será de treinta (30) días y se contarán desde el día siguiente a la fecha de presentación de la impugnación.

Parágrafo 1°. En cuanto no sea incompatible con lo previsto en esta ley, se aplicarán para la revisión e impugnación lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo o demás normas que lo modifiquen, deroguen o sustituyan.

Parágrafo 2°. El avalúo comercial tendrá una vigencia de un (1) año, contado desde la fecha de su comunicación o desde aquella en que fue decidida y notificada la revisión y/o impugnación.

Parágrafo 3°. La entidad solicitante, o quien haga sus veces, asumirá los costos que demande la atención de las impugnaciones a que se refiere el presente artículo, de conformidad con las tarifas fijadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

Artículo 24. *Notificación de la oferta.* La oferta deberá ser notificada únicamente al titular de derechos reales que figure registrado en el folio de matrícula del inmueble objeto de expropiación y/o

al respectivo poseedor regular inscrito de conformidad con las leyes vigentes.

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 desarro-

llar 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 deberá 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, 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.

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 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 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.

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 1°. El Ministro de Transporte podrá delegar esta facultad.

Parágrafo 2°. Lo dispuesto en este artículo será aplicable a la gestión predial necesaria para la ejecución de proyectos de infraestructura de servicios públicos.

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, 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

geo referenciado 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, TIC 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. *Formulación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que in-*

volucran el traslado o reubicación de redes. Las entidades públicas o personas de derecho privado responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte deberán analizar, en cada caso lo siguiente:

1. La pertinencia de trasladar o reubicar las redes y activos de servicios públicos, de la industria del Petróleo o de telecomunicaciones como consecuencia del desarrollo de estos proyectos o de conservar o modificar la ubicación del proyecto de infraestructura.

2. Las condiciones técnicas, legales y financieras bajo las cuales se efectuará dicho traslado o reubicación.

3. La existencia de convenios o acuerdos para traslado o reubicación de redes y activos con prestadores de servicios públicos o proveedores de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo.

Realizado el anterior análisis, las entidades públicas o personas de derecho privado responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte podrán:

a) Aplicar el convenio o acuerdo vigente para realizar el traslado o reubicación de redes y activos;

b) Celebrar los convenios o acuerdos necesarios para establecer o definir las condiciones para realizar el traslado o reubicación de redes y activos, o

c) De no lograr ningún acuerdo, se deberá adelantar el procedimiento para la reubicación o traslado de redes y activos de que trata el artículo siguiente, a partir de su numeral 4.

Artículo 47. *Procedimiento para la reubicación o traslado de activos y redes.* Cuando una entidad pública responsable de un proyecto de infraestructura de transporte identifique la necesidad de trasladar redes de servicios públicos, de la Industria del Petróleo, entre otros, o de telecomunicaciones, entre otros, deberá:

1. Enviar comunicación escrita al prestador y operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, indicándole la ubicación del proyecto de infraestructura de transporte y demás información disponible que se requiera para identificar la(s) red(es) y activo (s) a reubicar o trasladar.

2. Informarle al prestador y operador del servicio sobre la existencia de convenios, contratos o cualquier acuerdo de voluntades en virtud de los cuales la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el prestador y/u operador de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, hayan definido sus derechos y obligaciones relacionadas con el traslado o reubicación de redes y activos.

3. El prestador y/u operadores de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo,

entre otros, atenderá la comunicación indicada en el numeral primero del presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario a su recibo, informando por escrito:

- i) Tipología y caracterización de la red o activo según el servicio al que corresponda;
- ii) Inventario de elementos que conforman la red o activo objeto de traslado o reubicación y dimensionamiento, según aplique;
- iii) Los permisos, autorizaciones o licencias concedidas al prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de TIC o de la Industria del Petróleo, para la instalación de la red o activo;
- iv) El momento en el cual fueron instaladas las redes o activos objeto de traslado, adecuación, protección o reubicación;
- v) La vida útil técnica remanente de los activos que conforman la red, de conformidad con los rangos o parámetros previstos en la regulación sectorial expedida por la comisión de regulación y el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, o en su defecto, su valor contable, en caso de no existir regulación al respecto;
- vi) El análisis y cuantificación de los costos asociados al traslado o reubicación de la red o activo;
- vii) La propuesta de asunción de dichos costos, de conformidad con los criterios establecidos en la presente ley, y
- viii) Los acuerdos de confidencialidad que haya lugar a suscribir entre el solicitante, el prestador u operador del servicio, de conformidad con la información entregada en cada caso.

Con dicha información, la entidad pública responsable dará aplicación al convenio o acuerdo vigente para realizar el traslado o reubicación de redes y activos o podrá celebrar los convenios o acuerdos necesarios para establecer o definir las condiciones para realizar el traslado o reubicación de redes y activos, de lo contrario se procederá como a continuación se indica:

4. Presentada la propuesta de costos del traslado o reubicación de la red por el prestador y/u operador de servicios públicos o de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte manifestará su conformidad sobre la misma, o en su defecto, efectuará una nueva propuesta de asunción de costos, dentro de los (30) días calendario, siguientes a su recibo.

5. Cuando a ello hubiere lugar, el prestador y/u operador de servicios públicos o de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, manifestará su conformidad o disconformidad sobre la nueva propuesta de asunción de costos, dentro de los quince (15) días calendario siguientes a su recibo.

6. De no llegarse a un acuerdo dentro del plazo establecido en los numerales anteriores, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, el prestador y/u operador de ser-

vicios públicos o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, deberán acudir, para los fines previstos en el numeral siguiente, a la Comisión de Regulación correspondiente o al Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, dentro de los 10 días calendario siguientes a la manifestación a que se refiere el numeral anterior.

7. Las Comisiones de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, con base en los antecedentes de la actuación administrativa y las visitas a que haya lugar, decidirán en un plazo máximo de 30 días calendario el valor de los activos objeto de traslado, los costos asociados al mismo y los tiempos del traslado.

Parágrafo 1°. El inicio de la ejecución de las obras de traslado o reubicación de las redes y activos quedará sujeto al otorgamiento de los permisos, autorizaciones y/o licencias pertinentes a fin de no afectar la continuidad del servicio público respectivo, los cuales deberán ser tramitados ante las autoridades competentes por el respectivo prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros.

Parágrafo 2°. Cuando una persona natural o jurídica en desarrollo de un proyecto de asociación público privada requiera esta información en etapa de estudios de ingeniería de factibilidad, deberá elevar solicitud a la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, fundamentando la necesidad.

Revisada la solicitud, la entidad pública solicitará la información de manera directa al prestador y operador del servicio, en un plazo máximo de 15 días calendario. La información suministrada será recibida como confidencial y bajo reserva.

Parágrafo 3°. El presente procedimiento será aplicable para los proyectos de infraestructura en ejecución y los que se desarrollen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 48. *Criterios para la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación.* Para efectos de la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación, se aplicará la regulación sectorial vigente.

En caso de no existir, se tomará el valor de la infraestructura actual teniendo en consideración la vida útil remanente de la red y su depreciación. La vida útil de los activos que conforman la red deberá coincidir con la determinada para efectos contables.

En todo caso no se podrá solicitar u obtener remuneración alguna por costos que han sido recuperados o que se encuentren previstos dentro de la regulación sectorial vigente.

Artículo 49. *Asignación de los costos de traslado o reubicación de activos y redes.* Para efecto de determinar la asunción de los costos derivados del traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos y telecomunicaciones o de la

industria del petróleo, entre otros, con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. Si la obra de infraestructura de transporte se superpone sobre una red o activo de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, existente, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer, cuando a ello hubiere lugar, el costo del traslado y el valor de la infraestructura actual, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

2. Si las redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial como consecuencia de una servidumbre, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la infraestructura existente, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

3. Si las redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y el permiso se haya otorgado bajo la condición de su retiro ante la necesidad de ampliar la infraestructura de transporte existente, las empresas de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, deberán por su cuenta y riesgo proceder al traslado o reubicación de las redes existentes.

En caso de que dichas empresas no efectúen el referido traslado o reubicación después de transcurridos sesenta (60) días calendario de haberse efectuado la correspondiente solicitud, la entidad responsable del proyecto de infraestructura de transporte podrá llevar a cabo su traslado, sin perjuicio de que repita ante el responsable de la red por los valores correspondientes.

4. Si las redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y haya sido otorgado permiso de instalación no condicionado antes de la entrada en vigencia de la Ley 1228 de 2008 o la norma que la modifique o sustituya, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la infraestructura, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

Parágrafo. En todo caso, el prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos o servicios de comunicaciones o de la Industria del Petróleo, será el responsable del diseño, construcción, montaje y puesta en servicio de la(s) red(es) y activo(s) reubicado(s).

La entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte entregará los recursos que le corresponda de acuerdo a los costos que deba asumir por dicho traslado o reubicación.

Artículo 50. *Solicitud de inclusión de los costos de protección, adecuación traslado o reubicación.* Sin perjuicio de la iniciación de las obras de traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos, cuando por virtud de lo establecido en las Leyes 142 de 1994 y 1341 de 2009 y el Decreto-ley 1056 de 1953 y sus respectivas normas reglamentarias las tarifas de los servicios públicos o de servicios de telecomunicaciones o de la Industria de Petróleo, entre otros, se encuentren sujetas a regulación por parte de la Comisión de Regulación correspondiente o del Ministerio de Minas y Energía, y para garantizar el cumplimiento del criterio de suficiencia financiera, el prestador, operador, o proveedor de redes y servicios públicos, de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo que deba asumir costos de traslado o reubicación de redes y activos y asumir costos de servidumbres, podrá presentar ante la Comisión de Regulación respectiva o ante el Ministerio de Minas y Energía, en materia de hidrocarburos, una solicitud de inclusión en la tarifa de los costos no cubiertos con otras fuentes por dichos conceptos.

Si por el contrario, el valor de trasladar, reubicar y/o la imposición de servidumbres ha sido base para la determinación de las tarifas de los respectivos servicios, el propietario de la red y activo deberá aportar para dichos conceptos, el valor equivalente utilizado como base en la regulación, incluyendo su actualización por inflación y la remuneración de dicho costo con base en la tasa de descuento utilizada por la regulación desde el momento real o estimado de instalación de dicha red.

Cuando las redes y activos no pertenezcan a un servicio o actividad complementaria que se encuentre bajo un esquema de libertad regulada, el prestador u operador de servicios públicos o proveedores de redes, activos o servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, según el caso, deberá aportar para el traslado el valor equivalente al costo estimado de las servidumbres en concordancia con los valores del mercado del sector, incluyendo su actualización por inflación.

Artículo 51. *Contratos de aporte reembolsable para el traslado o reubicación de redes.* El Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), Cormagdalena y demás autoridades del orden nacional o territorial que tengan a su cargo la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, podrán celebrar contratos de aporte reembolsable con los prestadores y operadores de servicios públicos o proveedores de redes, activos y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) o de la Industria del Petróleo, entre otros, responsables del traslado o la reubicación de redes para el desarrollo de obras de infraestructura de

transporte, mediante los cuales la entidad pública aportará, en calidad de crédito reembolsable, los recursos requeridos para las obras de traslado o reubicación reconocidos tarifariamente.

La tasa de interés aplicable al citado crédito no podrá ser inferior a la que ha establecido la Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, para determinar la tarifa regulada como remuneración a las inversiones del prestador y operador de servicios públicos o del proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), o de la Industria del Petróleo y el término para la cancelación total del crédito no podrá ser superior al previsto para la recuperación de dichas inversiones por el traslado o la reubicación de las redes por vía de tarifas.

Artículo 52. Suspensión en interés del servicio. Cuando por efecto del traslado de las redes y activos de servicios públicos, servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) o de la Industria del Petróleo, entre otros, a las cuales hace referencia el presente capítulo, sea necesario suspender la prestación del servicio público o afecte las condiciones de continuidad del servicio, la responsabilidad derivada de la suspensión no será imputable al prestador de servicios públicos o al proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, ni afectará los indicadores de calidad definidos en la regulación sectorial vigente, ni se considerará falla en la prestación del servicio.

Lo anterior sin perjuicio de la aplicación de la normatividad de protección al usuario relativa a interrupciones programadas de los servicios que resulten afectados.

Artículo 53. En los proyectos para la construcción, ampliación, rehabilitación y apertura de nuevos tramos de infraestructura de transporte, podrá preverse 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, previa solicitud del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o quien haga sus veces.

Para estos efectos, los proveedores de redes y servicios podrán solicitar a las entidades estructuradoras de proyectos de infraestructura de transporte información sobre los proyectos en etapa de estructuración, con el objeto de manifestar su interés al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de acuerdo con las necesidades de telecomunicaciones.

La financiación del costo de construcción de la infraestructura para el despliegue de las redes públicas de TIC y su mantenimiento estarán a cargo de los proveedores de estos bienes y servicios y/o del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, para lo cual se realizarán los convenios y apropiaciones presupuestales correspondientes.

Artículo 54. 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.

Artículo 55. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, el cual quedará así: “El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, telecomunicaciones o hidrocarburos.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.

Para los efectos de lo previsto en este párrafo, se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite.

CAPÍTULO IV

Permisos Mineros

Artículo 56. 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 in-

cludidas 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 57. 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 ciento veinte (120) días calendario.

Artículo 58. *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, quienes deberán presentar un plan de mitigación ambiental que vaya sujeto a un término en la decisión de la autoridad ambiental.

Artículo 59. *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 declarado de interés público, interfiera total o parcialmente con el ejercicio de los derechos otorgados previamente a un titular mine-

ro, 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 titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero, dentro del término establecido en el párrafo anterior, se reanudará la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

En consecuencia, 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 minero tradicional, de conformidad con lo establecido en el artículo 1° del Decreto número 0933 del 9 de mayo del 2013, que haya sido debidamente formalizado mediante un contrato de concesión minera.

En los demás títulos mineros, las partes podrán acudir a un Tribunal de Arbitramento que resolverá las diferencias entre el titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero. En la designación de los árbitros y en el procedimiento arbitral se aplicará la Ley 1563 de 2012 y las normas que lo adicionen o reformen.

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

El Gobierno Nacional establecerá la forma en la que se desarrollará dichos procedimientos.

Artículo 60. *Derecho de preferencia de acceso a puertos marítimos para los hidrocarburos del Estado.* Se establece un derecho de preferencia de acceso a todos los puertos marítimos de uso público y privado existentes que cuenten con las facilidades para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado. Este derecho de preferencia consiste en garantizar de manera prioritaria el acceso y uso del 20% de la capacidad portuaria instalada y otorgar un derecho de atención prioritaria para prestar servicios portuarios cuando la carga a transportar sean hidrocarburos de propiedad del Estado, previa solicitud por parte del Estado, con una antelación no mayor a siete (7) días calendario.

De la misma manera, en los nuevos contratos de concesión portuaria se entiende pactado el derecho de preferencia de acceso para los hidrocarburos del Estado, en los mismos términos del inciso anterior.

Este derecho se consagra a favor de la entidad estatal encargada de la administración de los recursos hidrocarburíferos de la Nación, o a quien esta designe.

Las tarifas para el acceso, las condiciones técnicas y de seguridad necesarias que permitan hacer uso de la infraestructura de transporte instalada para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado y las condiciones para el uso preferente de la capacidad portuaria para los hidrocarburos del Estado a que se refiere este artículo, se determinarán por la autoridad competente.

TÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 61. 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 62. 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 (DI-TRA), o quien haga sus veces, con el propósito de contribuir al restablecimiento del orden y seguridad nacional, podrá autorizar, excepcional y tem-

poralmente, 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 63. 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 64. 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 públicos privadas que tengan por objeto el desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte.

Artículo 65. 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 de infraestructura de 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 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-reguladas 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 66. Para disminuir los costos de construcción, mantenimiento y rehabilitación que se generan en los casos identificados como de alta vulnerabilidad y de emergencia, el Ministerio de Transporte podrá determinar a través de la UPRA, teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 1551 de 2012, y/o del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, los cambios en el uso del suelo que sean requeridos en los instrumentos de ordenamiento territorial para asegurar la estabilidad del suelo y el equilibrio ecológico necesario para evitar impactos financieros negativos en el costo de la infraestructura de transporte.

Para estos casos, el Gobierno Nacional desarrollará los mecanismos de compensación financiera por las restricciones al uso que se impongan y permitan su efectivo reconocimiento al titular afectado.

Artículo 67. 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, Plinio Olano Becerra,
Coordinadores Ponentes.

Luis Fernando Duque, Jorge Eliecer Guevara,
Mauricio Aguilar, Hurtado, Jorge H. Pedraza Gu-
tierrez, Carlos Alberto Baenal, Ponentes.

TEXTO 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. Aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado en sesión del día 29 de mayo de 2013.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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 establecidas.

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 definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte:

Accesibilidad: Se deberá asegurar el acceso de todas las personas y la carga a la infraestructura y servicios de transporte.

Adaptación y mitigación al cambio climático: Los proyectos de infraestructura de transporte deben considerar la implementación de medidas técnicas para reducir la vulnerabilidad de los sistemas de transporte por razón de los efectos reales o esperados del cambio climático. Asimismo, deben implementar los cambios y reemplazos tecnológicos que reducen el insumo de recursos y las emisiones de gases contaminantes por unidad de producción.

Para estos efectos, la planeación y construcción de infraestructura debe obedecer a estrategias de los entes territoriales o nacionales para hacer frente al cambio climático, con el fin de que dicha infraestructura permita realizar la adaptación a los efectos de este fenómeno o mitigar las emisiones de gases efecto invernadero.

Calidad del servicio: Capacidad de suplir las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, en forma eficiente, transparente, puntual, logrando altos grados de satisfacción en sus relaciones con las organizaciones que tengan a su cargo la implantación de proyectos de infraestructura y la provisión de los servicios asociados a esta.

Capacidad: Se buscará el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura, de conformidad con las condiciones técnicas de oferta y demanda de cada modo de transporte.

Competitividad: La planeación y desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte del país deberán estar orientados a mejorar la producción, el sostenimiento y la expansión de la industria nacional y el comercio exterior y su participación en los mercados internacionales, así como a propender por la generación de empleo. Se impulsará la consolidación de corredores que soporten carga de comercio exterior y que conecten los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y puntos fronterizos con la red vial terrestre, fluvial o aérea.

Conectividad: Los proyectos de infraestructura de transporte deberán garantizar su conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la Nación, los departamentos y los municipios, razón por la cual el tipo de infraestructura a construir variará dependiendo de la probabilidad de afectaciones por causas naturales, los beneficios esperados y los costos de construcción.

Libre competencia: En el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte se promoverá la libre competencia, con el fin de lograr la optimización de la eficiencia del sistema y la organización de modos de transporte, así como la creación de las cadenas logísticas integradas.

Seguridad: La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte.

Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia.

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 cli-

máticas, 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 com-

plementan 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 fórmulas que aceleren la recuperación de la inversión, garantizando al contratista el pago de las prestaciones a que tiene derecho, 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 ó 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. 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 17. *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, TIC Y DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS Y PERMISOS MINEROS Y SERVIDUMBRES

CAPÍTULO I

Gestión y adquisición predial

Artículo 18. 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 19. 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 2º. Debe garantizarse el debido proceso en la adquisición de predios necesarios para el desarrollo o ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte, en consecuencia, las entidades públicas o los particulares que actúen como sus representantes, deberán ceñirse a los procedimientos establecidos en la ley. Respetando en todos los casos el derecho de contradicción.

Artículo 20. *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 21. *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 22. *Avalúadores 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 avalúadores, 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.

Artículo 23 (nuevo). Revisión e impugnación de avalúos comerciales. Para la adquisición o expropiación de bienes requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte, la entidad solicitante, o quien haga sus veces, del avalúo comer-

cial, podrá pedir la revisión e impugnación dentro de los (5) días siguientes a la fecha de su entrega. La impugnación puede proponerse directamente o en subsidio de la revisión.

Se entiende por revisión la solicitud por el cual la entidad solicitante o quien haga sus veces, fundada en consideraciones técnicas, requiere a quien realizó el avalúo comercial, para que reconsidere la valoración y/o precio presentados, a fin de corregirlos, reformarlos o confirmarlos.

Corresponde a quien realizó el avalúo comercial pronunciarse sobre la revisión solicitada dentro de los treinta (30) días siguientes a su presentación. Una vez decidida la revisión y si hay lugar a tramitar la impugnación, quien haya decidido la revisión enviará el expediente al Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) dentro de los tres (3) días siguientes a la de la fecha del acto por el cual se resolvió la revisión.

La impugnación es el procedimiento que se adelanta por la entidad solicitante, o quien haga sus veces, ante el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC), para que este examine el avalúo comercial, a fin de corregirlo, reformarlo o confirmarlo.

Al Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) le compete resolver las impugnaciones en todos los casos, para lo cual señalará funcionalmente dentro de su estructura las instancias a que haya lugar. La decisión tendrá carácter vinculante. El plazo para resolver las impugnaciones será de treinta (30) días y se contarán desde el día siguiente a la fecha de presentación de la impugnación.

Parágrafo 1°. En cuanto no sea incompatible con lo previsto en esta ley, se aplicarán para la revisión e impugnación lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo o demás normas que lo modifiquen deroguen o sustituyan.

Parágrafo 2°. El avalúo comercial tendrán una vigencia de un (1) año, contado desde la fecha de su comunicación o desde aquella en que fue decidida y notificada la revisión y/o impugnación.

Parágrafo 3°. La entidad solicitante, o quien haga sus veces, asumirá los costos que demande la atención de las impugnaciones a que se refiere el presente artículo de conformidad con las tarifas fijadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

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.

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.

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 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 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.

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 1°. El Ministro de Transporte podrá delegar esta facultad.

Parágrafo 2°. Lo dispuesto en este artículo será aplicable a la gestión predial necesaria para la ejecución de proyectos de infraestructura de servicios públicos.

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, prefactibilidad, factibilidad ó 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, TIC 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:

- a) Formulación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que involucren el traslado o reubicación de redes;
- b) Procedimiento para la reubicación o traslado de redes;
- c) Criterios para la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación;
- d) Asignación de los costos de traslado o reubicación de redes;
- e) Solicitud de inclusión de los costos de traslado o reubicación;
- f) Contratos de aporte reembolsable para el traslado o reubicación de redes;
- g) Suspensión en interés del servicio;
- h) 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;
- i) Reubicación de redes y activos

Artículo 47 (nuevo). Modifíquese el párrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, el cual quedará así: “El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, telecomunicaciones o hidrocarburos.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.

Para los efectos de lo previsto en este párrafo, se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de re-

des eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite”.

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, quienes deberán presentar un plan de mitigación ambiental que vaya sujeto a un término en la decisión de la autoridad ambiental.

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 declarado de interés público, 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 titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero, dentro del término establecido en el párrafo anterior, se reanudará la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

En consecuencia, 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 minero tradicional, de conformidad con lo establecido en el artículo 1° del Decreto número 0933 del 9 de mayo del 2013, que haya sido debidamente formalizado mediante un contrato de concesión minera.

En los demás títulos mineros, las partes podrán acudir a un Tribunal de Arbitramento que resolverá las diferencias entre el titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero. En la designación de los árbitros y en el procedimiento arbitral se aplicará el Decreto número 1818 de 1998 y las normas que lo adicionen o reformen.

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

El Gobierno Nacional establecerá la forma en la que se desarrollará dichos procedimientos.

Artículo 52. (Nuevo). Derecho de preferencia de acceso a puertos marítimos para los hidrocarburos del Estado. Se establece un derecho de preferencia de acceso a todos los puertos marítimos de uso público y privado existentes que cuenten con las facilidades para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado. Este derecho de preferencia consiste en garantizar de manera prioritaria el acceso y uso del 20% de la capacidad portuaria instalada y otorgar un derecho de atención prioritaria para prestar servicios portuarios cuando la carga a transportar sean hidrocarburos de pro-

piedad del Estado, previa solicitud por parte del Estado, con una antelación no mayor a siete (7) días calendario.

De la misma manera, en los nuevos contratos de concesión portuaria se entiende pactado el derecho de preferencia de acceso para los hidrocarburos del Estado, en los mismos términos del inciso anterior.

Este derecho se consagra a favor de la entidad estatal encargada de la administración de los recursos hidrocarburíferos de la Nación, o a quien esta designe.

Las tarifas para el acceso, las condiciones técnicas y de seguridad necesarias que permitan hacer uso de la infraestructura de transporte instalada para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado y las condiciones para el uso preferente de la capacidad portuaria para los hidrocarburos del Estado a que se refiere este artículo, se determinarán por la autoridad competente.

TÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 53. 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 54. 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 utiliza-

ción 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 (DI-TRA), 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 55. 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 56 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 57. 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 Ad-

ministrativa 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 58. 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.

CONTENIDO

Gaceta número 419 - Lunes, 17 de junio de 2013

SENADO DE LA REPÚBLICA	Págs.
INFORMES DE CONCILIACIÓN	
Informe de conciliación y Texto conciliado al Proyecto de ley número 193 de 2012 Cámara, 241 de 2013 Senado, por la cual se otorgan facultades extraordinarias pro tēmpore al Presidente de la República para modificar la estructura y la planta de personal de la Fiscalía General de la Nación y expedir su régimen de carrera y situaciones administrativas.....	1
PONENCIAS	
Ponencia, Pliego de modificaciones propuesto para segundo debate y Texto aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado en sesión del día 29 de mayo de 2013 al Proyecto de ley número 166 de 2012 Senado, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.....	4
Ponencia, Pliego de modificaciones, Texto propuesto para segundo debate y Texto aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado en sesión del día 29 de mayo de 2013 al Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado, por el cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.....	19