



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° 876

Bogotá, D. C., miércoles, 30 de octubre de 2013

EDICIÓN DE 48 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 223 DE 2013 SENADO, 345 DE 2013 CÁMARA

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

Bogotá, D. C., 23 de octubre de 2013

Doctor

JAIRO ORTEGA SAMBONÍ

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes

República de Colombia

E. S. D.

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado, 345 de 2013 Cámara**, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.

Señor Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta, y en atención a lo establecido en los artículos 174 y 175 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir ponencia para primer debate al **Proyecto ley número 223 de 2013 Senado, 345 de 2013 Cámara**, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.

I. 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 acciones que permitan 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 resolver las superposiciones con las 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 que es un presupuesto indispensable para el transporte como actividad y servicio que impacta la calidad de vida y el desarrollo económico del país.

Así mismo dentro del objetivo del proyecto de ley debemos tener en cuenta el Conpes 3762 del 20 de agosto de 2013 que establece los lineamientos de este proyecto de ley, las principales dificultades que afectan la agilidad y viabilidad del desarrollo de los proyectos.

II. 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 Secretaría 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 y en plenaria es aprobada en la sesión del 18 de junio de 2013, luego radicado en Cámara el 24 de junio de 2013 y radicado en Comisión el 9 julio de 2013.

III. JUSTIFICACIÓN JURÍDICA

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 propie-

dad 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 de 1996).

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.

Así mismo otras leyes como la Ley 1228 de 2008, *por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones*. Para efectos de la aplicación de la ley, las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios. El Ministerio de Transporte será la autoridad que mediante criterios técnicos, determine a qué categoría pertenecen y la Ley 1508 de 2012 “*por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones*”. Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio.

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

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.

*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 el perfeccionamiento de los medios de transporte. Finalmente, en la sociedad moderna, la actividad transportadora implica en general riesgos importantes, por cuanto los adelantos técnicos permiten que estos se realicen a velocidades importantes, por lo cual resulta indispensable no 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 psíquicos⁴. (Subrayado y negrillas fuera del texto).

Adicionalmente, ha mencionado la Corte Constitucional cómo la operación del transporte público resulta inherente a la finalidad social del Estado, por lo que: *“tiene por objeto propugnar por el libre acceso de los usuarios en condiciones de seguridad, calidad, salubridad, cubrimiento y libertad de acceso; al punto que de no existir una adecuada regulación de los*

derechos de los particulares frente al interés colectivo, se generaría una grave descoordinación de las fuerzas que actúan en el escenario del tránsito vehicular¹². La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”, la cual en tanto finalidad se ajusta a los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 2º, 11, 24, 365 y 366, que imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia y garantizar su bienestar general”⁵.

IV. CONVENIENCIA Y NECESIDAD DEL PROYECTO DE LEY

La infraestructura de transporte es una prioridad en la agenda estratégica del Estado que debe entenderse como un sistema, tanto en la complementariedad de los diferentes modos, como en su relevancia frente a otros sectores de la economía.

El estudio elaborado por Fedesarrollo “Infraestructura de Transporte en Colombia” en noviembre de 2012 resalta la importancia de tener una infraestructura óptima en el país; su desarrollo eficiente no sólo impacta el transporte, sino que también potencia los demás sectores de la economía. La infraestructura de transporte es un eslabón crucial de cualquier cadena productiva, que incrementa la conectividad de las regiones con los grandes centros urbanos y posibilita la adecuada prestación de los demás servicios públicos.

Colombia requiere una infraestructura de transporte que esté a la altura de las necesidades actuales del país. Su competitividad y capacidad de responder a los logros alcanzados en otros ámbitos, demandan una expansión extraordinaria de la infraestructura de transporte, en el corto plazo. Por tal razón es necesario expedir una ley que remueva los obstáculos que entorpecen su desarrollo, y promuevan una mayor eficacia en el sector.

El Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 “Prosperidad para todos” del Gobierno Santos se erige sobre tres pilares fundamentales:

“i) Crecimiento y competitividad; ii) Convergencia regional, y iii) Consolidación de la paz.

Una infraestructura de transporte óptima contribuye a la realización de estos tres pilares; por tal motivo, el Plan incluyó directrices y proyectos concretos que desarrollan puntualmente cada uno de estos pilares, así:

i) En cuanto al crecimiento sostenible y la competitividad, el Plan Nacional de Desarrollo dispone que la Infraestructura para la Prosperidad debe promover servicios de transporte y logística, y apoyar de manera transversal la competitividad para generar crecimiento y empleo.

Los servicios de transporte y logística incluyen el transporte intermodal, las plataformas y logística urbanas, las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE), que prestan servicios logísticos de valor agregado, gestión y control del tránsito y transporte, sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación al cambio climático y seguridad vial”.

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).

⁵ Sentencia C-439/11, Referencia: expediente D-8314. Magistrado Ponente: Juan Carlos Henao Pérez. Bogotá D. C., veinticinco (25) de mayo de dos mil once (2011).

En ese sentido, es necesario promover la competitividad, mediante el fortalecimiento del sector transporte en su arquitectura institucional, la profundización de la política y la regulación de servicios de transporte y a través de proyectos que permitan la participación privada en la oferta de bienes públicos, mediante esquemas de asociación público privadas (APP), así como mediante una mejor estructuración de los proyectos y el establecimiento de criterios de selección de alternativas de provisión de infraestructura, profundizando en el diseño de esquemas de financiación que promuevan el uso del mercado de capitales por el sector privado.

“ii) En relación con la convergencia y desarrollo regional, algunos macro proyectos que lo impactan fuertemente son:

Segundo túnel de la línea (Segundo Centenario).

Tren del Carare.

Navegabilidad de los Ríos Magdalena, Caquetá, Putumayo, Guaviare y Meta.

Canales de acceso a puertos.

Consolidación Red Férrea del Pacífico.

Consolidación de corredores viales Megaproyectos de Transporte.

Nuevo Puerto Agua Dulce.

Consolidación corredor Bogotá–Buenaventura.

Consolidación corredor Bogotá–Cúcuta.

Consolidación corredor Bogotá–Villavicencio.

Autopistas de la Prosperidad.

Transversal de las Américas.

Rutas del Sol.

Arterias del Llano; y

Conexión Sur Colombia–Ecuador.

Varios de estos proyectos se encuentran en desarrollo, pero es necesario un proyecto de ley que permita resolver cuestiones puntuales para su pronta ejecución.

“iii) La consolidación para la paz exige una infraestructura capaz de incrementar la transitabilidad y la conectividad entre las regiones, que contribuya a que la presencia del Estado en todos sus ámbitos, y que permita ejercer soberanía en lugares que antes no eran accesibles, así como promover la seguridad para el desarrollo agrícola en los lugares más apartados del país”.

Colombia, comparado con otros países del mundo, presenta un rezago considerable en el desarrollo de infraestructura para el servicio público de transporte, y está bajamente posicionado en materia de infraestructura de transporte. En efecto, en relación con la calidad de sus carreteras, el país ocupa el puesto 124 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 (125) ni para transporte aéreo.

Lograr las metas propuestas por el Plan Nacional de Desarrollo se dificulta enormemente bajo las condiciones actuales. Hay obstáculos que impiden la normal y eficiente ejecución de los proyectos de infraestructura, y en consecuencia resulta imperioso adoptar medidas legislativas al respecto.

Las causas de ese rezago podrán rastreadse en la historia de las últimas décadas, y están reseñadas en la literatura, más que en el imaginario colectivo. El Gobierno considera que lo importante no es detenerse en las causas, sino avanzar mediante acciones efectivas encaminadas a solucionar el atraso.

El país está pasando por un momento de grandes avances y buenas prácticas en otros sectores de la economía y lo mismo debe capitalizarse en lo que se refiere a la infraestructura para impulsar y consolidar dichos avances.

Ante esta situación, se debe superar el rezago en infraestructura, el Gobierno Nacional ha identificado los principales motivos generadores del atraso, así como también sugiere acciones concretas para afrontarlos. Entre las recomendaciones define unas como urgentes y otras que se deberán ir implementando mediante acciones administrativas. Mediante este proyecto de ley se inicia la toma de algunas acciones inmediatas.

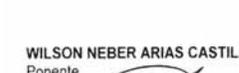
El marco normativo actual no responde de manera adecuada al reto de desarrollar con agilidad de los grandes proyectos de conectividad y competitividad que necesita el país. Es necesario entonces un marco normativo que remueva los obstáculos y “cuellos de botella” existentes, que desincentive la litigiosidad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

Después de analizar y tener en cuenta los diversos argumentos tanto jurídicos, como de conveniencia y necesidad, nos lleva a plantear la necesidad de promover esta reforma, que redundara en beneficio del desarrollo de la infraestructura vial que el país necesita. Por tal motivo, solicitamos a los integrantes de la Comisión Sexta lo siguiente:

Proposición

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos solicitar a la Comisión Sexta de Cámara, **aprobar** en primer debate el **Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado, 345 de 2013 Cámara, por el cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias**; junto con el pliego de modificaciones y el texto propuesto para primer debate.

De los Honorables Congresistas,

 DIEGO PATIÑO AMARILES Coordinador Ponente	 JAIME ARMANDO YEPEZ MARTÍNEZ Coordinador Ponente
 ATILANO ALONSO GIRALDO A. Ponente	 DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO Ponente
 CARLOS ANDREA AMAYA R. Ponente	 SILVIO VASQUEZ VILLANUEVA Ponente
 WILSON NEBER ARIAS CASTILLO Ponente	 JOHN JAIRO ROLDÁN AVENDAÑO Ponente
 CIRO RODRÍGUEZ PINZÓN Ponente	

PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 223 DE 2013 SENADO, 345 DE 2013 CÁMARA,

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

I. EN EL ARTÍCULO 2° SE INCLUYEN LAS PALABRAS CRECIMIENTO Y COMPETITIVIDAD, QUEDARÁ ASÍ:

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, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

II. EN EL ARTÍCULO 4° SE MODIFICAN LOS NUMERALES 1 Y 6 Y SE AGREGA LA PALABRA “PROPIEDAD” EN EL PARÁGRAFO, QUEDARÁ ASÍ:

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

1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras.

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

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

• Justificación

Se proponen dos observaciones puntuales a esta definición:

Precisiones conceptuales. Dado que la infraestructura de transporte es un instrumento dispuesto en forma deliberada para servir al modo de transporte de que se trata, se sugiere incorporar en tal noción algunos elementos que, desde el punto de vista técnico, fungen como soporte del modo de transporte terrestre. Para ello se recomienda acoger las aclaraciones al numeral 1 y 6 de este artículo.

Se excluyó la expresión “terrenos de explotación urbanos o rurales” del numeral 1, como parte de la integración de la infraestructura de transporte por considerarse una expresión demasiado amplia e indefinida.

En el parágrafo se le incorporó la palabra “propiedad” para darle más claridad al tema, en el sentido de precisar que la integración de la infraestructura de transporte no modifica la propiedad, ni los usos que le otorgan las leyes.

III. EN EL ARTÍCULO 5° SE LE AGREGA LA PALABRA “...REHABILITACIÓN...” Y LA FRASE “...Y CONSTITUYE UN ELEMENTO DE LA SOBERANÍA Y SEGURIDAD DEL ESTADO...”, QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 5°. Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación 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 y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. 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.

• Justificación

Se le incluye la acción de rehabilitación y mejoramiento. Se incluye el concepto de la infraestructura como un elemento de la soberanía y seguridad del Estado.

IV. EN EL ARTÍCULO 7° SE MODIFICA LA REDACCIÓN DEL PRIMER INCISO, SE MODIFICAN LOS LITERALES A) Y C), SE AGREGA EL LITERAL G) Y SE MODIFICA LA REDACCIÓN DEL PENÚLTIMO INCISO, QUEDARÁ ASÍ:

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

a) Las redes y activos de servicios públicos, los activos e infraestructura de la industria del petróleo y la infraestructura de tecnologías de la información y las comunicaciones;

c) Los recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental o en proceso de declaratoria de reserva, exclusión o áreas protegidas;

g) Diagnóstico predial o análisis de predios objeto de adquisición.

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 treinta (30) días calendario después de radicada su solicitud.

Consultados los sistemas de información vigentes al momento de la estructuración, tales como el Sistema Integral de Información de Carreteras (SINC) y el Sistema de la Infraestructura Colombiana de Datos Especiales, entre otros, y sin limitarse a ellos, y reunida la información de que tratan los literales anteriores, el responsable de la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte deberá analizar integralmente la misma, con el objetivo de establecer el mejor costo-beneficio para el proyecto

en función de los aspectos, programas, planes y proyectos que lo impacten. El estructurador mantendrá un diálogo permanente con los actores e interesados para garantizar el interés general.

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.

• Justificación

Este artículo contiene un exhorto a la adecuada planificación de los proyectos de infraestructura de transporte. Para precisar su alcance y concordarlo con otras nociones contenidas en este mismo PL y en algunas disposiciones del ordenamiento jurídico vigente, se recomienda considerar lo siguiente:

1. Coordinación institucional. Se profundiza la coordinación entre los diversos actores y se clarifica su alcance en las distintas etapas de la planificación de un proyecto de infraestructura de transporte. Se incluyó un inciso cuarto en el que se establece el deber del responsable de la estructuración de los proyectos de infraestructura de transporte de analizar toda la información con el objetivo de establecer el mejor costo-beneficio para el proyecto en función de los aspectos, programas, planes y proyectos que lo impacten. Además, la necesidad de mantener un diálogo permanente con los actores e interesados para garantizar el interés general.

2. Intervenciones proyectadas. La Ley 1228 de 2008, en su artículo 10, dispuso la creación del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras SINC, el cual se conforma con toda la información correspondiente a las carreteras de la red vial nacional y cuya consulta es obligatoria “para las empresas prestadoras de servicios públicos, previa la concesión de permisos de construcción, reformas y mejoras o de dotación”. Esta consulta se justifica, precisamente, en atención a la prevalencia que la Ley 1228 de 2008 da a las vías en el uso de los retiros viales. En este orden, no podría presentarse conflicto entre proyectos que deban usar el retiro vial, pues la Ley 1228 de 2008 lo resolvió *a priori* en favor de las vías.

V. EN EL ARTÍCULO 9° SE AJUSTA EL TÉRMINO DE REGLAMENTACIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

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

El Gobierno Nacional reglamentará la materia dentro de los ciento veinte días calendarios siguientes.

VI. EN EL ARTÍCULO 10 SE MODIFICA EL ÚLTIMO INCISO, QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 10. *Proyectos de infraestructura de transporte con intervención urbana y rural de la red secundaria o terciaria*. En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e

interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, 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, entregando a la entidad territorial un documento que dé cuenta de la revisión de la viabilidad del proyecto de la nación, se ajuste al plan de Desarrollo Territorial y las acciones de mitigación de impactos sobre el territorio a intervenir.

• Justificación

Se aclaró el inciso segundo en el sentido que si no se llega a un acuerdo entre la entidad responsable del proyecto a cargo de la Nación con las entidades territoriales, aquella continúe con el proyecto de infraestructura de transporte, pero debe entregarle a la entidad territorial un documento que dé cuenta de la revisión de la viabilidad del proyecto de la nación, su ajuste al plan de Desarrollo Territorial y las acciones de mitigación de impactos sobre el territorio a intervenir.

VII. EN EL ARTÍCULO 12, SE ELIMINAN LAS DEFINICIONES DE ‘ACTIVOS Y REDES DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO’; ‘ADECUACIÓN’; ‘PRESTADOR Y OPERADOR’; ‘SOLICITANTE’; ‘TRASLADO DE REDES’; ‘VIDA ÚTIL TÉCNICA REMANENTE’.

SE MODIFICAN LAS DEFINICIONES DE ‘ACTIVIDADES Y OBRAS DE PROTECCIÓN’, ‘CONSTRUCCIÓN’, ‘ESTUDIOS DE INGENIERÍA’, ‘INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS ESPECIALIZADAS’, ‘MANTENIMIENTO DE EMERGENCIA’, ‘MEJORAMIENTO’, ‘REDES Y ACTIVOS’, ‘REUBICACIÓN O TRASLADO DE REDES Y ACTIVOS’, ‘SANEAMIENTO AUTOMÁTICO’, ‘TÉRMINOS DE REFERENCIA’,

Y SE INCLUYEN LAS DEFINICIONES DE ‘COSTOS ASOCIADOS AL TRASLADO O REUBICACIÓN DE REDES Y ACTIVOS’.

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

Actividades y obras de protección: Labores mecánicas de protección y mitigación, permanentes o provisionales, sobre los activos, redes e infraestructura de servicios públicos y actividades complementarias, tecnologías de la información y las comunicaciones y de la industria del petróleo.

Construcción: Son aquellas obras nuevas que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.

Costos asociados al traslado o reubicación de redes y activos: Corresponde al valor del desmantelamiento e instalación de una nueva red o activo. Dicho valor incluirá la adquisición de nuevos activos, servidumbres, licenciamientos, gestión contractual

y en general los costos que impliquen la instalación de la nueva red, así como las obras necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. La determinación del valor del activo estará sujeta al principio de no traslado de renta entre sectores.

Estudios de Ingeniería: Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios, 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. En esta fase se debe consultar la herramienta o base de datos que determine El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para tal fin, dentro de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en línea – Vital. El objetivo de la fase 1 es establecer la alternativa de trazado que a este nivel satisface en mayor medida los requisitos técnicos, financieros.

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.

Esta fase tiene por finalidad establecer si el proyecto es factible para ejecución, considerando todos los aspectos relacionados con el mismo y especialmente su evaluación económica. Declarado factible el proyecto, se debe continuar con la elaboración de los diseños definitivos.

En esta fase se adelantará el Estudio de Impacto Ambiental sobre el corredor escogido en Fase 1, e igualmente se identifican todas las redes, infraestructuras y activos 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 deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto. El objetivo de esta fase es materializar en campo el proyecto definitivo y diseñar todos sus componentes de tal manera que se pueda dar inicio a su construcción.

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): 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.

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 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. Estas actividades están sujetas a reglamentación, dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguientes.

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) y a intervenciones de emergencia, con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte.

Mejoramiento: Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales. Estas actividades están sujetas a reglamentación dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguientes.

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

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

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

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

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

Redes y Activos: Corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la prestación del respectivo servicio público, tecnología de la información y las comunicaciones o de la industria del petróleo, de conformidad con la normativa vigente incluida la 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 o traslado de redes y activos: Comprende la desinstalación, movilización de la infraestructura de redes y activos existentes, para ser ubicados en un sitio diferente, de tal manera que el respectivo servicio se continúe prestando con la misma red o activo o algunos de sus componentes y/o comprende el desmantelamiento, inutilización o abandono de la infraestructura de redes y activos y

la construcción de una nueva red o activo o algunos de sus componentes en un sitio diferente, de tal manera que el respectivo servicio se continúe prestando en las mismas condiciones.

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 disputas o litigios relativos 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 enseñanza y los centros de desintegración y reciclaje de vehículos, entre otros.

Términos de Referencia Integrales: Son los lineamientos generales estándares que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales fija 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.

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.

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.

– Justificación

– Se suprime la definición de “Activos y Redes de la Industria del Petróleo”, con el fin que no se entienda que únicamente la ley hace referencia a esta clase de activos, es decir, a los de la industria del petróleo, pues la misma se refiere a todas las redes y activos que puedan interferir en un momento dado en los proyectos de infraestructura de transporte.

– Se ajusta la redacción de “Actividades de protección de redes e infraestructura petrolera” y se deja “Actividades y obras de protección” con el fin de hacer extensiva dicha definición a los diferentes sectores y no que quede restringida únicamente a la industria del petróleo. Se hace extensiva a servicios públicos y actividades complementarias y tecnologías de la información y las comunicaciones, además de la industria del petróleo.

– Se elimina la definición de “Adecuación”, pues realmente no contribuye en la interpretación de la ley.

– Se ajusta la definición de construcción eliminando la expresión “acciones de”.

– Se propone la noción de costo asociado como parámetro de reparación en caso de movilización de redes y activos de servicios públicos, actividades complementarias, TIC o Industria del Petróleo con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte. Esta noción da prevalencia a la realidad sobre las formas y garantiza la indemnidad de los derechos de las partes involucradas, al tiempo que impide el traslado de renta entre sectores como lo manda el artículo 97 del Plan Nacional de Desarrollo.

– Se propone hacer explícita la finalidad de las Fases de los Estudios de Ingeniería, en especial en lo relativo a los trámites ambientales pertinentes en este punto.

– Se hicieron ajustes de redacción en la definición Infraestructuras logísticas especializadas suprimiendo las expresiones repetidas.

– En la definición de mantenimiento de emergencia se hizo la precisión en el sentido que dichas actividades están sujetas a reglamentación y se incorporó el término máximo de reglamentación.

– Se ajustó la definición de Mejoramiento, precisando que dichas actividades quedan sujetas a reglamentación y se incorporó el término máximo de reglamentación.

– Se eliminó la definición de “Prestador y Operador”, debido a que dichos conceptos no se encuentran en la ley de servicios públicos y mal haría que una ley que regula la infraestructura de transporte consagre esta definición. Adicionalmente, la definición quedó circular, no aclara el alcance de dichos conceptos.

– Se ajusta la redacción de la definición de “Red” por la de “Redes y activos”, y en la definición se le incorporó las expresiones “tecnología de la información y las comunicaciones o de la industria del petróleo” y se precisó que estas definiciones son de conformidad con la normativa vigente incluida la expedida por la correspondiente Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía.

– Se integra en una misma definición los conceptos de “Reubicación o Traslado de redes” y se ajusta su redacción dándole un alcance más amplio.

– Se ajusta la redacción de la definición de “Saneamiento automático”, cambiando la palabra “discusiones” por “disputas o litigios” para mayor precisión.

– Se elimina la definición de “Solicitante” por cuanto en sí misma no requiere definirla, se entiende en su sentido natural u obvio; además, aparece uti-

lizado en forma distinta en varios artículos, lo que generaría confusión.

– Se ajusta la definición de “Términos de Referencia Integrales”, eliminado la expresión “autoridad ambiental” y sustituyéndola por “Autoridad Nacional de Licencias Ambientales” quien es la entidad competente.

VIII. En el artículo 13 se modifican las palabras ‘con’ y la frase ‘de conformidad con la fórmula’ en el párrafo 1°, se incluye la frase ‘la cual deberá ser fundamentada en los motivos previstos en el Estatuto General de Contratación Estatal’ en el primer inciso del párrafo 2°, se modifica el segundo inciso del párrafo 2° y se incluye el párrafo 3°, quedará así:

Artículo 13. Los contratos que en adelante desarrollen proyectos de infraestructura de transporte, incluirán una cláusula en la cual se establezca la fórmula matemática que determine las eventuales prestaciones recíprocas en caso de terminarse anticipadamente por 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 con la ley vigente, el pago anticipado de la recuperación de la inversión en la etapa de operación, de conformidad con 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, la cual deberá ser fundamentada en los motivos previstos en el Estatuto General de Contratación Estatal, siempre y cuando se requiera para ejecutar una obra de interés público o por motivos de utilidad e interés general.

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.

Parágrafo 3°. Por ministerio de la ley, la terminación anticipada implicará la subrogación de la entidad pública responsable en los derechos y obligaciones del titular de la licencia, los permisos o las autorizaciones ambientales, títulos mineros y, en general, otra clase de permisos o autorizaciones obtenidos para la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

Lo anterior, sin perjuicio de las obligaciones pendientes al momento de la terminación, sobre las cuales las partes podrán acordar quién asume la respectiva responsabilidad, o deferir dicha decisión a un tercero, haciendo uso de cualquier mecanismo alternativo de solución de conflictos.

– Justificación

Se introduce un párrafo nuevo que es el tercero, consideramos que es importante establecer cómo el Estado asumirá el conocimiento de la autoriza-

ción ambiental que continuará amparando el proyecto. Se incluyen precisiones en el párrafo 2° que den garantía a los concesionarios actuales y se ajusta la redacción del párrafo 1°.

IX. En el artículo 14 se incluye un párrafo, 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. La competencia podrá ser total o parcial, según como acuerden las partes.

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.

Parágrafo. La constitución de este tribunal, el amigable componedor o la inclusión de cualquier otro mecanismo alternativo de solución de controversias solo podrán ser discutidas con el adjudicatario al momento de la celebración del contrato o con el contratista cuando este ya se encuentre en ejecución. La conformación de este tribunal o el amigable componedor no se incluirá ni en el pliego de condiciones, ni en las minutas de contrato o en documentos análogos.

X. En el artículo 15 se modifica el primer inciso, se agrega la frase “estos derechos los tendrá en igualdad de condiciones” y se modifica el último inciso

Artículo 15. *Permisos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte.* Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 1508 de 2012, cualquier interesado podrá 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. Estos derechos los tendrá en igualdad de condiciones, con los demás ciudadanos

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. Adicionalmente, reglamentará lo concerniente a la conectividad entre el proyecto de infraestructura de transporte de interés privado y la Red Vial a fin de evitar que aquellos proyectos generen perjuicios al interés general.

– **Justificación**

Se ajustó la redacción eliminando la expresión “las personas de derecho privado” y sustituyéndola por “cualquier interesado” para mayor precisión jurídica. Se incorporó la expresión “Estos derechos los tendrá en igualdad de condiciones con los demás ciudadanos” en el inciso 5° para aclarar el alcance de los derechos del privado que construye la infraestructura de transporte.

XI. En el artículo 16 se le agregan las palabras “rehabilitación, mejoramiento” en el literal a) y se modifica el literal b), 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, rehabilitación, mejoramiento y/o mantenimiento que se contemplen de manera integral, o

b) Para la revisión y verificación previas de proyectos de asociación pública-privada de iniciativa privada previstas en la Ley 1508 de 2012 o la norma que la modifique, sustituya o reemplace podrá iniciarse el trámite con estudios y diseños en etapa de prefactibilidad.

– **Justificación**

Se ajustó redacción en las excepciones a la obligación de tener estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad como mínimo al abrir los procesos de selección, así: En el literal a) se incluyeron los conceptos de “rehabilitación y mejoramiento” y la expresión “de manera integral” y en el literal b) se aclaró en el sentido que las iniciativas privadas también deben tener estudios de factibilidad para abrir procesos de

selección, razón por la cual para evitar interpretaciones equivocadas se redefinió este literal.

XII. En el artículo 17 se modifica la redacción del inciso primero y segundo, quedarán así:

Artículo 17. *Registro de Precalificación.* Créase un módulo en el Registro Único de Proponentes (RUP), o el registro que haga sus veces, para los proyectos de asociación público privada de concesiones de la infraestructura de transporte, el cual servirá 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.

Para efectos del presente registro, se deberán acreditar los mismos requisitos para la inscripción en el RUP o el registro que haga sus veces.

– **Justificación**

Se ajustó redacción, creando un módulo en el Registro Único de Proponentes RUP para los proyectos de asociación público privada de concesiones de la infraestructura de transporte, el cual servirá de apoyo al sistema de precalificación, atendiendo sujeción de Colombia Compra Eficiente en el sentido que este Registro quede articulado con el RUP que opera actualmente.

XIII. Se incorpora un nuevo artículo, el cual quedará como artículo 18, quedará así:

Artículo 18. *Frentes de trabajo 7x24.* Los contratistas de proyectos de infraestructura de transporte podrán solicitar al ente contratante autorización para incrementar los frentes de trabajo y/o realizar trabajos en 3 turnos diarios (24 horas), siete días a la semana para cumplir con sus cronogramas de obra en caso de presentar atrasos o para incrementar los rendimientos y adelantar la ejecución del proyecto. En este último caso, deberán presentar su propuesta respetando las apropiaciones presupuestales de la vigencia que amparen el respectivo contrato. También podrán solicitar ajustes contractuales que impliquen el adelantamiento de obra. La entidad tendrá treinta (30) días calendario para aceptar o rechazar motivadamente la solicitud.

Para las nuevas estructuraciones de proyectos de infraestructura de transporte, que se inicien a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las entidades estatales y privados deberán planear el desarrollo de las obras, con jornadas de trabajo de 3 turnos diarios (24 horas), siete días a la semana.

Asimismo las entidades estatales podrán hacer efectivas las multas y/o cláusula penal exigiéndole al contratista instalar frentes de trabajo en 3 turnos diarios (24 horas), siete días a la semana hasta por el valor de la sanción, como mecanismo conminatorio y forma de pago.

– **Justificación**

Artículo nuevo con el fin de agilizar la ejecución de las obras. Esta alternativa fue compartida por el Gobierno ecuatoriano.

XIV. Se incorpora un nuevo artículo el cual quedará como artículo 19, de aquí en adelante se corre toda la numeración del proyecto quedará así:

“Artículo 19. *Responsabilidad.* Las personas jurídicas que ejecuten proyectos de infraestructura bajo la modalidad de Asociación Público Privado su

régimen de responsabilidad será el que se establezca en las leyes civiles y comerciales de acuerdo con el tipo de empresa que conforme”.

Justificación

Artículo nuevo. La finalidad es generar un mecanismo jurídico claro sobre el régimen de responsabilidad que se les aplique a las personas jurídicas que ejecuten proyectos de infraestructura bajo la modalidad APP.

XV. Se modifica el Título IV, se agrega la palabra “De”

Título IV

Gestión y adquisición prediales, gestión ambiental, activos y redes de servicios públicos, de TIC y de la industria del petróleo, entre otros y permisos mineros y servidumbres

– Justificación

En el título se colocó la preposición “DE” para hacer referencia a activos y redes de TIC

XVI. El artículo 18 del texto aprobado en Senado pasa a ser el artículo 20, y así sucesivamente se incluye la palabra “inmuebles”, quedará así:

Artículo 20. 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 e inmuebles urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

– Justificación

Se ajustó redacción cambiando la palabra “terrenos” por “inmuebles” urbanos para mayor precisión en el término jurídico.

XVII. El artículo 19 pasa a ser el artículo 21, se modifica, quedará así:

Artículo 21. 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, Ley 388 de 1997 y 1564 de 2012.

En todos los casos de expropiación, incluyendo los procesos de adquisición predial en curso, deben aplicarse las reglas especiales previstas en la presente ley.

La entidad responsable del proyecto de infraestructura deberá inscribir las afectaciones en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria de los predios requeridos para la expansión de la infraestructura de transporte para el mediano y largo plazo y en cuanto sea viable presupuestalmente podrá adquirirlos. Para este caso, las afectaciones podrán tener una duración máxima de doce (12) años.

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

la complementen, modifiquen o sustituyan de manera expresa.

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.

– Justificación

Se incorporó la expresión “Ley 388 de 1997” como norma aplicable también a la expropiación judicial.

Se incorpora el inciso tercero con el fin que las entidades que vayan a desarrollar obras de infraestructura de transporte en el mediano y largo plazo, inscriban en el folio de matrícula inmobiliaria las afectaciones de los predios requeridos, afectaciones que pueden tener una duración máxima de 12 años. Esto le permite al Estado planear adecuadamente las obras de infraestructura de transporte.

Se ajusta la redacción del parágrafo 1º con el objeto de darle claridad a las expropiaciones en materia portuaria y fijar de manera clara la aplicación de la Ley 1ª de 1991 en esta materia.

Se aclara la aplicación de las normas especiales previstas en la presente ley, incluso para los inmuebles que se encuentren en proceso de adquisición.

XVIII. El artículo 20 pasa a ser el artículo 22 se agregan los parágrafos 2º y 3º, quedará así:

Artículo 22. *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, incluso los que surjan con posterioridad al proceso de adquisición, 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 1º. 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.

Parágrafo 2º. La entidad pública que decida emplear el mecanismo de saneamiento automático, deberá verificar si el inmueble a adquirir se encuentra inscrito en el Registro de Tierras Despojadas y Abandonadas Forzosamente creado por la Ley 1448 de 2011, a cargo de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas, si existe en curso proceso judicial de restitución, así como si existen medidas de protección inscritas por la vía individual o colectiva a favor del propietario que no hayan sido levantadas, en virtud de lo pre-

visto al efecto por la Ley 387 de 1997 y el Decreto 2007 de 2001. En estos casos se entenderá que los propietarios carecen de la capacidad para enajenarlos voluntariamente.

En los casos en que solo se encuentren solicitudes de restitución o inscripción en el Registro de Tierras Despojadas o Abandonadas procederá adelantar la expropiación y se pondrá a disposición del juez de conocimiento de estos procesos el valor de los predios en depósito judicial, para que una vez se inicie el proceso de restitución este ponga el correspondiente depósito a órdenes del juez de restitución.

La inclusión del predio en los proyectos viales aprobados por el Gobierno Nacional se entenderá en los términos del artículo 72 de la Ley 1448 de 2011 como una imposibilidad jurídica para la restitución que impondrá al Fondo de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas compensar a las víctimas con un predio de similares condiciones, en el orden y lineamientos establecidos en el artículo 98 de la Ley 1448 de 2011 y sus Decretos Reglamentarios. Sin embargo, en estos casos, el pago de la compensación se realizará con cargo a los recursos que se consignen en el depósito judicial efectuado por la entidad propietaria con cargo al proyecto, en virtud del proceso de expropiación.

En caso de que esté en trámite el proceso de restitución, se iniciará el proceso de expropiación, pero se esperarán las resultas del proceso de restitución para determinar a quién se consigna el valor del predio. En caso de que proceda la restitución, el valor consignado se transferirá al Fondo de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas para que compense las víctimas cuyo bien es jurídicamente imposible de restituir, en los términos previstos en el artículo 98 de la Ley 1448 de 2011 y sus normas reglamentarias.

El saneamiento automático no desvirtuará las medidas de protección inscritas en el Registro Único de Tierras Despojadas con fines publicitarios a favor de los poseedores, sin embargo, la prueba se considerará constituida para los respectivos efectos en eventuales procesos de restitución que se adelanten en el futuro sobre el bien.

Si el objeto de la expropiación fuere la adquisición parcial de un inmueble determinado, sujeto a los casos previstos en el presente párrafo, en el Folio de Matrícula Inmobiliaria de la parte restante que no sea objeto de adquisición, deberán mantenerse las medidas de protección inscritas. Además, teniendo en cuenta que no quedan afectos a los proyectos, procederá la restitución, siempre que se den los elementos y requisitos exigidos en la Ley 1448 de 2011.

Cumplido el procedimiento especial para la adquisición de predios vinculados a la restitución de tierras o con medidas de protección, procederá el saneamiento por motivos de utilidad pública”.

No obstante lo anterior, la entrega anticipada de los predios la podrá solicitar la entidad responsable del proyecto de infraestructura ante el juez de conocimiento del proceso de expropiación o ante la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas.

Parágrafo 3°. En todo caso ningún saneamiento automático implicará el levantamiento de servidumbres de utilidad pública frente a redes y activos, ni el desconocimiento de los derechos inmobiliarios que hayan sido previamente adquiridos para el establecimiento de la infraestructura de servicios públicos domiciliarios y actividades complementarias, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la industria del Petróleo.

– Justificación

Esta norma busca garantizar la debida obtención del dominio sobre los predios declarados de utilidad pública.

Se sugiere incluir un párrafo que se refiera a las conocidas Acciones de Saneamiento, buscando garantizar la debida adquisición de los derechos inmobiliarios y de servidumbre, de empresas de servicios públicos que aquí concurren y se destaca el concepto de servidumbres de utilidad pública.

Cabe anotar, que con esto se busca estimular el derecho de propiedad en Colombia, mejorando así las condiciones de los fundos, y mejorando las posibilidades de acceso al sector financiero a los propietarios, poseedores u ocupantes.

Se incluye un párrafo 2° para respetar los derechos de las víctimas y armonizar la presente ley con los procesos de restitución de tierras.

XIX. El artículo 21 pasa a ser el artículo 23 se agregan las frases ‘titular inscrito en el folio de matrícula’ y ‘o verificar que lo realizará directamente el titular. De no ser posible, se continuará con el proceso de expropiación administrativa o judicial, según corresponda’ en el inciso primero y se incluye un quinto inciso, quedará así:

Artículo 23. *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 titular inscrito en el folio de matrícula 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 ,o verificar que lo realizará directamente el titular. De no ser posible, se continuará con el proceso de expropiación administrativa o judicial, según corresponda.

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 preteritorio 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.

Cuando se trate de servidumbres de utilidad pública y las redes y activos allí asentados puedan mantenerse, se conservará el registro del gravamen en el folio del inmueble.

– **Justificación**

La posición de “*tradente*” solo puede ser ocupada por el titular del derecho de dominio, pues únicamente él está en condición jurídica de transferir el dominio por el modo de la tradición. En la práctica, sin embargo, la ostentación de derechos prediales supera la órbita del dominio, por lo que la norma debe considerar otras posibilidades distintas a la plena propiedad.

Se propone incluir la salvedad respecto a mantener indemnes los derechos inmobiliarios adquiridos del titular de derechos sobre la red o activo a trasladar o proteger. Lo anterior con el fin de que el desarrollo del sector de transporte no cercene la posibilidad de registrar la servidumbre de otros sectores que tienen la naturaleza de actividades de utilidad pública.

Adicionalmente, se incluye la expresión “o verificar que lo realizará directamente el titular. De no ser posible, se continuará con el proceso de expropiación administrativa o judicial, según corresponda” al final del inciso primero del artículo, con el fin de precisar redacción protegiendo de esta manera las garantías constituidas a favor de terceros.

XX. El artículo 22 pasa a ser el artículo 24 y se modifica así:

Artículo 24. *Avaluadores y metodología de avalúo.* El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC), o la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz.

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

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

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

– **Justificación**

Se elimina la frase dicha declaratoria del inciso segundo.

XXI. El artículo 23 pasa a ser el artículo 25 se modifican los plazos y se incluye el parágrafo 4°, quedará así:

Artículo 25. *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 diez (10) 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 diez (10) 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).

Parágrafo 4°. El retardo injustificado en la resolución de la revisión o impugnación de los avalúos, es causal de mala conducta sancionable disciplina-

riamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el evaluador o el servidor público del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), según el caso.

– **Justificación**

Se precisaron y redujeron los términos fijados en esta norma, dejándolos como “calendario”. Se incluye una nueva causal de mala conducta cuando el servidor público retarde los procedimientos.

XXII. El artículo 25 pasa a ser el artículo 27, se modifican los plazos de los incisos 4° y 5°, se incluye la frase “linderos o su inscripción en el registro” en el párrafo 2°, quedará así:

Artículo 27. *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 a 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 dos (2) 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 tres (3) 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, dentro de los 5 días siguientes, con el fin de que proceda a hacer las anotaciones del caso. La anotación en el registro deberá realizarse dentro de los 10 días calendario a partir del recibo de la certificación.

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 o su inscripción en el registro 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.

– **Justificación**

Se ajustan términos y las sanciones para los funcionarios por retardo injustificado

XXIII. El artículo 26 pasa a ser el artículo 28 se modifica su título, se incluye un tercer inciso y se ajusta la redacción del párrafo, quedará así:

Artículo 28. *Permiso de intervención voluntario.* Mediante documento escrito suscrito por la entidad y el titular inscrito en el folio de matrícula, podrá pactarse un permiso de intervención voluntario del inmueble objeto de adquisición o expropiación. El permiso será irrevocable una vez se pacte.

Con base en el acuerdo de intervención suscrito, la entidad deberá iniciar el proyecto de infraestructura de transporte.

Lo anterior, sin perjuicio de los derechos de terceros sobre el inmueble los cuales no surtirán afectación o detrimento alguno con el permiso de intervención voluntaria, así como el deber del responsable del proyecto de infraestructura de transporte de continuar con el proceso de enajenación voluntaria, expropiación administrativa o judicial, según corresponda.

Parágrafo. En el proceso administrativo, en caso de no haberse pactado el permiso de intervención voluntario del inmueble objeto de adquisición o 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.

– **Justificación**

Se modifica el título del artículo de “Entrega anticipada voluntaria” por “Permiso de intervención voluntario” y se ajusta redacción. Se incluye nuevo inciso con el fin de salvaguardar los derechos de terceros sobre los inmuebles.

XXIV. El artículo 28 pasa a ser el artículo 30 se agrega la palabra “estatal”, quedará así:

Artículo 30. *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 estatal 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

– **Justificación**

Se ajusta redacción incluyendo la palabra “estatal” para hacer referencia a la entidad estatal.

XXV. El artículo 32 pasa a ser el artículo 34 se le agrega la frase “esquemas o planes básicos de ordenamiento territorial o por tratarse de zonas críticas o de riesgo ambiental o social”, quedará así:

Artículo 34. *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, esquemas o planes básicos de ordenamiento territorial o por tratarse de zonas críticas o de riesgo ambiental o social.

– **Justificación**

Se ajusta redacción eliminando la expresión “planes de ordenamiento territorial” y precisándolo con lo siguiente: “esquemas o planes básicos de ordenamiento territorial o por tratarse de zonas críticas o de riesgo ambiental o social”. Esto con el fin de ampliar los eventos en los cuales las áreas remanentes que pueden ser objeto de adquisición por parte del Estado no sean desarrollables para ningún tipo de actividad, así: 1. por no cumplir con los parámetros legales, 2. Por no cumplir con los esquemas o planes básicos de ordenamiento territorial y 3. Por tratarse de zonas críticas o de riesgo ambiental o social.

XXVI. El artículo 33 pasa a ser el artículo 35 y se le agrega la frase “la entidad territorial podrá decidir si el avalúo catastral debe ser actualizado, y el incremento correspondiente”, quedará así:

Artículo 35. *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.

La entidad territorial podrá decidir si el avalúo catastral debe ser actualizado, y el incremento correspondiente.

– **Justificación**

Se ajusta la redacción eliminando la expresión “con el fin que sea utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral” del inciso segundo, y se incorpora un inciso tercero. Lo anterior, para evitar que se viole la autonomía de las entidades territoriales.

XXVII. El artículo 35 pasa a ser el artículo 37 se modifica el inciso primero, se agrega la palabra “cesionaria” al inciso segundo, y se agrega la frase “la entidad responsable del proyecto de infraestructura de transporte” al último inciso y quedará así:

Artículo 37. *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 oneroso o como aporte de la respectiva entidad propietaria al proyecto de infraestructura de transporte.

Para efectos de determinar el valor del inmueble, la entidad cesionaria 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.

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

En todo caso, la entrega anticipada del inmueble deberá realizarse una vez lo solicite la entidad responsable del proyecto de infraestructura de transporte.

– **Justificación**

De algún modo, este artículo pretende señalar que la propiedad inmobiliaria de las entidades públicas (sean entes territoriales, establecimientos públicos, empresas oficiales, sociedades de economía mixta o entes adscritos sin personería, entre otros), por ese solo hecho, tiene una afectación general a favor de la infraestructura de transporte y que, dada la necesidad del sector transporte, aquella debe capitular sin mayor consideración. Los predios en mención, simplemente, deben ser “cedidos” a la autoridad responsable del proyecto “a título gratuito u oneroso”.

Lo dicho desconoce, no solo la necesaria planificación en las obras viales, pues impone la cesión como carga objetiva ajena a cualquier consideración económica (análisis costo-beneficio, otras alternativas de diseño, etc.), sino que vulnera la protección de la propiedad de las entidades públicas, pues no fija parámetros para determinar cuando la cesión es gratuita u onerosa y ello, sin duda, vulnera los artículos 58 y 362 constitucionales, en cuya virtud tal

manifestación del dominio está revestida de las mismas garantías que la propiedad privada.

Por consiguiente, se ajusta el artículo para efectos que se le dé una valoración económica a la cesión onerosa de los inmuebles por parte de las entidades, es decir, se les equipara a un tratamiento de propiedad privada.

XXVIII. El artículo 36 pasa a ser el artículo 38 se ajusta el inciso primero y quedará así:

Artículo 38. 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 y de conformidad con las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos que sean fijados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

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.

– Justificación

Se ajusta redacción y se precisa que las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos son fijados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y no por el Gobierno.

XXIX. El artículo 37 pasa a ser el artículo 39 se ajusta la redacción y se agrega la frase “sin perjuicio de lo establecido en la ley 56 de 1981”, el parágrafo 2° y quedará así:

Artículo 39. Durante la etapa de construcción de los proyectos de infraestructura de transporte y con el fin de facilitar su ejecución 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, tienen facultades para imponer servidumbres, mediante acto administrativo.

El Ministerio de Transporte impondrá tales servidumbres en 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, sin perjuicio de lo establecido en la ley 56 de 1981.

– Justificación

Se ajusta redacción para darle más claridad al texto. Adicionalmente en el parágrafo 2° se incorpora la expresión “, sin perjuicio de lo establecido en la Ley 56 de 1981”. Con esta ley se dictan normas sobre obras públicas de generación eléctrica y acueductos, sistemas de regadío y otras y se regulan las expropiaciones y servidumbres de los bienes afectados por tales obras.

XXX. El artículo 38 pasa a ser el artículo 40 se modifica su redacción y quedará así:

Artículo 40. Los proyectos de infraestructura de transporte deberán incluir la variable ambiental, en sus diferentes fases de estudios de ingeniería, pre-factibilidad, factibilidad o estudios definitivos, para aplicarla en su ejecución.

Para el efecto, en desarrollo y plena observancia de los principios y disposiciones constitucionales que protegen el medio ambiente, las fuentes hídricas y los recursos naturales, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 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.

Durante la realización de los Estudios de Prefactibilidad, la entidad o el responsable del diseño debe consultar la herramienta o base de datos que determine El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para poder determinar la viabilidad ambiental preliminar del proyecto.

Culminados los Estudios de Factibilidad, la entidad o el responsable del diseño, cuando a ellos haya lugar, está obligado a adelantar con carácter de insumo y fundamento indispensable para gestionar y obtener la Licencia Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental.

En todo caso, el proceso de licenciamiento ambiental podrá iniciarse una vez se cuente con los Estudios de Factibilidad y el Estudio de Impacto Ambiental. A partir de tales estudios la autoridad ambiental deberá realizar la evaluación y adoptar la decisión respectiva. Lo anterior sin perjuicio de la información adicional que de manera excepcional podrá solicitar la autoridad ambiental para tomar la decisión correspondiente.

A partir del tercer año siguiente a la promulgación de la ley, la entidad pública está obligada a realizar la Consulta Previa del proyecto antes del acto de apertura del proceso de selección para la construcción del proyecto de infraestructura de transporte.

En todo caso, la autoridad ambiental deberá cumplir con los términos legales en materia de licenciamiento ambiental y los establecidos en esta Ley, de modo que esta será responsable de los daños y perjuicios que se causen a los particulares, como conse-

cuencia del incumplimiento de los términos establecidos en la Ley. 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.

– **Justificación**

Se ajusta toda la redacción del artículo. Lo anterior teniendo en cuenta la necesidad de aclarar la obligatoriedad de realizar los respectivos estudios ambientales durante las distintas fases de los estudios de ingeniería. Se establece un periodo de transición para que el Estado se prepare para no transferir la responsabilidad de la Consulta previa a los particulares, proceso que es típicamente de responsabilidad estatal. Se incluye las sanciones que acarrea para los servidores públicos el retraso en el otorgamiento de las licencias y demás autorizaciones ambientales.

XXXI. El artículo 39 pasa a ser el artículo 41, se incluye un inciso segundo, se elimina el párrafo y quedará así:

Artículo 41. 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.

Es deber del Ministerio del Interior liderar y acompañar de manera permanente el proceso de consulta previa con las comunidades étnicas cuando sea requerido para la obtención de la licencia ambiental del proyecto de infraestructura de transporte y la entidad contratante será responsable de los compromisos que se adquieran con las comunidades.

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.

– **Justificación**

Se incluye un nuevo inciso en el cual se precisa la responsabilidad del Ministerio del Interior de liderar y acompañar de manera permanente la consulta previa para los proyectos de infraestructura de transporte, así como la responsabilidad de la entidad contratante de cumplir los compromisos que se pacten. Se ajusta la redacción del primer inciso.

XXXII. El artículo 40 pasa a ser el artículo 42 se ajusta el inciso primero, se agrega la frase ‘a partir de la promulgación de esta ley’ en el inciso segundo y quedará así:

Artículo 42. *Cambios menores en licencias ambientales.* Las modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad licenciada y que no impliquen nuevos impactos ambientales, podrán ejecutarse, previo aviso a la autoridad ambiental, sin que esta deba pronunciarse y 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, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Trans-

porte y Ambiente, previo concepto de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de ciento veinte (120) días calendario a partir de la promulgación de esta Ley el listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos de infraestructura de transporte, para el debido cumplimiento de la presente disposición.

– **Justificación**

Se ajusta la redacción del artículo para mayor claridad.

XXXIII. El artículo 41 pasa a ser el artículo 43 se ajusta el inciso primero y se incorpora el término de reglamentación y quedará así:

Artículo 43. *Nuevas fuentes de materiales.* Cuando durante la ejecución de un proyecto de infraestructura de transporte se identifiquen y se requieran 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, siempre que la información se encuentre completa, salvo cuando en la solicitud se requiera la modificación de más de cinco (5) fuentes de materiales, caso en el cual dicho término podrá prorrogarse por un plazo igual.

Para este efecto, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirá los correspondientes Términos de Referencia dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes a la expedición de la ley.

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.

– **Justificación**

Atendiendo observación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se ajustó redacción incorporando la expresión “y se requieran” refiriéndose a las fuentes de materiales y haciendo un ajuste en el término que se tiene para el trámite de modificación de la licencia ambiental por modificación de fuentes de materiales, en el sentido de determinar que los 30 días calendario se cuentan a partir del radicado de la solicitud “siempre que la información se encuentre completa” evitando así que se radiquen documentos incompletos y que se interprete que pese a ello el término para la autoridad ambiental empieza a contar. Adicionalmente, se da la posibilidad de prorrogar el término de los 30 días calendario por un término igual cuando la solicitud requiera de la modificación de más de 5 fuentes de materiales, buscando con ello que el término se ajuste a la realidad del trámite.

XXXIV. El artículo 43 pasa a ser el artículo 45 se modifica el segundo inciso y el párrafo y quedará así:

Artículo 45. Los siguientes proyectos de infraestructura de transporte no requerirán licencia ambiental:

- a) Proyectos de mantenimiento;
- b) Proyectos de rehabilitación;

c) Proyectos de mejoramiento;

Para el debido cumplimiento de la presente disposición, el Gobierno Nacional, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, previo concepto de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de noventa (90) días calendario, a partir de la fecha de expedición de esta ley, el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.

Parágrafo. En el evento que una o más actividades de mejoramiento requiera permisos o autorizaciones ambientales, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, deberá tramitarlos y obtenerlos, cuando a ello haya lugar.

– **Justificación**

Se ajusta redacción para mayor claridad.

XXXV. Se ajusta el Título del Capítulo III, se agrega 'DE'

CAPÍTULO III

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

– **Justificación**

En el título de este capítulo se colocó la preposición “DE” para hacer referencia a activos y redes de TIC.

XXXVI. El artículo 45 pasa a ser el artículo 47 se le agrega 'a la protección' y 'tecnologías de la información y las comunicaciones', quedará así:

Artículo 47. *Ámbito de aplicación.* El presente capítulo es aplicable a la protección, traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos, de tecnologías de la información y las comunicaciones 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 oponible para las expansiones futuras.

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

– **Justificación**

Se ajustó redacción incorporando la posibilidad de proteger las redes y activos y no solo trasladar o reubicar y se elimina la expresión “telecomunicaciones” y se cambia por “tecnologías de la información y las comunicaciones”, por ser más precisa.

XXXVII. El artículo 46 pasa a ser el artículo 48 se le agregan las palabras 'protección', 'activos', 'tecnologías de la información y las comunicaciones', se ajusta la redacción y quedará así:

Artículo 48. *Formulación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que involucran la protección, el traslado o reubicación de redes y activos.* 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 proteger, trasladar o reubicar las redes y activos de servicios públicos, de la industria del Petróleo o de tecnologías de la información y de las comunicaciones como consecuencia del desarrollo de estos proyectos o de conservar o modificar la ubicación del proyecto de infraestructura. En todo caso deberá primar la opción que implique menores costos e impactos generales.

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

3. La existencia de convenios o acuerdos para la protección, traslado o reubicación de redes y activos con prestadores de servicios públicos u operadores de redes, activos y servicios de tecnologías de la información y de las comunicaciones 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 la protección, el traslado o reubicación de redes y activos;

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

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

– **Justificación**

Se ajustó redacción incorporando la posibilidad de proteger las redes y activos y no solo trasladar o reubicar y se elimina la expresión “telecomunicaciones” y se cambia por “tecnologías de la información y las comunicaciones”, por ser más precisa.

Se elimina la palabra “proveedor” en el numeral 3 y se incluye “operadores”

Se incorpora la expresión “*En todo caso deberá primar la opción que implique menores costos e impactos generales*” para resaltar la importancia de la planeación y la racionalización de la utilización de los recursos públicos.

XXXVIII. El artículo 47 pasa a ser el artículo 49 se modifican los literales 1, 2, 3 y 4, se eliminan los literales V, VII, 5, 6 y 7, se modifican el parágrafo 1° y 4°, se agrega el parágrafo 5°, se modifica y se ajusta la redacción, se le agregan las palabras 'protección', 'activos', 'tecnologías de la información y las comunicaciones', quedará así:

Artículo 49. *Procedimiento para la protección, reubicación o traslado de activos y redes.* Cuando una entidad pública responsable de un proyecto de infraestructura de transporte identifique la necesidad de trasladar, reubicar o proteger, entre otros, redes o activos de servicios públicos, de la industria del petróleo, o de tecnologías de la información y las comunicaciones, deberá:

1. Enviar comunicación escrita al prestador u operador pertinente, indicándole la ubicación georreferenciada del proyecto de infraestructura de transporte y demás información disponible que se requiera para identificar la(s) red(es) y activo (s) específicos a proteger, reubicar o trasladar.

2. Informarle al prestador u 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 hayan definido sus derechos y obligaciones relacionadas con la protección, el traslado o reubicación de redes y activos.

3. El prestador y/u operadores atenderá la comunicación indicada en el numeral primero del presente artículo dentro de los treinta (30) 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 protección, traslado o reubicación y dimensionamiento, según aplique;

iii) Los permisos, autorizaciones o licencias concedidas al prestador y/u operador para la instalación de la red o activo;

iv) El momento en el cual fueron instaladas las redes o activos objeto de protección, traslado o reubicación;

v) El análisis y cuantificación de los costos asociados estimados a la protección, traslado o reubicación de la red o activo;

vi) 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.

4. Con dicha información, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces podrá suscribir acuerdos con el prestador u operador en los que se defina diseño, costo, construcción y demás condiciones para realizar la protección, el traslado o reubicación de redes y activos a cargo del operador. Para el efecto, el prestador u operador será el responsable de suministrar el diseño de la red o activo a trasladar, proteger o reubicar en un término perentorio de dos (2) meses, cuando estos sean necesarios.

De no llegarse a un acuerdo, sobre los costos y tiempo de ejecución, en un término de cuarenta y cinco (45) días calendario contados a partir de la entrega de los diseños, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, podrá realizar la protección, el traslado o reubicación de las redes y/o activos bajo su propia cuenta, de conformidad con la normatividad técnica vigente, y deberá garantizar que el activo a proteger, trasladar o reubicar cumpla con las mismas condiciones técnicas que el activo o red original, de conformidad con la información suministrada por el operador o prestador. De no ser posible, con las condiciones técnicas equivalentes que prevea la normatividad técnica sectorial vigente, el reglamento técnico del pres-

tador y/o las reglamentaciones internacionales aplicables según corresponda para cada sector, que garanticen la prestación del servicio.

Una vez realizado el traslado o reubicación, el prestador u operador deberá disponer de las redes o activos desmantelados y la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces hará entrega de la red o activo trasladados o reubicados a su respectivo propietario, para lo cual se suscribirán los documentos a que haya lugar. El prestador u operador estará en la obligación de recibir la red o activo trasladado o reubicado.

Parágrafo 1°. El inicio de la ejecución de las obras de protección, traslado o reubicación de las redes y activos quedará sujeto al otorgamiento de los permisos, autorizaciones y/o licencias pertinentes así como la constitución de las servidumbres a que haya lugar, a fin de no afectar la continuidad del servicio público respectivo, los cuales deberán ser tramitados ante las autoridades competentes.

Parágrafo 2°. Cuando una persona natural o jurídica en desarrollo de un proyecto de asociación pública 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.

Parágrafo 4°. Una vez finalizado el traslado, la protección o reubicación de la red o activo el prestador y/u operador deberá reportar a la Comisión de Regulación correspondiente y a la Superintendencia o al Ministerio de Minas y Energía para el caso de activos de petróleo, la descripción del proyecto con el listado de activos involucrados para que sean tenidos en cuenta los efectos tarifarios presentes o futuros cuando a ello haya lugar. En estos casos, la inversión a reconocer al prestador u operador por las nuevas redes o activos trasladados, protegidos o reubicados no podrá ser superior a la inversión reconocida, que no haya sido pagada o amortizada vía tarifa, por las redes o activos originales.

– Justificación

Se ajustó redacción en general para darle más claridad al artículo.

Se incorpora la posibilidad de proteger las redes y activos y no solo trasladar o reubicar.

En el numeral 3 se disminuye el término de 90 días calendario a 60 días calendario.

Se modifica el procedimiento en el sentido de permitirle a la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, de no llegarse a un acuerdo con el prestador u operador, realizar la protección, el traslado o reubicación de las redes y/o activos bajo su propia

cuenta, ajustándose a la normativa técnica vigente y garantizando que el activo cumpla con las mismas condiciones técnicas que el activo o red original o de no ser posible, ajustándose a las condiciones técnicas equivalentes que prevea la normatividad técnica sectorial vigente, el reglamento técnico del prestador y/o las reglamentaciones internacionales aplicables según corresponda para cada sector, que garanticen la prestación del servicio.

Se adicionan los parágrafos 4° y 5°. Se incorpora la necesidad de reportar las comisiones de regulación correspondiente o la entidad que hace sus veces el traslado, reubicación o traslado de redes para que se hagan los respectivos ajustes tarifarios. Lo anterior, teniendo en cuenta que no podrá cobrarse por activos y redes nuevas que sean adquiridas por el sector transporte como inversiones de los prestadores y operadores.

XXXIX. EL ARTÍCULO 48 PASA A SER EL 50, SE AJUSTA SU REDACCIÓN EN EL INCISO PRIMERO Y QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 50. Criterios para la determinación del valor de los costos asociados a la protección, traslado o reubicación de redes o activos. Para efectos de la determinación del valor de los costos asociados a la protección, traslado o reubicación de redes o activos, se aplicarán los valores de mercado de acuerdo con la región en donde se encuentren ubicados o la regulación sectorial vigente.

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.

• Justificación

Se modifica el artículo para hacerlo coherente con el nuevo sistema para valorar las redes, pues se elimina el concepto de vida útil técnica remanente y se sustituye por el concepto de costos asociados al traslado.

XL. EL ARTÍCULO 49 PASA A SER EL 51, SE MODIFICA TODA SU REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 51. Asignación de los costos de protección, traslado o reubicación de activos y redes. Los costos asociados a la protección, traslado o reubicación de redes y activos con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, serán asumidos por el proyecto de infraestructura de transporte, salvo que:

a) Exista un permiso otorgado o autorización para la instalación de la red o activo, que haya sido condicionado a la expansión de la infraestructura de transporte, caso en el cual, el prestador y/u operador deberá asumir los costos asociados a la protección, traslado o reubicación;

b) Exista un acuerdo vigente suscrito por las partes, caso en el cual las partes respetarán dicho acuerdo;

c) Las redes o activos que hayan sido instaladas en las fajas o zonas reservadas a que se refiere la Ley 1228 de 2008 con posterioridad a su promulgación, caso en el cual, el prestador y/u operador deberá asumir los costos asociados a la protección, traslado o reubicación.

• Justificación

Se replanteó el artículo con el fin de hacer claridad sobre quién debe asumir los costos de la protección, traslado o reubicación de las redes. Se crea una regla general y tres excepciones definidas.

XLI. SE ELIMINA EL ARTÍCULO 50 DEL TEXTO APROBADO EN SENADO

• Justificación

Este artículo es innecesario. La simple justicia invita a rechazar una norma que permita trasladar a los usuarios de servicios públicos los costos generados a favor de las autoridades y contratistas del sector transporte. Además, lo dicho en esta norma viola el principio de “proscripción del traslado de renta entre sectores” postulado en el artículo 97 de la Ley 1450 de 2011 que contiene el Plan Nacional de Desarrollo.

Pero, más allá de las objeciones resaltadas, lo realmente importante en este punto es que, si se protege debidamente el concepto de costo asociado del traslado, los titulares de redes y activos sujetos a traslado no tendrían razones para buscar “re-equilibrios” por vía tarifaria, pues la operación de traslado sería del todo transparente, en la medida que sería el sector responsable del proyecto vial el que debería asumir dicho costo.

XLII. EL ARTÍCULO 51 PASA A SER EL ARTÍCULO 52, SE LE AGREGA LA ENTIDAD “DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA Dimar”, SE LE AGREGA LA FRASE “LA PLANEACIÓN, ESTUDIOS, PERMISOS, Y DEMÁS ACTIVIDADES REQUERIDAS” QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 52. 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, la Dirección General Marítima (Dimar) 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, 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 la planeación, estudios, permisos, y demás actividades requeridas 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, 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.

• **Justificación**

Se ajusta redacción. Se elimina la palabra “proveedor” de redes. Se incluyó a la Dimar para que puedan hacer contratos de aporte reembolsable para el traslado o reubicación de redes. Se ampliaron las actividades para poder celebrar contratos de aporte reembolsable con los prestadores y operadores de servicios públicos, de redes, activos y servicios de TIC o de la industria del petróleo y que sean responsables del traslado o reubicación de redes. Estas actividades comprenden la planeación, los estudios, los permisos y en general todas aquellas que se requieran para el desarrollo de obras de infraestructura de transporte.

XLIII. EL ARTÍCULO 52 PASA A SER EL ARTÍCULO 53, SE LE AGREGAN Y/O CALIDAD, ‘OPERADOR’ Y ‘TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y DE LAS COMUNICACIONES’ QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 53. 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 y/o calidad del servicio, la responsabilidad derivada de la suspensión no será imputable al prestador de servicios públicos o al operador de redes, activos y servicios de tecnologías de la información y de las comunicaciones 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.

• **Justificación**

Se ajustó redacción. Se elimina la palabra “proveedor” y se incluye “operador”, y se elimina la expresión “telecomunicaciones” y se cambia por “tecnologías de la información y las comunicaciones”, por ser más precisa. Adicionalmente se incorpora la expresión “y/o calidad”.

XLIV. EL ARTÍCULO 53 PASA A SER EL ARTÍCULO 54, SE AJUSTA SU REDACCIÓN Y QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 54. En los nuevos proyectos que inician su estructuración a partir de la promulgación de la presente ley para la construcción, ampliación, rehabilitación y apertura de nuevos tramos de infraestructura de transporte, deberá 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 o consultar en los sistemas de información

disponibles del sector transporte dicha información, con el objeto de manifestar su interés al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de acuerdo con las necesidades de tecnologías de la información y de las comunicaciones.

La financiación del costo de construcción de la infraestructura para el despliegue de las redes públicas de TIC y su mantenimiento estarán a cargo, en primera instancia, de los proveedores de estos bienes y servicios de telecomunicaciones, o cuando sea declarado estratégico para la nación y no exista interés privado, lo podrá financiar el Fondo de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (Fontic), para lo cual se realizarán los convenios y apropiaciones presupuestales correspondientes.

Parágrafo. La infraestructura de redes de tecnologías de la información y de las comunicaciones instaladas y por instalarse en los proyectos de infraestructura de transporte podrá ser utilizada por el Ministerio de Transporte y la Policía de Carreteras. Para el efecto, se suscribirá el respectivo convenio con el dueño de la infraestructura.

Justificación

En el inciso segundo se elimina la palabra “telecomunicaciones” y se sustituye por “tecnologías de la información y de las comunicaciones”.

En el inciso tercero se sustituye “Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones” por “Fondo de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones” por ser la entidad competente.

Se precisa redacción ajustándolo a requerimiento del Ministerio de las TIC, dejando como obligación la incorporación de infraestructura para el despliegue de redes públicas de tecnologías de la información, y no opcional como estaba en el texto. Adicionalmente, precisando la posibilidad de consultar en los sistemas de información disponibles del sector transporte la información sobre proyectos de infraestructura de transporte en etapa de estructuración.

Se agrega un nuevo párrafo con el fin de permitir la utilización de servicios que son integrados a los proyectos de infraestructura de transporte para las funciones de vigilancia, control y policía que ejerce la Policía de Carreteras y el Ministerio de Transporte.

XLV. EL ARTÍCULO 54 PASA A SER EL ARTÍCULO 55, SE MODIFICA SU TÍTULO, SE INCLUYE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y DE LAS COMUNICACIONES Y SE AJUSTA LA REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 55. Integración 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 tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo entre otros, se deben integrar a los corredores de redes y activos existentes más cercanos, 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.

• **Justificación**

Se modifica el título del artículo. Se aclara su redacción. Se elimina la palabra “telecomunicaciones”

y se sustituye por “tecnologías de la información y de las comunicaciones”.

XLVI. EL ARTÍCULO 55 PASA A SER EL ARTÍCULO 56, Y QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 56. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008 y adiciónese un párrafo 4° a dicha disposición. El párrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, 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, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente Plan de Desarrollo.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte o responsable del corredor vial, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará las condiciones de 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 artículo, 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 correspondiente.

Adiciónese un párrafo 4° al artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, quedará así: Párrafo 4°. La Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. Para el efecto podrá crear zonas de aislamiento y efectuar operativos, sobre las fajas de retiro, para ejercer sus diferentes funciones.

• Justificación

Se ajustó redacción. Se elimina la expresión “telecomunicaciones” y se cambia por “tecnologías de la información y las comunicaciones”, por ser más precisa. En el inciso segundo se precisó que se aprueba las condiciones de su instalación.

XLVII. EL ARTÍCULO 57 PASA A SER EL ARTÍCULO 58, SE AJUSTA REDACCIÓN, SE AGREGA LA FRASE: ‘RESTRICCIÓN QUE APLICARÁ EXCLUSIVAMENTE PARA LOS VOLÚMENES REQUERIDOS POR ESTE’, Y QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 58. Fuentes de material para proyectos de infraestructura de transporte. 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 necesarias para la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

Lo anterior, 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 estas sean declaradas como zonas de minería restringida, y en las mismas solo sea posible efectuar explotación minera para el proyecto de infraestructura de transporte, restricción que aplicará exclusivamente para los volúmenes requeridos por este.

La declaratoria de zona de minería restringida, se realizará con independencia de si la fuente se encuentra o no titulada y se dará prevalencia al ejecutor para la explotación de los materiales requeridos 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.

• Justificación

Se incluyó un título al artículo. Se ajusta la redacción. Se incluye nuevo inciso para recalcar la importancia de la declaratoria de zonas de minería restringida que garanticen que los proyectos de infraestructura obtengan con suficiencia los materiales que requieren.

XLVIII. EL ARTÍCULO 58 PASA A SER EL 59, Y QUEDARÁ IGUAL:

Artículo 59. 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 en un término no mayor a ciento veinte (120) días calendario.

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. Las solicitudes tendrán prevalencia sobre cualquier otra.

Las áreas sobre las cuales exista un título minero de materiales de construcción, son susceptibles de autorizaciones temporales para proyectos de infraestructura de transporte.

La autoridad minera estará obligada a otorgar la respectiva autorización temporal al responsable del proyecto de infraestructura de transporte, cuando cumpla con los requisitos que establezca la reglamentación.

Lo anterior, sin perjuicio de la acreditación del cumplimiento de los requisitos ambientales exigibles ante la autoridad minera.

• **Justificación**

Se incluye un término para reglamentar. Se establece la prevalencia de las autorizaciones temporales para proyectos de infraestructura de transporte. Se permite otorgar autorizaciones temporales para la explotación de materiales requeridos para el proyecto de infraestructura de transporte, aun cuando exista un título minero otorgado.

XLIX. EL ARTÍCULO 59 PASA A SER EL 60, SE INCLUYE UN PARÁGRAFO Y QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 60. Sobre la infraestructura de transporte que conforma 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 o la norma que lo modifique, sustituya o reemplace 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 de infraestructura de transporte.

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 1º del Decreto número 0933 de 9 de mayo del 2013, o la norma que lo modifique sustituya o reemplace, 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 desarrollarán dichos procedimientos.

Parágrafo. En el evento que el titular minero haya contraído obligaciones ante las autoridades ambientales, la autoridad encargada del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero deberán someter a aprobación de la correspondiente autoridad ambiental un acuerdo en el que las partes se obliguen a cumplir con las obligaciones de corto, mediano y largo plazo que continúen vigentes derivadas de las autorizaciones ambientales que ostentan el proyecto minero.

• **Justificación**

Se incluyó un párrafo para prever qué pasa con las obligaciones adquiridas ante la autoridad ambiental como consecuencia de un título minero cuando este deba ceder ante un proyecto de infraestructura de transporte. Se incluyen ajustes de redacción y términos.

L. EL ARTÍCULO 60 PASA A SER EL 61, SE AJUSTA EL TÉRMINO ‘DE REGALÍAS Y DE PROPIEDAD DE LA AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS (ANH), SE AMPLÍA EL PLAZO Y SE AGREGA UN INCISO FINAL, QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 61. Derecho de preferencia de acceso a puertos marítimos y fluviales para los hidrocarburos de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH). Se establece un derecho de preferencia de acceso a todos los puertos marítimos y fluviales de uso público y privado existentes que cuenten con las facilidades y autorizaciones o permisos legales requeridos para la importación y exportación de hidrocarburos de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH). 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 regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), previa solicitud por parte del Estado, con una antelación no menor a treinta (30) 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 de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), en los mismos términos del inciso anterior.

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

Las condiciones técnicas y de seguridad necesarias que permitan hacer uso de la infraestructura de transporte instalada para la importación y exportación de hidrocarburos de regalías y de propiedad de

la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) y las condiciones para el uso preferente de la capacidad portuaria para los hidrocarburos de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) a que se refiere este artículo, se determinarán por la autoridad competente.

Las tarifas se establecerán libremente de conformidad con la oferta y demanda del mercado.

• **Justificación**

Se ajustó redacción. Se incluyen los puertos fluviales atendiendo sugerencia del Ministerio de Minas y Energía. Adicionalmente se precisó la redacción señalando que solo aquellos puertos que cuenten o lleguen a tener autorización ambiental pueden manejar hidrocarburos, atendiendo sugerencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Se eliminó el concepto de tarifas, pues en puerto privados no hay fijación de las mismas dado que hay libertad tarifaria, se incluye un inciso al respecto. Se aclaró el plazo, la solicitud por parte del Estado debe ser con una antelación no menor a 30 días. Se corrigió y se elimina la palabra “mayor” y se cambia por “menor”.

Se precisó a que Hidrocarburos se le da el derecho de preferencia de acceso a puertos, en el sentido que son los de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) eliminándose la palabra “Estado”.

LI. EL ARTÍCULO 62 PASA A SER EL ARTÍCULO 63, SE AJUSTA LA REDACCIÓN Y QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 63. 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 asociados a esta, podrán ser utilizados por las autoridades públicas y por quienes presten un servicio de transporte público.

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, deberá ser puesta a disposición de la respectiva autoridad de Policía 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.

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.

Todo lo dispuesto en el presente artículo deberá ser dirigido y coordinado por el Ministerio de Transporte.

• **Justificación**

Se modificó redacción. En el inciso segundo se elimina el término “Nacional” refiriéndose a la Policía, y en el inciso cuarto se agrega la expresión “o la correspondiente autoridad de policía”. Lo anterior, atendiendo sugerencia de la Dimar que señaló que debe modificarse lo referente a la Policía Nacional como entidad encargada de conjurar los casos de afectación del orden público y seguridad vial, teniendo en cuenta que para el transporte marítimo dicha función de control de tráfico está en cabeza de la Dimar en coordinación con la Armada Nacional, conforme a lo establecido en el Decreto 2324 de 1984. Por lo tanto, debe abrirse a las autoridades competentes dentro de las cuales estaría la Dimar y la Armada de la República de Colombia (ARC). Se elimina el inciso cuarto y se aclara la dirección y coordinación de estos eventos al Ministerio de Transporte.

LII. EL ARTÍCULO 64 PASA A SER EL ARTÍCULO 65, Y SE LE AGREGA UN INCISO FINAL, QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 65. El Gobierno nacional adoptará las medidas necesarias para garantizar que en el Secop se lleve a cabo el registro de iniciativas de asociación público privadas, sus procesos de selección y los contratos desarrollados bajo esquemas de asociaciones públicas privadas que tengan por objeto el desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte.

Para el efecto, el Registro Único de Asociación Público Privada (RUAPP) previsto en el artículo 25 de Ley 1508 de 2012 se integrará al Sistema Electrónico para la Contratación Pública (Secop) o el sistema que haga sus veces.

• **Justificación**

Se incorpora un inciso segundo en el sentido de integrar el Registro Único de Asociación Público Privada (RUAPP) al (SECOP).

LIII. EL ARTÍCULO 65 PASA A SER EL ARTÍCULO 66, SE AGREGA EL SEGUNDO INCISO, SE MODIFICAN LAS FUNCIONES DE LA UPET Y SE AGREGA UNA FRASE FINAL AL LITERAL 2, QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 66. 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 privado en materia de contratación.

El presupuesto de la Unidad de Planeación de la Infraestructura de Transporte (UPET), hará parte del Presupuesto General de la Nación y será presentado al Ministerio Transporte para su incorporación en el mismo, y su distribución anual se hará mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte y refrendada por el Director General de Presupuesto Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, conforme a las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica del Presupuesto y en las demás normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan.

La Unidad de Planeación del Sector Transporte tendrá por objetivo: i) Establecer los requerimientos de infraestructura de transporte para garantizar la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional; ii) Elaborar y actualizar el plan de infraestructura en concordancia con las políticas y directrices definidas en los planes de desarrollo nacional y las propias del Ministerio; iii) Realizar diagnósticos que permitan la formulación de planes y programas del sector de infraestructura; vi) Recomendar al Ministro de Transporte, políticas y estrategias para el desarrollo del sector de infraestructura de transporte; v) 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. vi) 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. Quedarán exceptuadas de la competencia de la Comisión, la regulación del modo aéreo y, de conformidad con la Ley 1115 de 2006, la relativa a la fijación y el recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar.

• Justificación

Si bien es legal y constitucionalmente legítimo el otorgamiento de facultados extraordinarios al Presidente de la República para que cree y modifique el diseño institucional por medio de decretos con fuerza de ley, los ajustes propuestos están encaminados a que se revisen las funciones de las instituciones que se proponen crear. Igualmente se propone implementar un esquema de financiación de las mismas bajo las normas de contribución de los usuarios de las mismas, siguiendo el ejemplo del sector energético. En el numeral 1 referente a la Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte se precisa el régimen de contratación señalando que es un régimen privado, en consecuencia, se suprime la palabra “especial” y se sustituye por “privado”. Se realizan ajustes y precisiones en las funciones de la UPET. En el numeral 2 referente a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte, se incluye como excepción de la competencia de dicha Comisión la relativa a la fijación y el recaudo de ta-

rifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar, pues esta competencia es propia de esta entidad de conformidad con la Ley 1115 de 2006.

LIV. EL ARTÍCULO 66 DEL TEXTO APROBADO EN SENADO PASA A SER EL ARTÍCULO 67, Y QUEDARÁ IGUAL:

LV. SE INCLUYE UN NUEVO ARTÍCULO, PASA A SER EL ARTÍCULO 68

Artículo 68. Los municipios y distritos podrán proveer de infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial.

• Justificación

Se incluye este artículo nuevo. Es importante darle la posibilidad a los municipios y distritos para que provean infraestructura adicional o complementaria de todo tipo y/o de alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte. Lo anterior, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial, para garantizar el principio de coordinación.

LVI. SE INCLUYE UN NUEVO ARTÍCULO, PASA A SER EL ARTÍCULO 69

Artículo 69. Corredores Logísticos Estratégicos. El Ministerio de Transporte podrá establecer corredores logísticos de importancia estratégica para el país. Cuando se encuentren definidos dichos corredores, el Ministerio convocará a los municipios comprendidos en el corredor para expedir de manera conjunta y coordinada las restricciones a la carga.

• Justificación

Artículo nuevo y que pretende generar un mecanismo de coordinación entre el Gobierno nacional y las entidades territoriales para fijar las restricciones de carga, de tal forma que la misma no tenga que asumir restricciones individuales de cada autoridad. Lo anterior atendiendo a la definición de la infraestructura de transporte como un sistema.

LVII. SE INCLUYE UN NUEVO ARTÍCULO, PASA A SER EL ARTÍCULO 70

• **Artículo 70. Obligaciones de la nación como socia en entidades públicas o mixtas que financien infraestructura:** Con el fin de promover la participación de socios estratégicos en entidades financieras públicas o mixtas que promuevan el desarrollo y la financiación de infraestructura, tales como la Financiera de Desarrollo Nacional, la nación podrá adquirir obligaciones condicionales en el marco de acuerdos de accionistas de dichas entidades, que impliquen la adquisición parcial o total de la participación accionaria de los socios estratégicos. En el evento que se active la condición, el respectivo pago se deberá presupuestar en la siguiente Ley de Presupuesto General de la Nación.

Justificación

Este busca lograr la financiación necesaria para las estructuraciones de proyectos de infraestructura de transporte, atendiendo las recomendaciones de la Comisión de Expertos en Infraestructura.

LVIII. SE INCLUYE UN NUEVO ARTÍCULO, PASA A SER EL ARTÍCULO 71

Artículo 71. El Gobierno nacional reglamentará dentro de los ciento veinte días siguientes a la expedición de la presente ley, lo concerniente a la disponibilidad de infraestructura en materia de túneles.

• Justificación

Se busca crear una norma especial para la contratación de túneles de infraestructura de transporte.

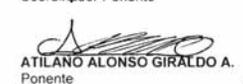
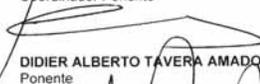
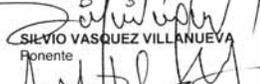
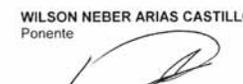
LIX. EL ARTÍCULO 67 DEL TEXTO APROBADO EN SENADO PASA A SER EL ARTÍCULO 72, Y SE MODIFICA, QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 72. 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, párrafos 1° y 2° del artículo 87 de la Ley 1474 de 2011, el inciso segundo del artículo 37 de la Ley 9ª de 1989, el párrafo 1° del artículo 6 de la Ley 1150 de 2007 y su modificación en el artículo 221 del Decreto-ley 019 de 2012 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

• Justificación

Se ajusta el último artículo de conformidad con los cambios incorporados al proyecto de ley.

De los Honorables Congressistas,

 DIEGO PATIÑO AMARILES Coordinador Ponente	 JAIME ARMANDO YEPEZ MARTINEZ Coordinador Ponente
 ATILANO ALONSO GIRALDO A. Ponente	 DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO Ponente
 CARLOS ANDREA AMAYA R. Ponente	 SILVIO VASQUEZ VILLANUEVA Ponente
 WILSON NEBER ARIAS CASTILLO Ponente	 JHON JAIRO ROLDAN AVENDAÑO Ponente
 CIRO RODRIGUEZ PINZON Ponente	

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 223 DE 2013 SENADO, 345 DE 2013 CÁMARA

por el 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 conjun-

to 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, competitividad 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 red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras.

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

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, propiedad o destinación adicionales que el legislador haya previsto respecto de los bienes antes descritos.

Artículo 5°. Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación 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 y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituyen 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 y analizar integralmente durante la etapa de estructuración, la existencia en el área de influencia directa e indirecta del proyecto, los siguientes aspectos, entre otros:

a) Las redes y activos de servicios públicos, los activos e infraestructura de la industria del petróleo y la infraestructura de tecnologías de la información y las comunicaciones.

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

c) Los recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental o en proceso de declaratoria de reserva, exclusión o áreas protegidas.

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.

g) Diagnóstico predial o análisis de predios objeto de adquisición

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 treinta (30) días calendario después de radicada su solicitud.

Consultados los sistemas de información vigentes al momento de la estructuración, tales como el Sistema Integral de Información de Carreteras (SINC) y el Sistema de la Infraestructura Colombiana de Datos Especiales, entre otros, y sin limitarse a ellos, y reunida la información de que tratan los literales anteriores, el responsable de la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte deberá analizar integralmente la misma, con el objetivo de establecer el mejor costo-beneficio para el proyecto en función de los aspectos, programas, planes y proyectos que lo impacten. El estructurador mantendrá un diálogo permanente con los actores e interesados para garantizar el interés general.

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 dentro de los ciento veinte días calendario siguientes.

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, entregando a la entidad territorial un documento que dé cuenta de la revisión de la viabilidad del proyecto de la nación, se ajuste al plan de Desarrollo Territorial y las acciones de mitigación de impactos sobre el territorio a intervenir.

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:

Actividades y obras de protección. Labores mecánicas de protección y mitigación, permanentes o provisionales, sobre los activos, redes e infraestructura de servicios públicos y actividades complementarias, tecnologías de la información y las comunicaciones y de la industria del petróleo.

Construcción: Son aquellas obras nuevas que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.

Costos asociados al traslado o reubicación de redes y activos: Corresponde al valor del desmantelamiento e instalación de una nueva red o activo. Dicho valor incluirá la adquisición de nuevos activos, servidumbres, licenciamientos, gestión contractual y en general los costos que impliquen la instalación de la nueva red, así como las obras necesarias para garantizar la continuidad y calidad en la prestación de los servicios públicos durante el traslado o reubicación de las redes y activos. La determinación del valor del activo estará sujeta al principio de no traslado de renta entre sectores.

Estudios de Ingeniería: Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios, 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. En esta fase se debe consultar la herramienta o base de datos que determine El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para tal fin, dentro de la Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea (VITAL). El objetivo de la fase 1 es establecer la alternativa de trazado que a este nivel satisface en mayor medida los requisitos técnicos, financieros.

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.

Esta fase tiene por finalidad establecer si el proyecto es factible para ejecución, considerando todos los aspectos relacionados con el mismo y especialmente su evaluación económica. Declarado factible el proyecto, se debe continuar con la elaboración de los diseños definitivos.

En esta fase se adelantará el Estudio de Impacto Ambiental sobre el corredor escogido en Fase 1, e igualmente se identifican todas las redes, infraestructuras y activos 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 deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto. El objetivo de esta fase es materializar en campo el proyecto definitivo y diseñar todos sus componentes de tal manera que se pueda dar inicio a su construcción.

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): 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.

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 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. Estas actividades están sujetas a reglamentación, dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguientes.

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) y a intervenciones de emergencia, con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte.

Mejoramiento: cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales. Estas actividades están sujetas a reglamentación dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguientes.

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.

Redes y Activos: corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la prestación del respectivo servicio público, tecnología de la información y las comunicaciones o de la industria del petróleo, de conformidad con la normativa vigente incluida la 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 o traslado de redes y activos: comprende la desinstalación, movilización de la infraestructura de redes y activos existentes, para ser ubicados en un sitio diferente, de tal manera que el respectivo servicio se continúe prestando con la misma red o activo o algunos de sus componentes y/o comprende el desmantelamiento, inutilización o abandono de la infraestructura de redes y activos y la construcción de una nueva red o activo o algunos de sus componentes en un sitio diferente, de tal manera que el respectivo servicio se continúe prestando en las mismas condiciones.

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 disputas o litigios relativos 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 enseñanza y los centros de desintegración y reciclaje de vehículos, entre otros.

Términos de Referencia Integrales: son los lineamientos generales estándares que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales fija 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.

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.

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 con la ley vigente, el pago anticipado de la recuperación de la inversión en la etapa de operación, de conformidad con 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, la cual deberá ser fundamentada en los motivos previstos en el Estatuto General de Contratación Estatal, siempre y cuando se requiera para ejecutar una obra de interés público o por motivos de utilidad e interés general.

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.

Parágrafo 3°. Por ministerio de la ley, la terminación anticipada implicará la subrogación de la entidad pública responsable en los derechos y obligaciones del titular de la licencia, los permisos o las autorizaciones ambientales, títulos mineros y en general otra clase de permisos o autorizaciones obtenidos para la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

Lo anterior, sin perjuicio de las obligaciones pendientes al momento de la terminación, sobre las cuales las partes podrán acordar quién asume la respectiva responsabilidad, o deferir dicha decisión a un tercero, haciendo uso de cualquier 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, solo 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. La competencia podrá ser total o parcial, según como acuerden las partes.

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.

Parágrafo. La constitución de este tribunal, el amigable componedor o la inclusión de cualquier otro mecanismo alternativo de solución de controversias solo podrán ser discutidas con el adjudicatario al momento de la celebración del contrato o con el contratista cuando este ya se encuentre en ejecución. La conformación de este tribunal o el amigable componedor no se incluirá ni en el pliego de condiciones, ni en las minutas de contrato o en documentos análogos.

Artículo 15. *Permisos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte.* Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 1508 de 2012, cualquier interesado podrá 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 disposi-

ción y enajenación del bien o servicio del proyecto de infraestructura de transporte. Estos derechos los tendrá en igualdad de condiciones, con los demás ciudadanos

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. Adicionalmente, reglamentará lo concerniente a la conectividad entre el proyecto de infraestructura de transporte de interés privado y la red vial a fin de evitar que aquellos proyectos generen perjuicios al interés general.

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, rehabilitación, mejoramiento y/o mantenimiento que se contemplen de manera integral, o

b) Para la revisión y verificación previas de proyectos de asociación pública-privada de iniciativa privada previstas en la Ley 1508 de 2012 o la norma que la modifique, sustituya o reemplace podrá iniciarse el trámite con estudios y diseños en etapa de prefactibilidad.

Artículo 17. *Registro de Precalificación*. Créase un módulo en el Registro Único de Proponentes (RUP) o el registro que haga sus veces, para los proyectos de asociación público-privada de concesiones de la infraestructura de transporte, el cual servirá 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...

Para efectos del presente registro, se deberán acreditar los mismos requisitos para la inscripción en el RUP o el registro que haga sus veces.

Artículo 18. *Frentes de trabajo 7 x 24*. Los contratistas de proyectos de infraestructura de transporte podrán solicitar al ente contratante autorización para incrementar los frentes de trabajo y/o realizar trabajos en 3 turnos diarios (24 horas), siete días a la semana para cumplir con sus cronogramas de obra en caso de presentar atrasos o para incrementar los rendimientos y adelantar la ejecución del proyecto. En este último caso, deberán presentar su propuesta respetando las apropiaciones presupuestales de la vigencia que amparen el respectivo contrato. También podrán solicitar ajustes contractuales que impliquen el adelantamiento de obra. La entidad tendrá treinta (30) días calendario para aceptar o rechazar motivadamente la solicitud.

Para las nuevas estructuraciones de proyectos de infraestructura de transporte, que se inicien a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las entidades estatales y privados deberán planear el desarrollo de las obras, con jornadas de trabajo de 3 turnos diarios (24 horas), siete días a la semana.

Asimismo las entidades estatales podrán hacer efectivas las multas y/o cláusula penal exigiéndole al contratista instalar frentes de trabajo en 3 turnos diarios (24 horas), siete días a la semana hasta por el valor de la sanción, como mecanismo conminatorio y forma de pago.

Artículo 19. *Responsabilidad*. Las personas jurídicas que ejecuten proyectos de infraestructura bajo la modalidad de Asociación Público Privado su régimen de responsabilidad será el que se establezca en las leyes civiles y comerciales de acuerdo con el tipo de empresa que conformen.

TÍTULO IV

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

CAPÍTULO I

Gestión y adquisición predial

Artículo 20. 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 e inmuebles urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

Artículo 21. 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, Ley 388 de 1997 y 1564 de 2012.

En todos los casos de expropiación, incluyendo los procesos de adquisición predial en curso, deben aplicarse las reglas especiales previstas en la presente ley.

La entidad responsable del proyecto de infraestructura deberá inscribir las afectaciones en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria de los predios requeridos para la expansión de la infraestructura de transporte para el mediano y largo plazo y en cuanto sea viable presupuestalmente podrá adquirirlos. Para este caso, las afectaciones podrán tener una duración máxima de doce (12) años.

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

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.

Artículo 22. *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, incluso los que surjan con posterioridad al proceso de adquisición, 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 1º. 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.

Parágrafo 2º. La entidad pública que decida emplear el mecanismo de saneamiento automático, deberá verificar si el inmueble a adquirir se encuentra inscrito en el Registro de Tierras Despojadas y Abandonadas Forzosamente creado por la Ley 1448 de 2011, a cargo de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas, si existe en curso proceso judicial de restitución, así como si existen medidas de protección inscritas por la vía individual o colectiva a favor del propietario que no hayan sido levantadas, en virtud de lo previsto al efecto por la Ley 387 de 1997 y el Decreto 2007 de 2001. En estos casos se entenderá que los propietarios carecen de la capacidad para enajenar los voluntariamente.

En los casos en que solo se encuentren solicitudes de restitución o inscripción en el Registro de Tierras Despojadas o Abandonadas procederá adelantar la expropiación y se pondrá a disposición del juez de conocimiento de estos procesos el valor de los predios en depósito judicial, para que una vez se inicie el proceso de restitución este ponga el correspondiente depósito a órdenes del juez de restitución.

La inclusión del predio en los proyectos viales aprobados por el Gobierno nacional se entenderá en los términos del artículo 72 de la Ley 1448 de 2011 como una imposibilidad jurídica para la restitución que impondrá al Fondo de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas compensar a las víctimas con un predio de similares condiciones, en el orden y lineamientos establecidos en el artículo 98 de la Ley 1448 de 2011 y sus decretos reglamentarios. Sin embargo, en estos casos, el pago de la compensación se realizará con cargo a los recursos que se consignen en el depósito judicial efectuado por la entidad propietaria con cargo al proyecto, en virtud del proceso de expropiación.

En caso de que esté en trámite el proceso de restitución, se iniciará el proceso de expropiación, pero

se esperarán los resultados del proceso de restitución para determinar a quién se consigna el valor del predio. En caso de que proceda la restitución, el valor consignado se transferirá al Fondo de la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas para que compense las víctimas cuyo bien es jurídicamente imposible de restituir, en los términos previstos en el artículo 98 de la Ley 1448 de 2011 y sus normas reglamentarias.

El saneamiento automático no desvirtuará las medidas de protección inscritas en el Registro Único de Tierras Despojadas con fines publicitarios a favor de los poseedores, sin embargo, la prueba se considerará constituida para los respectivos efectos en eventuales procesos de restitución que se adelanten en el futuro sobre el bien.

Si el objeto de la expropiación fuere la adquisición parcial de un inmueble determinado, sujeto a los casos previstos en el presente párrafo, en el folio de matrícula inmobiliaria de la parte restante que no sea objeto de adquisición, deberán mantenerse las medidas de protección inscritas. Además, teniendo en cuenta que no quedan afectos a los proyectos, procederá la restitución, siempre que se den los elementos y requisitos exigidos en la Ley 1448 de 2011.

Cumplido el procedimiento especial para la adquisición de predios vinculados a la restitución de tierras o con medidas de protección, procederá el saneamiento por motivos de utilidad pública”.

No obstante lo anterior, la entrega anticipada de los predios la podrá solicitar la entidad responsable del proyecto de infraestructura ante el juez de conocimiento del proceso de expropiación o ante la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas.

Parágrafo 3º. En todo caso ningún saneamiento automático implicará el levantamiento de servidumbres de utilidad pública frente a redes y activos, ni el desconocimiento de los derechos inmobiliarios que hayan sido previamente adquiridos para el establecimiento de la infraestructura de servicios públicos domiciliarios y actividades complementarias, tecnologías de la información y las comunicaciones y la industria del petróleo.

Artículo 23. *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 titular inscrito en el folio de matrícula 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, o verificar que lo realizará directamente el titular. De no ser posible, se continuará con el proceso de expropiación administrativa o judicial, según corresponda.

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.

Cuando se trate de servidumbres de utilidad pública y las redes y activos allí asentados puedan mantenerse, se conservará el registro del gravamen en el folio del inmueble.

Artículo 24. Avaluadores y metodología de avalúo. El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz.

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

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

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

Artículo 25. 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 diez (10) 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 diez (10) 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).

Parágrafo 4°. El retardo injustificado en la resolución de la revisión o impugnación de los avalúos, es causal de mala conducta sancionable disciplinariamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el evaluador o el servidor público del Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC), según el caso.

Artículo 26. 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 27. 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 a 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 dos (2) 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 tres (3) 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, dentro de los 5 días siguientes, con el fin de que proceda a hacer las anotaciones del caso. La anotación en el registro deberá realizarse dentro de los 10 días calendario a partir del recibo de la certificación.

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 o su inscripción en el registro 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 28. *Permiso de intervención voluntario.* Mediante documento escrito suscrito por la entidad

y el titular inscrito en el folio de matrícula, podrá pactarse un permiso de intervención voluntario del inmueble objeto de adquisición o expropiación. El permiso será irrevocable una vez se pacte.

Con base en el acuerdo de intervención suscrito, la entidad deberá iniciar el proyecto de infraestructura de transporte.

Lo anterior, sin perjuicio de los derechos de terceros sobre el inmueble los cuales no surtirán afectación o detrimento alguno con el permiso de intervención voluntaria, así como el deber del responsable del proyecto de infraestructura de transporte de continuar con el proceso de enajenación voluntaria, expropiación administrativa o judicial, según corresponda.

Parágrafo. En el proceso administrativo, en caso de no haberse pactado el permiso de intervención voluntario del inmueble objeto de adquisición o 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 29. *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 30. *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 estatal 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 31. *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 32. *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 33. *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 34. *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, esquemas o planes básicos de ordenamiento territorial o por tratarse de zonas críticas o de riesgo ambiental o social.

Artículo 35. *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.

La entidad territorial podrá decidir si el avalúo catastral debe ser actualizado, y el incremento correspondiente.

Artículo 36. *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 37. *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 oneroso o como aporte de la respectiva entidad propietaria al proyecto de infraestructura de transporte.

Para efectos de determinar el valor del inmueble, la entidad cesionaria 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.

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

En todo caso, la entrega anticipada del inmueble deberá realizarse una vez lo solicite la entidad responsable del proyecto de infraestructura de transporte.

Artículo 38. *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 y de conformidad con las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos que sean fijados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

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 39. *Durante la etapa de construcción* de los proyectos de infraestructura de transporte y con el fin de facilitar su ejecución 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, tienen facultades para imponer servidumbres, mediante acto administrativo.

El Ministerio de Transporte impondrá tales servidumbres en 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, sin perjuicio de lo establecido en la Ley 56 de 1981.

CAPÍTULO II Gestión ambiental

Artículo 40. 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, en desarrollo y plena observancia de los principios y disposiciones constitucionales que protegen el medio ambiente, las fuentes hídricas y los recursos naturales, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales 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.

Durante la realización de los Estudios de Prefactibilidad, la entidad o el responsable del diseño debe consultar la herramienta o base de datos que determine El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para poder determinar la viabilidad ambiental preliminar del proyecto.

Culminados los Estudios de Factibilidad, la entidad o el responsable del diseño, cuando a ellos haya lugar, está obligado a adelantar con carácter de insumo y fundamento indispensable para gestionar y obtener la Licencia Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental.

En todo caso, el proceso de licenciamiento ambiental podrá iniciarse una vez se cuente con los Estudios de Factibilidad y el Estudio de Impacto Ambiental. A partir de tales estudios la autoridad ambiental deberá realizar la evaluación y adoptar la decisión respectiva. Lo anterior sin perjuicio de la información adicional que de manera excepcional podrá solicitar la autoridad ambiental para tomar la decisión correspondiente.

A partir del tercer año siguiente a la promulgación de la ley, la entidad pública está obligada a realizar la Consulta Previa del proyecto antes del acto de

apertura del proceso de selección para la construcción del proyecto de infraestructura de transporte.

En todo caso, la autoridad ambiental deberá cumplir con los términos legales en materia de licenciamiento ambiental y los establecidos en esta ley, 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. 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 41. *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.

Es deber del Ministerio del Interior liderar y acompañar de manera permanente el proceso de consulta previa con las comunidades étnicas cuando sea requerido para la obtención de la licencia ambiental del proyecto de infraestructura de transporte y la entidad contratante será responsable de los compromisos que se adquieran con las comunidades.

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

Artículo 42. *Cambios menores en licencias ambientales*. Las modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad licenciada y que no impliquen nuevos impactos ambientales, podrán ejecutarse, previo aviso a la autoridad ambiental, sin que esta deba pronunciarse y 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, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, previo concepto de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de ciento veinte (120) días calendario a partir de la promulgación de esta Ley, el listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos de infraestructura de transporte, para el debido cumplimiento de la presente disposición.

Artículo 43. *Nuevas fuentes de materiales*. Cuando durante la ejecución de un proyecto de infraestructura de transporte se identifiquen y se requieran 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, siempre que la información se encuentre completa, salvo cuando en la solicitud se requiera la modificación de más de cinco (5) fuentes de ma-

teriales, caso en el cual dicho término podrá prorrogarse por un plazo igual.

Para este efecto, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirá los correspondientes Términos de Referencia dentro de los sesenta (60) días calendarios siguientes a la expedición de la ley.

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 44. *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 45. Los siguientes proyectos de infraestructura de transporte no requerirán licencia ambiental:

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

Para el debido cumplimiento de la presente disposición, el Gobierno Nacional, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, previo concepto de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de noventa (90) días calendario, a partir de la fecha de expedición de esta ley, el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.

Parágrafo. En el evento que una o más actividades de mejoramiento requiera permisos o autorizaciones ambientales, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, deberá tramitarlos y obtenerlos, cuando a ello haya lugar.

Artículo 46. *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, de tics y de la industria del petróleo, entre otros

Artículo 47. *Ámbito de aplicación.* El presente capítulo es aplicable a la protección, traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos, de tecnologías de la información y las comunicaciones 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 48. Formulación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que involucran la protección, el traslado o reubicación de redes y activos. 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 proteger, trasladar o reubicar las redes y activos de servicios públicos, de la industria del Petróleo o de tecnologías de la información y de las comunicaciones como consecuencia del desarrollo de estos proyectos o de conservar o modificar la ubicación del proyecto de infraestructura. En todo caso deberá primar la opción que implique menores costos e impactos generales.

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

3. La existencia de convenios o acuerdos para la protección, traslado o reubicación de redes y activos con prestadores de servicios públicos u operadores de redes, activos y servicios de tecnologías de la información y de las comunicaciones 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 la protección, el traslado o reubicación de redes y activos.

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

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

Artículo 49. *Procedimiento para la protección, reubicación o traslado de activos y redes.* Cuando una entidad pública responsable de un proyecto de infraestructura de transporte identifique la necesidad de trasladar, reubicar o proteger, entre otros, redes o activos de servicios públicos, de la industria del petróleo, o de tecnologías de la información y las comunicaciones, deberá:

1. Enviar comunicación escrita al prestador u operador pertinente, indicándole la ubicación georreferenciada del proyecto de infraestructura de transporte y demás información disponible que se requiera para identificar la(s) red(es) y activo(s) específicos a proteger, reubicar o trasladar.

2. Informarle al prestador u 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 in-

fraestructura de transporte y el prestador y/u operador hayan definido sus derechos y obligaciones relacionadas con la protección, el traslado o reubicación de redes y activos.

3. El prestador y/u operadores atenderá la comunicación indicada en el numeral primero del presente artículo dentro de los treinta (30) 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 protección, traslado o reubicación y dimensionamiento, según aplique.

iii) Los permisos, autorizaciones o licencias concedidas al prestador y/u operador para la instalación de la red o activo.

iv) El momento en el cual fueron instaladas las redes o activos objeto de protección, traslado o reubicación.

v) El análisis y cuantificación de los costos asociados estimados a la protección, traslado o reubicación de la red o activo.

vi) 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.

4. Con dicha información, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces podrá suscribir acuerdos con el prestador u operador en los que se defina diseño, costo, construcción y demás condiciones para realizar la protección, el traslado o reubicación de redes y activos a cargo del operador. Para el efecto, el prestador u operador será el responsable de suministrar el diseño de la red o activo a trasladar, proteger o reubicar en un término perentorio de dos (2) meses, cuando estos sean necesarios.

De no llegarse a un acuerdo, sobre los costos y tiempo de ejecución, en un término de cuarenta y cinco (45) días calendario contados a partir de la entrega de los diseños, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, podrá realizar la protección, el traslado o reubicación de las redes y/o activos bajo su propia cuenta, de conformidad con la normatividad técnica vigente, y deberá garantizar que el activo a proteger, trasladar o reubicar cumpla con las mismas condiciones técnicas que el activo o red original, de conformidad con la información suministrada por el operador o prestador. De no ser posible, con las condiciones técnicas equivalentes que prevea la normatividad técnica sectorial vigente, el reglamento técnico del prestador y/o las reglamentaciones inter-nacionales aplicables según corresponda para cada sector, que garanticen la prestación del servicio.

Una vez realizado el traslado o reubicación, el prestador u operador deberá disponer de las redes o activos desmantelados y la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces hará entrega de la red o activo trasladados o reubicados a su respectivo propietario, para lo cual se suscribirán los documentos a que haya lugar. El prestador u operador estará en

la obligación de recibir la red o activo trasladado o reubicado.

Parágrafo 1°. El inicio de la ejecución de las obras de protección, traslado o reubicación de las redes y activos quedará sujeto al otorgamiento de los permisos, autorizaciones y/o licencias pertinentes así como la constitución de las servidumbres a que haya lugar, a fin de no afectar la continuidad del servicio público respectivo, los cuales deberán ser tramitados ante las autoridades competentes.

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.

Parágrafo 4°. *Una vez finalizado el traslado, la protección o reubicación de la red o activo el prestador y/u operador deberá reportar a la Comisión de Regulación correspondiente y a la Superintendencia o al Ministerio de Minas y Energía para el caso de activos de petróleo, la descripción del proyecto con el listado de activos involucrados para que sean tenidos en cuenta los efectos tarifarios presentes o futuros cuando a ello haya lugar. La inversión de las nuevas redes o activos instalados no podrán ser cobrados en la tarifa o remuneración del respectivo servicio y deberán generar un impacto positivo para el usuario final. Lo anterior, no afecta o desconoce el valor que se viene cobrando vía tarifa por la red o activo original, valor pendiente o sin amortizar que no podrá ser desconocido. En estos casos, la inversión a reconocer al prestador u operador por las nuevas redes o activos trasladados, protegidos o reubicados no podrá ser superior a la inversión reconocida, que no haya sido pagada o amortizada vía tarifa, por las redes o activos originales.*

Artículo 50. *Criterios para la determinación del valor de los costos asociados a la protección, traslado o reubicación de redes o activos.* Para efectos de la determinación del valor de los costos asociados a la protección, traslado o reubicación de redes o activos, se aplicarán los valores de mercado de acuerdo con la región en donde se encuentren ubicados o la regulación sectorial vigente.

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 51. *Asignación de los costos de protección, traslado o reubicación de activos y redes.* Los costos asociados a la protección, traslado o reubicación de redes y activos con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, serán

asumidos por el proyecto de infraestructura de transporte, salvo que:

a) Exista un permiso otorgado o autorización para la instalación de la red o activo, que haya sido condicionado a la expansión de la infraestructura de transporte, caso en el cual, el prestador y/u operador deberá asumir los costos asociados a la protección, traslado o reubicación.

b) Exista un acuerdo vigente suscrito por las partes, caso en el cual las partes respetarán dicho acuerdo.

c) Las redes o activos que hayan sido instaladas en las fajas o zonas reservadas a que se refiere la Ley 1228 de 2008 con posterioridad a su promulgación, caso en el cual, el prestador y/u operador deberá asumir los costos asociados a la protección, traslado o reubicación.

Artículo 52. *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, la Dirección General Marítima Dimar 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, 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 la planeación, estudios, permisos, y demás actividades requeridas 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, 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 53. *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 y/o calidad del servicio, la responsabilidad derivada de la suspensión no será imputable al prestador de servicios públicos o al operador de redes, activos y servicios de tecnologías de la información y de las comunicaciones 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 54. *En los nuevos proyectos* que inicien su estructuración a partir de la promulgación de la presente ley para la construcción, ampliación, rehabilitación y apertura de nuevos tramos de infraestructura de transporte, deberá 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 o consultar en los sistemas de información disponibles del sector transporte dicha información, con el objeto de manifestar su interés al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de acuerdo con las necesidades de tecnologías de la información y de las comunicaciones.

La financiación del costo de construcción de la infraestructura para el despliegue de las redes públicas de TIC y su mantenimiento estarán a cargo en primera instancia de los proveedores de estos bienes y servicios de telecomunicaciones, o cuando sea declarado estratégico para la Nación y no exista interés privado lo podrá financiar el Fondo de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (Fontic), para lo cual se realizarán los convenios y apropiaciones presupuestales correspondientes.

Parágrafo. La infraestructura de redes de tecnologías de la información y de las comunicaciones instaladas y por instalarse en los proyectos de infraestructura de transporte podrá ser utilizada por el Ministerio de Transporte y la Policía de Carreteras. Para el efecto, se suscribirá el respectivo convenio con el dueño de la infraestructura.

Artículo 55. *Integración 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 tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo entre otros, se deben integrar a los corredores de redes y activos existentes y más cercanos, 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 56. *Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008 y adiciónese un parágrafo 4° a dicha disposición.* El parágrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, 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, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente Plan de Desarrollo.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte o responsable del corredor vial, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará las condiciones de 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 artículo, 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 correspondiente.

Adiciónese un párrafo 4° al artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, quedará así:

Parágrafo 4°. La Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. Para el efecto podrá crear zonas de aislamiento y efectuar operativos, sobre las fajas de retiro, para ejercer sus diferentes funciones.

CAPÍTULO IV

Permisos mineros

Artículo 57. *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 58. *Fuentes de material para proyectos de infraestructura de transporte.* 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 necesarias para la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

Lo anterior, 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 estas sean declaradas como zonas de minería restringida y en las mismas, solo sea posible efectuar explotación minera para el proyecto de infraestructura de transporte, restricción que aplicará exclusivamente para los volúmenes requeridos por este.

La declaratoria de zona de minería restringida, se realizará con independencia de si la fuente se encuentra o no titulada y se dará prevalencia al ejecutor para la explotación de los materiales requeridos 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 59. *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 en un término no mayor a ciento veinte (120) días calendario.

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. Las solicitudes tendrán prevalencia sobre cualquier otra.

Las áreas sobre las cuales exista un título minero de materiales de construcción, son susceptibles de autorizaciones temporales para proyectos de infraestructura de transporte.

La autoridad minera estará obligada a otorgar la respectiva autorización temporal al responsable del proyecto de infraestructura de transporte, cuando cumpla con los requisitos que establezca la reglamentación.

Lo anterior, sin perjuicio de la acreditación del cumplimiento de los requisitos ambientales exigibles ante la autoridad minera.

Artículo 60. *Sobre la infraestructura de transporte que conforma 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 Có-

digo de Minas o la norma que lo modifique, sustituya o reemplace 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 de infraestructura de transporte y deberá permitirse la explotación de las fuentes de materiales exclusivamente que se requieran para el proyecto y se encuentren en el corredor vial delimitado por el Ministerio de Transporte.

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, o la norma que lo modifique sustituya o reemplace, 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 desarrollarán dichos procedimientos.

Parágrafo. En el evento que el titular minero haya contraído obligaciones ante las autoridades ambientales, la autoridad encargada del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero deberán someter a aprobación de la correspondiente autoridad ambiental un acuerdo en el que las partes se obliguen a cumplir con las obligaciones de corto, mediano y largo plazo que continúen vigentes derivadas de las autorizaciones ambientales que ostentan el proyecto minero.

Artículo 61. *Derecho de preferencia de acceso a puertos marítimos y fluviales para los hidrocarburos de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH)*. Se establece un derecho de preferencia de acceso a todos los puertos marítimos y fluviales de uso público y privado existentes

que cuenten con las facilidades y autorizaciones o permisos legales requeridos para la importación y exportación de hidrocarburos de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH). 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 regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), previa solicitud por parte del Estado, con una antelación no menor a treinta (30) 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 de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), 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 condiciones técnicas y de seguridad necesarias que permitan hacer uso de la infraestructura de transporte instalada para la importación y exportación de hidrocarburos de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) y las condiciones para el uso preferente de la capacidad portuaria para los hidrocarburos de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), a que se refiere este artículo, se determinarán por la autoridad competente.

Las tarifas se establecerán libremente de conformidad con la oferta y demanda del mercado.

TITULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 62. *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 63. *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 asociados a esta, podrán ser utilizados por las autoridades públicas y por quienes presten un servicio de transporte público.

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 respectiva autoridad de Policía 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.

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.

Todo lo dispuesto en el presente artículo deberá ser dirigido y coordinado por el Ministerio de Transporte.

Artículo 64. *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 65. *El Gobierno Nacional* adoptará las medidas necesarias para garantizar que en el Secop se lleve a cabo el registro de iniciativas de asociación público privadas, sus procesos de selección y los contratos desarrollados bajo esquemas de asociaciones públicas privadas que tengan por objeto el desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte.

Para el efecto, el Registro Único de Asociación Público Privada (RUAPP) previsto en el artículo 25 de Ley 1508 de 2012 se integrará al Sistema Electrónico para la Contratación Pública (Secop) o el sistema que haga sus veces.

Artículo 66. *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 privado en materia de contratación.

El presupuesto de la Unidad de Planeación de la Infraestructura de Transporte (UPET), hará parte del presupuesto general de la Nación y será presentado al Ministerio Transporte para su incorporación en el mismo y su distribución anual se hará mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte y refrendada por el Director General de Presupuesto Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, conforme a las disposiciones contenidas en la ley orgánica del presupuesto y en las demás normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan.

La Unidad de Planeación del Sector Transporte tendrá por objetivo: i) Establecer los requerimientos de infraestructura de Transporte para garantizar la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional; ii) Elaborar y actualizar el Plan de Infraestructura en concordancia con las políticas y directrices definidas en los planes de desarrollo nacional y las propias del Ministerio; iii) Realizar diagnósticos que permitan la formulación de planes y programas del sector de infraestructura; vi) Recomendar al Ministro de Transporte, políticas y estrategias para el desarrollo del sector de infraestructura de transporte; v) 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, vi) 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 toques máximos de actividades no-reguladas del sector transporte, servir de instancia de resolución de conflictos entre los distintos actores del sector transporte. Quedarán exceptuadas de la competencia de la Comisión, la regulación del modo aéreo y, de conformidad con la Ley 1115 de 2006, la relativa a la fijación y el recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar.

Artículo 67. 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 68. Los municipios y distritos podrán proveer de infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que

se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial.

Artículo 69. *Corredores Logísticos Estratégicos.* El Ministerio de Transporte podrá establecer corredores logísticos de importancia estratégica para el país. Cuando se encuentren definidos dichos corredores, el Ministerio convocará a los municipios comprendidos en el corredor para expedir de manera conjunta y coordinada las restricciones a la carga.

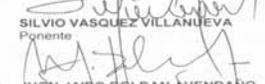
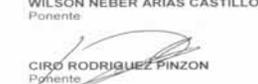
Artículo 70. *Obligaciones de la Nación como socia en entidades públicas o mixtas que financien infraestructura.* Con el fin de promover la participación de socios estratégicos en entidades financieras públicas o mixtas que promuevan el desarrollo y la financiación de infraestructura, tales como la Financiera de Desarrollo Nacional, la Nación podrá adquirir obligaciones condicionales en el marco de acuerdos de accionistas de dichas entidades, que impliquen la adquisición parcial o total de la participación accionaria de los socios estratégicos. En el evento que se active la condición, el respectivo pago se deberá presupuestar en la siguiente Ley de Presupuesto General de la Nación.

Artículo 71. *El Gobierno Nacional* reglamentará dentro de los ciento veinte días siguientes a la expedición de la presente ley, lo concerniente a la disponibilidad de infraestructura en materia de túneles.

Artículo 72. *La presente ley* rige a partir de su sanción y publicación en el *Diario Oficial* y deroga el inciso segundo del artículo 37 de la Ley 9ª de 1989; artículo 32 de la Ley 105 de 1993; el artículo 83 de la Ley 1450 de 2011; párrafos 1º y 2º del artículo 87 de la Ley 1474 de 2011; el párrafo 1º del artículo 6º de la Ley 1150 de 2007 y su modificación en el artículo 221 del Decreto-ley 019 de 2012 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

De los Honorables Congresistas,

 DIEGO PATIÑO AMARILES Coordinador Ponente	 JAIME ARMANDO YEPEZ MARTINEZ Coordinador Ponente
 ATILANO ALONSO GIRALDO A. Ponente	 DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO Ponente
 CARLOS ANDREA AMAYA R. Ponente	 SILVIO VÁSQUEZ VILLANUEVA Ponente
 WILSON NEBER ARIAS CASTILLO Ponente	 JHON JAIRO ROLDAN AVENDAÑO Ponente
 CIRO RODRÍGUEZ PINZÓN Ponente	

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME
DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D.C., 29 de octubre de 2013

En la fecha se remite para su publicación en la *Gaceta del Congreso* el informe de ponencia para primer debate, el pliego de modificaciones y el texto que se propone para primer debate al **Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado, 345 de 2013 Cá-**

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

Dicha Ponencia fue presentada por los Representantes *Diego Patiño Amariles, Jaime Armando Yepes Martínez* Ponentes (Coordinadores), *Didier Alberto Tavera Amado, Atilano Giraldo Arboleda, Wilson Neber Arias Castillo, Carlos Andrés Amaya Rodríguez, Silvio Vásquez Villanueva, John Jairo Roldan Avendaño y Ciro Rodríguez Pinzón.*

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 – 187 del 29 de octubre 2013, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

El Secretario General,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 322 DE 2013 CÁMARA, 39 DE 2012 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001.

Bogotá, D. C., octubre de 2013

Honorable Representante:

HERNÁN PENAGOS GIRALDO

Presidente honorable Cámara de Representantes
Presente.

Señor Presidente:

Cumpliendo con la labor encomendada por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, paso a rendir ponencia para Segundo Debate Cámara al **Proyecto de ley número 322 de 2013 Cámara, 39 de 2012 Senado**, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001, en cumplimiento de lo cual, me permito rendir informe favorable al proyecto antes citado en los siguientes términos:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Contenido y objeto del proyecto

El día 26 de julio de 2012, los Ministros de Relaciones Exteriores y de la Protección Social radicaron en la Secretaría General del Senado de la República el **Proyecto de ley número 39 de 2012 Senado**, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001, publicado en la *Gaceta del Congreso* número 469 de 2012, conforme a lo establecido en el artículo 154 de la Constitución Política y en los artículos 34 y 54 de la Ley 5ª de 1992, con el cumplimiento de los requisitos formales exigidos para el efecto.

La Secretaría General del honorable Senado de la República, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 2º de la Ley 3ª de 1992, asignó el conocimiento de la presente iniciativa a la Comisión Segunda Constitucional Permanente, la cual se encarga, entre otros asuntos, de los temas de política

internacional y tratados públicos, sobre los cuales versa el estudio del presente proyecto de ley.

Los honorables Senadores miembros de la Comisión Segunda Constitucional del Senado de la República aprobaron el día 7 de mayo de la presente anualidad, en Primer Debate, el texto propuesto, sin modificación alguna, del **Proyecto de ley número 39 de 2012 Senado**, por medio de la cual se aprueba el “*Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez*”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001, con ponencia del honorable Senador Édgar Gómez Román, y manifestaron su intención de proceder con el trámite legislativo en Segundo Debate.

– Este proyecto busca aprobar el Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela el 23 de junio de 2001, el cual tiene por objeto “adoptar estrategias y planes de acción que orienten la actividad de los organismos subregionales y nacionales, de modo que las medidas tendientes a alcanzar los objetivos del Acuerdo de Cartagena conduzcan al mejoramiento integral de las condiciones de vida y de trabajo en los países del Grupo Andino”. Con el fin de convertir el Convenio en un foro de debate, de participación y coordinación para los temas sociolaborales de la CAN.

Importancia del protocolo sustitutorio

– El Protocolo sustitutorio¹ se suscribió el 23 de junio de 2001, por los Ministros Javier Murillo de la Roca, por el Gobierno de Bolivia; Guillermo Fernández de Soto, Gobierno de Colombia; Heinz Moeller Freile, Gobierno del Ecuador; Javier Pérez de Cuéllar, Gobierno de Perú; Luis Alfonso Dávila García, por el Gobierno de Venezuela.

Antecedentes

– Colombia hace parte de la Comunidad Andina de Naciones (CAN)², de la cual también son partes Bolivia, Ecuador y Perú, quienes decidieron unirse voluntariamente con el objetivo de alcanzar un desarrollo más acelerado, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, suramericana y latinoamericana.

– La CAN se rige por el Acuerdo de Cartagena firmado en Cartagena de Indias, Colombia, el 26 de mayo de 1969 y por el cual se crea la Comunidad Andina, que tiene como finalidad procurar un mejoramiento persistente en el nivel de vida de los habitantes de la subregión, mediante los siguientes objetivos:

1. Promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económica y social.

2. Acelerar su crecimiento y la generación de ocupación.

3. Facilitar su participación en el proceso de integración regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano.

4. Disminuir la vulnerabilidad externa y mejorar la posición de los Países Miembros en el contexto económico internacional.

5. Fortalecer la solidaridad subregional y reducir las diferencias de desarrollo existentes entre los Países Miembros.

– Por acuerdo de los Presidentes Andinos, con ocasión de su XII Consejo Presidencial, celebrado en Lima en junio de 2000, se crea el Consejo Asesor de Ministros de Trabajo de la Comunidad Andina (CAMT) para el desarrollo del tema sociolaboral. Dicho acuerdo institucionalizó las actividades que ya venían desarrollando los Ministerios de Trabajo desde mayo de 1999.

– El Consejo Asesor de Ministros de Trabajo de la Comunidad Andina busca promover la dimensión sociolaboral del proceso de integración a través de una efectiva articulación de sus acciones con los Ministerios de Trabajo de la subregión así como con los demás órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración.

– Entre los avances más importantes gestados en el seno de este Consejo Asesor, se destacan: el apoyo técnico para la aprobación del Plan Integrado de Desarrollo Social de la Comunidad Andina (PIDS), los Instrumentos sociolaborales relativos a migración laboral, seguridad y salud en el trabajo y seguridad social. También pueden resaltarse entre sus acciones, lograr que la subregión cuente con un observatorio laboral andino, propuesta integral en coordinación con los Consejos Consultivos Empresarial y Laboral Andinos.

Del Convenio Simón Rodríguez

El Convenio Simón Rodríguez³ es el Foro de Debate, Participación y Coordinación para los temas sociolaborales de la Comunidad Andina y forma parte del Sistema Andino de Integración (SAI). Participan de sus trabajos, en igualdad de número y condiciones, representantes del Consejo Asesor de Ministros de Trabajo y de los Consejos Consultivos Empresarial y Laboral Andinos.

– Objetivos del Convenio Simón Rodríguez

1. Proponer y debatir iniciativas en los temas vinculados al ámbito sociolaboral que signifiquen un aporte efectivo al desarrollo de la agenda social de la subregión, contribuyendo con la actividad de los demás órganos del Sistema Andino de Integración (SAI).

2. Definir y coordinar las políticas comunitarias referentes al fomento del empleo, la formación y capacitación laboral, la seguridad y salud en el trabajo, la seguridad social, las migraciones laborales; así como otros temas que puedan determinar los Países Miembros; y

3. Proponer y diseñar acciones de cooperación y coordinación entre los Países Miembros en la temática sociolaboral andina.

– Órganos del Convenio Simón Rodríguez

El Convenio tiene tres órganos principales:

La Conferencia, instancia máxima del Convenio, adopta sus recomendaciones por consenso. Está in-

¹ http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/SubstSRodriguez_s.pdf

² <http://www.comunidadandina.org/Resena.aspx>

³ http://www.comunidadandina.org/sai/estructura_21.html

tegrada por los Ministros de Trabajo de los Países Miembros de la Comunidad Andina, los Coordinadores de los Capítulos Nacionales del Consejo Consultivo Empresarial Andino y los Coordinadores de los Capítulos Nacionales del Consejo Consultivo Laboral Andino.

Las Comisiones Especializadas de Trabajo, que se constituyen por decisión de la conferencia y brindan asesoría al Convenio. Están integradas de manera tripartita, por representantes designados por los Ministerios de Trabajo y por los Consejos Consultivos Empresarial y Laboral Andinos.

La Secretaría Técnica, que es la instancia de coordinación y apoyo del Convenio Simón Rodríguez. La Secretaría General de la Comunidad Andina asume las funciones de Secretaría Técnica del Convenio. No obstante, la Conferencia podrá someter a consideración del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores la conveniencia de establecer la sede permanente del Convenio en Quito, Ecuador.

• El Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez fue suscrito por los Ministros de Relaciones Exteriores de los Países Miembros de la Comunidad Andina⁴ en la ciudad de Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de julio de 2001, luego de más de dos años de intensos trabajos desplegados por el Consejo Asesor de Ministros de Trabajo de la Comunidad Andina en la formulación del proyecto técnico correspondiente. Dicho Consejo, como se sabe, recibió este especial mandato de parte del Consejo Presidencial Andino en su reunión de Cartagena de Indias de mayo de 1999.

Como su nombre lo indica, este Protocolo sustituye los textos del original Convenio firmado el año 1973 así como su modificación del año 1976. Como se sabe, en esa época el Convenio Simón Rodríguez funcionó como un foro exclusivo de Ministros de Trabajo de los países andinos.

El actual Protocolo Sustitutorio transforma al Convenio Simón Rodríguez en el privilegiado espacio de convergencia y concertación de intereses de los tres sectores involucrados con la temática sociolaboral dentro del proceso andino de integración—esto es, el Consejo Asesor de Ministros de Trabajo y los Consejos Consultivos Empresarial y Laboral Andinos—.

La situación actual del Protocolo Sustitutorio del Convenio Sociolaboral Simón Rodríguez en Colombia se resume de la siguiente manera: en reunión en Cancillería efectuada el día 17 de octubre de 2006, se pone a consideración del Ministerio de Relaciones Exteriores el Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez y este Ministerio manifiesta que el Protocolo puede ser certificado siempre y cuando, exista la voluntad política del Ministerio de la Protección Social de su ratificación, situación que se dará en la medida en que se analice la conveniencia de nuestra participación.

En agosto de 2009, se envió a la Comunidad Andina de Naciones una Carta de Intención firmada por el Ministro de la Protección Social de Colombia, donde se manifiesta el propósito de ratificar el Pro-

toloco Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez, cumpliendo con la exigencia hecha el 17 de octubre de 2006, quedando expresa la voluntad del pueblo de Colombia para sumarse al mismo, postura que ya han asumido otros países hermanos.

En efecto, Colombia es el único país que no lo ha ratificado hasta el momento, pues los demás países lo hicieron en las siguientes fechas:

- Perú, 5 de diciembre de 2001.
- Ecuador, 14 de abril de 2003.
- Bolivia, 3 de diciembre de 2004.

De acuerdo a lo anteriormente expresado y teniendo en cuenta: 1. Que los Gobiernos de las Repúblicas de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, están convencidos de la necesidad de impulsar la coordinación de políticas en los asuntos sociolaborales que serán fundamentales en la marcha del Mercado Común Andino y la Agenda Social Subregional, según las directrices emanadas del Consejo Presidencial Andino. 2. Que están animados por el propósito de orientar estos asuntos sociolaborales dentro de un marco de acción subregional concertada, fomentando asimismo la activa participación de los sectores empresariales y laborales en este esfuerzo. 3. Que están decididos a establecer una base institucional que permita contribuir efectivamente con el desarrollo de estos asuntos sociolaborales en el marco del Sistema Andino de Integración. 4. Que reconocen la importancia de la figura del ilustre humanista don Simón Rodríguez, Maestro del Libertador Simón Bolívar, en cuyo homenaje este Convenio lleva su nombre;

Se ha resuelto sustituir el texto del Convenio Simón Rodríguez⁵.

TEXTO DEL CONVENIO

CAPÍTULO I

Definición

Artículo 1°. El Convenio Simón Rodríguez es el foro de debate, participación y coordinación para los temas sociolaborales de la Comunidad Andina y forma parte del Sistema Andino de Integración.

CAPÍTULO II

Objetivos

Artículo 2°. Son objetivos del Convenio Simón Rodríguez:

a) Proponer y debatir iniciativas en los temas vinculados al ámbito sociolaboral que signifiquen un aporte efectivo al desarrollo de la agenda social de la subregión, contribuyendo con la actividad de los demás órganos del Sistema Andino de Integración;

b) Definir y coordinar las políticas comunitarias referentes al fomento del empleo, la formación y capacitación laboral, la salud y seguridad en el trabajo, la seguridad social, las migraciones laborales; así como otros temas que puedan determinar los Países Miembros, y

c) Proponer y diseñar acciones de cooperación y coordinación entre los Países Miembros en la temática sociolaboral andina.

⁴ <http://www.comunidadandina.org/camtandinos>

⁵ http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/SubstSRodriguez_s.pdf

CAPÍTULO III

Órganos

Artículo 3°. El Convenio Simón Rodríguez está conformado por:

- a) La Conferencia;
- b) Las Comisiones Especializadas de Trabajo, y
- c) La Secretaría Técnica.

Artículo 4°. La Conferencia es la instancia máxima del Convenio y se expresa mediante recomendaciones adoptadas por consenso. Dicha Conferencia está integrada por:

- a) Los Ministros de Trabajo de los Países Miembros de la Comunidad Andina o sus representantes;
- b) Los Coordinadores de los Capítulos Nacionales del Consejo Consultivo Empresarial Andino;
- c) Los Coordinadores de los Capítulos Nacionales del Consejo Consultivo Laboral Andino.

Artículo 5°. La Conferencia será presidida por el Ministro de Trabajo del país que ocupa la Presidencia del Consejo Presidencial Andino.

Artículo 6°. Son funciones de la Conferencia:

- a) Adoptar recomendaciones conducentes al logro de los objetivos señalados en este Convenio;
- b) Evaluar la marcha del Convenio;
- c) Estudiar y proponer modificaciones al Convenio;
- d) Aprobar o modificar su propio reglamento y el de las Comisiones Especializadas de Trabajo;
- e) Aprobar el programa anual de actividades del Convenio;
- f) Revisar y proponer anualmente el presupuesto para el funcionamiento del Convenio y remitirlo ante el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores el cual procederá a su consideración y aprobación;
- g) Constituir las Comisiones Especializadas de Trabajo y evaluar sus informes;
- h) Identificar los temas sociolaborales de la Agenda Social Subregional que pueden ser objeto de cooperación internacional, y
- i) Conocer todos los demás asuntos referidos a los ámbitos de su competencia.

En el cumplimiento de las funciones mencionadas, la Conferencia actuará por consenso.

Artículo 7°. La Conferencia celebrará reuniones ordinarias por lo menos una vez al año y extraordinarias cuantas veces sean necesarias, según procedimiento fijado por el reglamento de la Conferencia. Las reuniones ordinarias y extraordinarias serán convocadas por la Secretaría Técnica, por encargo de la Presidencia de la Conferencia, y se celebrarán de preferencia en la sede de dicha Secretaría.

Artículo 8°. Las recomendaciones adoptadas por la Conferencia y que esta solicite sean incorporadas a la legislación comunitaria andina, se remitirán al Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, por intermedio de la Secretaría General de la Comunidad Andina, a fin que se evalúe la adopción de las correspondientes decisiones.

El reglamento determinará el quórum y demás requisitos que debe observar la Conferencia para la adopción de las recomendaciones.

Artículo 9°. Las Comisiones Especializadas de Trabajo se constituirán por decisión de la Conferencia y brindarán asesoría al Convenio. Estarán integradas, de manera tripartita, por representantes designados por los Ministerios de Trabajo y por los Consejos Consultivos Empresarial y Laboral Andinos, según procedimiento fijado por el reglamento de dichas Comisiones.

Cada Comisión Especializada de Trabajo designará un coordinador y se reunirá las veces que señale la Conferencia.

Artículo 10. Las Comisiones Especializadas de Trabajo podrán invitar a participar en sus debates, sin derecho a voto, a organismos internacionales, así como a organizaciones e instituciones de la sociedad vinculadas con los temas objeto de análisis.

El reglamento de las Comisiones Especializadas determinará las condiciones y modalidades de la participación más amplia de estas instituciones.

Artículo 11. Son funciones de las Comisiones Especializadas de Trabajo:

- a) Preparar los documentos e informes que solicite la Conferencia;
- b) Celebrar sus reuniones de trabajo según procedimiento fijado en su reglamento;
- c) Presentar a la Conferencia informes periódicos sobre el desarrollo de sus actividades; y
- d) Realizar las demás actividades y estudios que la Conferencia le encomiende.

Artículo 12. La Secretaría Técnica es la instancia de coordinación y apoyo del Convenio Simón Rodríguez. Sus funciones son:

- a) Apoyar a la Conferencia en la elaboración de las propuestas de recomendaciones conducentes al logro de los objetivos señalados en este Convenio;
- b) Apoyar a la Conferencia en la evaluación de la marcha del Convenio;
- c) Atender los encargos de la Conferencia y de las Comisiones Especializadas de Trabajo, manteniendo para ello vinculación permanente con los Ministerios de Trabajo y los Consejos Consultivos Empresarial y Laboral Andinos;
- d) Proponer a la Conferencia las medidas necesarias para el adecuado cumplimiento de los objetivos de este Convenio;
- e) Elaborar el proyecto de presupuesto, el programa anual de actividades del Convenio y el informe de su ejecución, para consideración de la Conferencia;
- f) Mantener vínculos de trabajo con organismos internacionales, regionales, subregionales, organismos no gubernamentales, así como otros países, con la finalidad de intensificar sus relaciones, cooperación y asistencia técnica;
- g) Elaborar, en coordinación con la Conferencia y con las Comisiones Especializadas de Trabajo, la agenda tentativa de sus reuniones y llevar las actas correspondientes, y
- h) Las otras funciones que le encomiende la Conferencia.

Disposiciones finales

Artículo 13. Cada País Miembro ratificará el presente Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez, conforme a sus respectivos ordenamientos legales. Entrará en vigencia cuando todos los Países Miembros hayan efectuado el depósito del instrumento de ratificación.

Los instrumentos de ratificación serán depositados ante la Secretaría General de la Comunidad Andina la cual comunicará la fecha de cada depósito a los Gobiernos de los Países Miembros.

Artículo 14. El Convenio Simón Rodríguez, como parte integrante del Sistema Andino de Integración, regirá indefinidamente y no podrá ser denunciado independientemente del Acuerdo de Cartagena.

En caso de denuncia el País Miembro involucrado deberá cumplir con las obligaciones económicas contraídas que se encontraren pendientes de pago por dicho país respecto del Convenio.

Artículo 15. El presente Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez no podrá ser suscrito ni ratificado con reservas.

Artículo 16. Después de su entrada en vigencia, el presente Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez quedará abierto a la adhesión de cualquier otro país que alcance la condición de País Miembro Asociado de la Comunidad Andina, teniéndose en cuenta los procedimientos que oportunamente señale el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores y la Comisión de la Comunidad Andina.

Artículo 17. Sustitúyase el texto del Convenio Simón Rodríguez firmado en 1973 así como el texto de su Protocolo firmado en 1976, por el texto del presente Protocolo Sustitutorio.

Proposición

Por lo anteriormente expuesto y con base en lo dispuesto por la Constitución Política y la ley, me permito proponer a la honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, dar Segundo Debate y aprobar el **Proyecto de ley número 322 de 2013 Cámara, 039 de 2012 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001.**

Cordialmente,

Yahir Fernando Acuña Cardales

Representante a la Cámara Circunscripción Especial Comunidades Negras.

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 322 DE 2013 CÁMARA, 39 DE 2012 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébese el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001.

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001, que por el artículo 1° de esta ley que se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Cordialmente,

Yahir Fernando Acuña Cardales

Representante a la Cámara Circunscripción Especial Comunidades Negras.

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 322 DE 2013 CÁMARA

Bogotá, D. C., septiembre 17 de 2013

En sesión de la fecha, Acta número 12, se le dio Primer Debate y se aprobó en votación ordinaria de acuerdo al artículo 129 de la Ley 5ª de 1992 (Ley 1431 de 2011), **Proyecto de ley número 322 de 2013 Cámara, 039 de 2012 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001**, sesión a la cual asistieron 14 honorables Representantes en los siguientes términos:

Leída la proposición con que termina el informe de ponencia, y escuchadas las explicaciones, se sometió a consideración y se aprobó por unanimidad en votación ordinaria.

Sometido a consideración el articulado del proyecto, publicado en la *Gaceta del Congreso* número 639/13 página 6 se aprobó por unanimidad en votación ordinaria.

Leído el título del proyecto y preguntada a la Comisión si quiere que este proyecto sea ley de la República, se sometió a consideración y se aprobó por unanimidad en votación ordinaria.

La mesa directiva designó al honorable Representante Yahir Fernando Acuña Cardales para rendir informe de ponencia en Segundo Debate dentro del término reglamentario.

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo número 1 de 2003 para su discusión y votación se hizo en sesión del día 13 de agosto, Acta número 05 y consecutivamente los días 20, 27, 3 y 10 de septiembre de 2013, Actas número 06, 07, 08 y 10, respectivamente.

Publicaciones reglamentarias:

Texto P.L. *Gaceta del Congreso* número 469 de 2012.

Ponencia Primer Debate Senado, *Gaceta del Congreso* número 230 de 2013.

Ponencia Segundo Debate Senado, *Gaceta del Congreso* número 280 de 2013.

Ponencia Primer Debate Cámara, *Gaceta del Congreso* número 639 de 2013.

La Secretaria General Comisión Segunda Constitucional Permanente,

Pilar Rodríguez Arias.

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 322 DE
2013 CÁMARA**

**TEXTO CORRESPONDIENTE AL PROYECTO
DE LEY NÚMERO 322 DE 2013 CÁMARA,
39 DE 2012 SENADO**

por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001, aprobado en Primer Debate en la Comisión Segunda de la Cámara en sesión del día 17 de septiembre de 2013, Acta número 12.

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1°. Apruébese el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001.

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001, que por el artículo 1° de esta ley que se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Fue aprobado en Primer Debate en la Comisión Segunda de la Cámara en sesión del día 17 de septiembre de 2013, Acta número 12.

El Presidente,

Telésforo Pedraza Ortega.

La Secretaria General Comisión Segunda,

Pilar Rodríguez Arias.

Bogotá, D. C., octubre 23 de 2013

Autorizamos el Informe de Ponencia para Segundo Debate, correspondiente al **Proyecto de ley número 322 de 2013 Cámara, 39 de 2012 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en**

Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001.

El proyecto de ley fue aprobado en Primer Debate en sesión del día 17 de septiembre de 2013, Acta número 12.

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo número 1 de 2003 para su discusión y votación se hizo en sesión del día 13 de agosto, Acta número 05 y consecutivamente los días 20, 27, 3 y 10 de septiembre de 2013, Actas número 06, 07, 08 y 10 respectivamente.

Publicaciones reglamentarias:

Texto P.L. *Gaceta del Congreso* número 469 de 2012.

Ponencia Primer Debate Senado, *Gaceta del Congreso* número 230 de 2013.

Ponencia Segundo Debate Senado, *Gaceta del Congreso* número 280 de 2013.

Ponencia Primer Debate Cámara, *Gaceta del Congreso* número 639 de 2013.

El Presidente,

Telésforo Pedraza Ortega.

La Secretaria General Comisión Segunda,

Pilar Rodríguez Arias.

CONTENIDO

Gaceta número 876 - Miércoles, 30 de octubre de 2013

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado, 345 de 2013 Cámara, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias	1
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado en primer debate al Proyecto de ley número 322 de 2013 Cámara, 39 de 2012 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Sustitutorio del Convenio Simón Rodríguez”, suscrito en Valencia, República Bolivariana de Venezuela, el 23 de junio de 2001	43