



PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 223 DE 2013 SENADO “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y SE CONCEDEN FACULTADES EXTRAORDINARIAS”.

Bogotá D.C., Junio 17 de 2013

Honorable Senador
ROY BARRERAS MONTEALEGRE
Presidente
H. Congreso de la República
Ciudad

Respetados Miembros de la Mesa Directiva:

En cumplimiento de lo preceptuado en los Artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5 de 1992, nos permitimos rendir informe de Ponencia para Segundo Debate al Proyecto de Ley No. 223/13 Senado *“Por el cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”*.

De los Honorables Congresistas,

EUGENIO PRIETO SOTO
Coordinador Ponente

PLINIO OLANO BECERRA
Coordinador Ponente

LUIS FERNANDO DUQUE
Ponente

JORGE ELIECER GUEVARA
Ponente

MAURICIO AGUILAR HURTADO
Ponente

JORGE H. PEDRAZA GUTIERREZ
Ponente

CARLOS ALBERTO BAENA L.
Ponente



PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 223 DE 2013 SENADO “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y SE CONCEDEN FACULTADES EXTRAORDINARIAS”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY:

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

De manera específica la ley busca implementar algunas de las recomendaciones de la Comisión de Expertos en Infraestructura, y superar los principales “cuellos de botella” que afectan la agilidad y viabilidad real del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte: adquisición de predios, licencias ambientales y redes de servicios públicos, entre otros.

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

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

B. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Esta iniciativa fue presentada por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte el 22 de marzo de 2013 ante la Secretaria General del Honorable Senado de la República y publicada en esta misma fecha en la Gaceta 137 de 2013 de Senado. Posteriormente, se procedió a radicarse en la Comisión Sexta de Senado; luego de realizar mesas de trabajo conjuntas entre los ponentes, con las entidades gubernamentales relacionadas con el proyecto de ley, con los gremios y entidades del sector, se pone en consideración de la Comisión Sexta del Senado

la ponencia para primer debate siendo aprobada en sesión del día 29 de mayo del presente año; se nombran como coordinadores ponentes para segundo debate a los Honorables Senadores Plinio Olano Becerra y Eugenio Prieto Soto, quienes en compañía de los demás ponentes designados rinden para consideración de la plenaria de la corporación, el siguiente informe de ponencia.

C. MARCO NORMATIVO

1. MARCO CONSTITUCIONAL

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

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

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

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

Por consiguiente, ha señalado expresamente la Corte Constitucional que lo atinente a la regulación de la prestación del servicio público de transporte, los modos y medios en que éste 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.*” (Art. 3 Ley 105 de 1993). La Ley 105 de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad.

De otra parte, por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, se entiende aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países (art. 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. (Art. 3 Ley 105 de 1993 y Art. 4 Ley 336/96).

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

3. MARCO JURISPRUDENCIAL

Como lo ha manifestado la Corte Constitucional, “*es claro que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales. Así, la libertad de movimiento y circulación (C.P. art.*

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

24, Convención Interamericana art. 22, Pacto de Derechos Civiles y Políticos art. 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 éstos 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*

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

físicos, sensoriales y psíquicos^{11.4} (Subrayado y negrillas fuera del texto)

Adicionalmente, ha mencionado la Corte Constitucional cómo la operación del transporte público resulta inherente a la finalidad social del Estado, por lo que: *“tiene por objeto propugnar por el libre acceso de los usuarios en condiciones de seguridad, calidad, salubridad, cubrimiento y libertad de acceso; al punto que de no existir una adecuada regulación de los derechos de los particulares frente al interés colectivo, se generaría una grave descoordinación de las fuerzas que actúan en el escenario del tránsito vehicular*¹². *La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”, la cual en tanto finalidad se ajusta a los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 2°, 11, 24, 365 y 366, que imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia y garantizar su bienestar general*⁵

4. MARCO INTERNACIONAL

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

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

La planificación estratégica de las infraestructuras de transportes a escala nacional y regional constituye una práctica que ha ido ganando protagonismo en el campo de la política de transporte, conforme las grandes infraestructuras y

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

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

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

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

sistemas de transporte han ido ganando relevancia como sistemas progresivamente determinantes del desarrollo económico a escala mundial.

Para América Latina en su conjunto la brecha de infraestructuras se ha incrementado en el curso de las últimas décadas. Según estudios de la CEPAL⁸ esta brecha se habría ido incrementando de forma prácticamente continuada a partir de 1995. En realidad toda la información disponible indica que dicha brecha se habría venido incrementando al menos desde los años 80, durante los que comenzó a resentirse el esfuerzo inversor en infraestructura de la mayoría de los países de la Región.

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

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

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

D. EXPOSICIÓN DE LA CONVENIENCIA:

La génesis de este proyecto de ley radica principalmente en el informe de la Comisión de Infraestructura o Comisión de Expertos de fecha octubre de 2012, conformada por profesionales de altas calidades y competencias profesionales, quienes partiendo de un diagnóstico de la situación de nuestra infraestructura de

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

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

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

transporte en todos sus modos¹¹, analizaron las principales razones de su rezago en nuestro país.

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

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

I. Conveniencia Social del Proyecto de ley:

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

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

II. Conveniencia económica:

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

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

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

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

III. Conveniencia Política y Jurídica del Proyecto de ley:

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

Este proyecto de ley contiene instrumentos para que se puedan solucionar los conflictos sin que se tenga que acudir a la justicia contenciosa, pues prevé la posibilidad de pactar en los contratos una fórmula matemática para determinar las eventuales prestaciones recíprocas en caso de terminación anticipada por decisión unilateral de la entidad o derivada de un acuerdo entre las partes, fórmula que se convierte en un mecanismo preventivo de conflictos contractuales; además, prevé la posibilidad de solucionar mediante un tribunal técnico, financiero y jurídico los conflictos de esta naturaleza, sin que se vea afectada la ejecución de

¹² Exposición de motivos del proyecto de ley “**POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**”



los contratos de infraestructura, es decir, no se paraliza el contrato en el evento que surja una discrepancia entre las partes.

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

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

En este proyecto de ley también se incluyen disposiciones en cuanto a redes de servicios públicos, de telecomunicaciones y de transporte de hidrocarburos, pues actualmente **no** existe normatividad que regule su traslado, ni quién debe ser el responsable de su traslado ni quién asumiría los costos. Con esta regulación se genera una conciencia de **planeación** de la infraestructura y se da aplicación al principio de **coordinación** entre las diferentes entidades. Y en lo relacionado con permisos mineros, dado que se han detectado problemas tales como falta coordinación entre el sector de la infraestructura y el sector minero, se prevé la obligación de la entidad que desarrolle proyectos de infraestructura de transporte de informar a la autoridad minera sobre los trazados y ubicación del proyecto para que ésta coloque las restricciones en los contratos de concesión minera. Con esta información se le da aplicación a los principios de planeación y coordinación, evitándose las superposiciones.

Por último, se generan mecanismos para reglamentar, regular e integrar la normatividad técnica del sector, a través de la creación de la **Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte**, para lo cual el Gobierno solicitó facultades extraordinarias; se busca generar mecanismos para la reorganización de los trámites de los proyectos de infraestructura de transporte, para lo cual se propone que se organice administrativamente el sector a través de una **Ventanilla Única o un Centro de Servicios Especializado**, en el que se adelanten todos los



trámites, autorizaciones y permisos relacionados con la estructuración, planeación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, adicionalmente, se propone la creación de la **Unidad de Planeación del Sector Transporte** para planear en forma integral, indicativa, permanente y coordinada con las entidades y organismos del sector transporte, todo lo relativo a los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de la Nación, coordinar con las entidades territoriales los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de estas entidades y consolidar y divulgar la información de los proyectos de infraestructura del transporte del sector.

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

PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos solicitar a la Plenaria de la Corporación, dar Segundo Debate al Proyecto de Ley No. 223/13 Senado *“Por el cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”* con el pliego de modificaciones propuesto.

De los Honorables Congressistas,

EUGENIO PRIETO SOTO
Coordinador Ponente

PLINIO OLANO BECERRA
Coordinador Ponente

LUIS FERNANDO DUQUE
Ponente

JORGE ELIECER GUEVARA
Ponente

MAURICIO AGUILAR HURTADO
Ponente

JORGE H. PEDRAZA GUTIERREZ
Ponente

CARLOS ALBERTO BAENA L.
Ponente



**PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE
AL PROYECTO DE LEY No. 223 DE 2013 SENADO “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**

EL ARTÍCULO 1 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

EL ARTÍCULO 2 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

EL ARTÍCULO 3 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

EL ARTÍCULO 4 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

1. La infraestructura de transporte terrestre automotor, con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, terrenos de explotación urbanos o rurales, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización.
2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.
3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.
4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a éstos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico.
5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.
6. Las líneas férreas y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, las estaciones férreas, la señalización y la infraestructura para el control del tránsito.
7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.
8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.
9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.
10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorutas, paraderos, terminales, estaciones, y plataformas tecnológicas.
11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

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

EL ARTÍCULO 5 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

EL ARTÍCULO 6 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

EN EL ARTÍCULO 7 DEL PROYECTO SE ADICIONA LITERAL f) Y SE ADICIONA EL PLAZO PARA EL SUMINISTRO DE INFORMACIÓN, EL ARTÍCULO 7 QUEDARÁ ASÍ:

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

- a) Las redes de servicios públicos, la infraestructura de transporte de hidrocarburos y la infraestructura de telecomunicaciones.
- b) El patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico
- c) Los recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental
- d) Los inmuebles sobre los cuales recaigan medidas de protección al patrimonio de la población desplazada y/o restitución de tierras, conforme a lo previsto en las leyes 387 de 1997 y 1448 de 2011 y demás disposiciones que las modifiquen, adicionen o complementen.

- e) Las comunidades étnicas establecidas.
- f) Títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación.

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

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

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

EN EL ARTÍCULO 8 DEL PROYECTO, SE MODIFICAN EN SU REDACCIÓN ALGUNAS DEFINICIONES Y SE SUSTITUYE LA DEFINICIÓN DE “LIBRE COMPETENCIA” POR LA DE “EFICIENCIA”, EL ARTÍCULO 8 QUEDARÁ ASÍ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EL ARTÍCULO 9 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

EL ARTÍCULO 10 DEL PROYECTO SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 10. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CON INTERVENCIÓN URBANA Y RURAL DE LA RED SECUNDARIA O TERCIARIA. En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto.

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

EL ARTÍCULO 11 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

**TÍTULO II.
DEFINICIONES**

EN EL ARTÍCULO 12 DEL PROYECTO EN LA DEFINICIÓN DE ESTUDIOS DE INGENIERÍA, SE AMPLÍA LO CONTEMPLADO PARA “FASE 2. FACTIBILIDAD” Y EN LA DEFINICIÓN DE “VECINOS Y ALEDAÑOS”, SE HACE REFERENCIA DIRECTA AL ARTÍCULO QUE REGULA LA AUTORIZACIÓN TEMPORAL, EL ARTÍCULO 12 QUEDARÁ ASÍ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO III.

DISPOSICIONES ESPECIALES EN MATERIA DE CONTRATACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

EL ARTÍCULO 13 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

PARÁGRAFO 2. Para los contratos celebrados con anterioridad a la sanción de la presente Ley, que estén en etapa de operación, la entidad pública contratante podrá proponer fórmulas que aceleren la recuperación de la inversión, garantizando al contratista el pago de las prestaciones a que tiene derecho, posibilitando de común acuerdo la terminación anticipada del contrato.

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

EL ARTÍCULO 14 DEL PROYECTO, QUEDARÁ ASÍ:

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

Durante la vigencia del contrato, el Tribunal o el amigable componedor antes indicado funcionarán transitoriamente cada vez que se presenten conflictos que sean sometidos a consideración, bajo las reglas dispuestas en la Ley 1563 de 2012, o aquellas que la adicionen, modifiquen o sustituyan, sin perjuicio de que las partes puedan acudir a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el contrato o en la Ley vigente.

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

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

EL ARTÍCULO 15 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

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

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



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

EN EL ARTÍCULO 16 DEL PROYECTO SE SUSTITUYE EN EL FINAL DEL LITERAL a) DEL PARÁGRAFO LA LETRA “Y” POR “O” Y SE MODIFICA EL LITERAL b), EL ARTÍCULO 16 QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 16. Para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte las entidades deberán abrir los procesos de selección si cuentan con estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad como mínimo, sin perjuicio de los estudios jurídicos, ambientales y financieros con que debe contar la entidad.

PARÁGRAFO.- La anterior disposición no se aplicará:

- a) Cuando excepcionalmente la entidad pública requiera contratar la elaboración de estudios y diseños, construcción y/o mantenimiento de manera integral, o
- b) Para las iniciativas privadas de asociación pública-privada previstas en la Ley 1508 de 2012 o la norma que la modifique, sustituya o reemplace, caso en el cual se podrá contratar con estudios y diseños Fase 1.

EL ARTÍCULO 17 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 17. REGISTRO DE APOYO AL SISTEMA DE PRECALIFICACIÓN. Para los proyectos de asociación público privada de infraestructura de transporte, las entidades contratantes podrán implementar un Registro de Apoyo al Sistema de Precalificación, en el cual deberán inscribirse todas las personas naturales y jurídicas nacionales o extranjeras que aspiren a participar en las precalificaciones de la entidad.

TÍTULO IV

GESTION Y ADQUISICIÓN PEDIALES, GESTION AMBIENTAL, ACTIVOS Y REDES DE SERVICIOS PUBLICOS, TICS Y DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS Y PERMISOS MINEROS Y SERVIDUMBRES.

CAPÍTULO I - GESTIÓN Y ADQUISICIÓN PREDIAL

EL ARTÍCULO 18 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 18. Definir como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte a los que se

refiere esta ley, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción, mantenimiento, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes y terrenos urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

EN EL ARTÍCULO 19 DEL PROYECTO, SE RETOMA EL PARÁGRAFO 1. QUE ESTABA PROPUESTO EN LA PONENCIA PARA PRIMER DEBATE, EL ARTÍCULO QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 19. La adquisición predial es responsabilidad del Estado y para ello la entidad pública responsable del proyecto podrá adelantar la expropiación administrativa con fundamento en el motivo definido en el artículo anterior, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en las leyes 9 de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial con fundamento en el mismo motivo, de conformidad con lo previsto en las leyes 9 de 1989 y 1564 de 2012.

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

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

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

EL ARTÍCULO 20 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTICULO 20. SANEAMIENTOS POR MOTIVOS DE UTILIDAD PÚBLICA. La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes, gozará en favor de la entidad pública del saneamiento automático de cualquier vicio relativo a su titulación y tradición, cuando los mismos surjan durante el proceso de adquisición o con posterioridad a éste, 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 9 de 1989, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario.

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

EL ARTÍCULO 21 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 21. LIMITACIONES, AFECTACIONES, GRAVÁMENES AL DOMINIO Y MEDIDAS CAUTELARES. En el proceso de adquisición de predios requeridos para proyectos de infraestructura de transporte, en caso de existir acuerdo de negociación entre la entidad estatal y el tradente y previo al registro de la escritura pública correspondiente, la entidad estatal, con cargo al valor del negocio, podrá descontar la suma total o proporcional que se adeuda por concepto de gravámenes, limitaciones, afectaciones y medidas cautelares y pagar directamente dicho valor al acreedor o mediante depósito judicial a órdenes del despacho respectivo, en caso de cursar procesos ejecutivos u ordinarios en los que se haya ordenado el respectivo gravamen, considerando para el efecto el área objeto de adquisición.

La entidad estatal adquirente expedirá un oficio con destino al Registrador de Instrumentos Públicos respectivo o a la autoridad competente, en el cual se solicite levantar la limitación, la afectación, gravamen o medida cautelar, evidenciando el pago correspondiente, cuando a ello haya lugar. El Registrador deberá dar trámite a la solicitud en un término perentorio de 15 días hábiles. Una vez realizada la respectiva anotación en el registro, el Registrador deberá dar aviso mediante oficio al Notario correspondiente para que obre en la escritura pública respectiva del inmueble.

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

EL ARTÍCULO 22 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 22. AVALUADORES Y METODOLOGÍA DE AVALÚO.-El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” –IGAC o la autoridad catastral correspondiente o las

personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz.

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

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

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

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

EL ARTÍCULO 23 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 23. REVISIÓN E IMPUGNACIÓN DE AVALÚOS COMERCIALES. Para la adquisición o expropiación de bienes requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte, la entidad solicitante, o quien haga sus veces, del avalúo comercial, podrá pedir la revisión e impugnación dentro de los (5) días siguientes a la fecha de su entrega. La impugnación puede proponerse directamente o en subsidio de la revisión.

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

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

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

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

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

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

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

EL ARTÍCULO 24 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 24. NOTIFICACION 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 aquéllos.

EL ARTÍCULO 25 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 25. ACTUALIZACIÓN DE CABIDA Y LINDEROS. En caso que en el proceso de adquisición o expropiación de inmuebles necesarios para la realización de proyectos de infraestructura de transporte, se requiera la actualización de

cabida y/o linderos, la entidad pública, o quien haga sus veces, procederá a solicitar dicho trámite ante el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” –IGAC- o la autoridad catastral correspondiente.

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

Si la información de catastro no coincide con la de los títulos registrados, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” –IGAC- o la autoridad catastral correspondiente convocará a los titulares de derechos de dominio y demás interesados, directamente o través de un medio de comunicación idóneo, para buscar un acuerdo a partir de una propuesta que sobre cabida y/o linderos el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” -IGAC o quien haga sus veces realice. Si se llega a un acuerdo, se expedirá la certificación de cabida y/o linderos; en caso contrario, se agotarán las instancias judiciales a que haya lugar por parte de los titulares de derecho de dominio.

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

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

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

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

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

EL ARTÍCULO 26 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

EL ARTÍCULO 27 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

EL ARTÍCULO 28 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

EL ARTÍCULO 29 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

EL ARTÍCULO 30 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

EL ARTÍCULO 31 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 31. CESIÓN VOLUNTARIA A TÍTULO GRATUITO DE FRANJAS DE TERRENO. Los titulares de derechos reales sobre los predios requeridos para la

ejecución de proyectos de infraestructura podrán ceder de manera voluntaria y a título gratuito en favor del ente adquirente los inmuebles de su propiedad sin que previamente tenga que mediar oferta formal de compra. La cesión a que se refiere este artículo no generará gastos de notariado y registro.

EL ARTÍCULO 32 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

EL ARTÍCULO 33 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

EL ARTÍCULO 34 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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



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

EL ARTÍCULO 35 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

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

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

EL ARTÍCULO 36 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

EL ARTÍCULO 37 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II - GESTIÓN AMBIENTAL

EL ARTÍCULO 38 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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



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

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

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

EL ARTÍCULO 39 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

EL ARTÍCULO 40 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

El Gobierno Nacional reglamentará en un término máximo de ciento veinte (120) días calendario el listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos de



infraestructura de transporte, para el debido cumplimiento de la presente disposición.

EL ARTÍCULO 41 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

EL ARTÍCULO 42 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

EL ARTÍCULO 43 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

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

EL ARTÍCULO 44 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

CAPÍTULO III - ACTIVOS Y REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS, TICS Y DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS.

EL ARTÍCULO 45 DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

EL ARTÍCULO 46 DEL PROYECTO SE ELIMINA, RETOMANDO UN BLOQUE DE ARTÍCULOS QUE EN LA PONENCIA EN PRIMER DEBATE SE HABÍAN ELIMINADO, SE MODIFICAN EN SU REDACCIÓN Y SE REORGANIZA LA NUMERACIÓN EN ADELANTE.

SE INCLUYE ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 46, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 46. FORMULACIÓN Y EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE QUE INVOLUCRAN EL TRASLADO O REUBICACIÓN DE REDES. Las entidades públicas o personas de derecho privado responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte deberán analizar, en cada caso lo siguiente:

1. La pertinencia de trasladar o reubicar las redes y activos de servicios públicos, de la industria del Petróleo o de telecomunicaciones como

consecuencia del desarrollo de estos proyectos o de conservar o modificar la ubicación del proyecto de infraestructura.

2. Las condiciones técnicas, legales y financieras bajo las cuales se efectuará dicho traslado o reubicación.
3. La existencia de convenios o acuerdos para traslado o reubicación de redes y activos con prestadores de servicios públicos o proveedores de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo.

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

- a) Aplicar el convenio o acuerdo vigente para realizar el traslado o reubicación de redes y activos;
- b) Celebrar los convenios o acuerdos necesarios para establecer o definir las condiciones para realizar el traslado o reubicación de redes y activos; ó
- c) De no lograr ningún acuerdo, se deberá adelantar el procedimiento para la reubicación o traslado de redes y activos de que trata el artículo siguiente, a partir de su numeral 4.

SE INCLUYE ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 47, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 47. PROCEDIMIENTO PARA LA REUBICACIÓN O TRASLADO DE ACTIVOS Y REDES. Cuando una entidad pública responsable de un proyecto de infraestructura de transporte identifique la necesidad de trasladar redes de servicios públicos, de la Industria del Petróleo, entre otros, o de telecomunicaciones, entre otros, deberá:

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

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

3.- El prestador y/u operadores de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, atenderá la comunicación indicada en el numeral primero del presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario a su recibo, informando por escrito:

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

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

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

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

6.- De no llegarse a un acuerdo dentro del plazo establecido en los numerales anteriores, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, el prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, deberán acudir, para los fines previstos en el numeral siguiente, a la Comisión de Regulación correspondiente o al Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos,

dentro de los 10 días calendario siguientes a la manifestación a que se refiere el numeral anterior.

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

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

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

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

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

SE INCLUYE ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 48, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 48. CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA RED OBJETO DE TRASLADO O REUBICACIÓN. Para efectos de la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación, se aplicará la regulación sectorial vigente.

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

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

SE INCLUYE ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 49, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 49. ASIGNACIÓN DE LOS COSTOS DE TRASLADO O REUBICACIÓN DE ACTIVOS Y REDES. Para efecto de determinar la asunción de los costos derivados del traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos y telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

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

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

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

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

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

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

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

SE INCLUYE ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 50, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

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

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

utilizada por la regulación desde el momento real o estimado de instalación de dicha red.

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

SE INCLUYE ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 51, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 51. CONTRATOS DE APOORTE REEMBOLSABLE PARA EL TRASLADO O REUBICACIÓN DE REDES. El Instituto Nacional de Vías –INVÍAS-, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –AEROCIVIL-, Cormagdalena y demás autoridades del orden nacional o territorial que tengan a su cargo la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, podrán celebrar contratos de aporte reembolsable con los prestadores y operadores de servicios públicos o proveedores de redes, activos y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC- o de la Industria del Petróleo, entre otros, responsables del traslado o la reubicación de redes para el desarrollo de obras de infraestructura de transporte, mediante los cuales la entidad pública aportará, en calidad de crédito reembolsable, los recursos requeridos para las obras de traslado o reubicación reconocidos tarifariamente.

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

SE INCLUYE ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 52, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 52. SUSPENSIÓN EN INTERÉS DEL SERVICIO. Cuando por efecto del traslado de las redes y activos de servicios públicos, servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC- o de la Industria del Petróleo, entre otros, a las cuales hace referencia el presente capítulo, sea necesario suspender la prestación del servicio público o afecte las condiciones de continuidad del

servicio, la responsabilidad derivada de la suspensión no será imputable al prestador de servicios públicos o al proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, ni afectará los indicadores de calidad definidos en la regulación sectorial vigente, ni se considerará falla en la prestación del servicio.

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

SE INCLUYE ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 53, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 53. En los proyectos para la construcción, ampliación, rehabilitación y apertura de nuevos tramos de infraestructura de transporte, podrá preverse la incorporación de infraestructura para el despliegue de redes públicas de tecnologías de la información y las comunicaciones o de elementos que soporten el despliegue de dichas redes, previa solicitud del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o quien haga sus veces.

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

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

SE INCLUYE ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 54, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 54. REUBICACIÓN DE REDES Y ACTIVOS. Cuando por motivo de la implementación de proyectos de infraestructura de transporte se requiera trasladar o reubicar redes y activos de servicios públicos y actividades complementarias, o de telecomunicaciones o de hidrocarburos, entre otros, se deben integrar a los corredores y redes existentes cumpliendo con la normatividad vigente para lograr la optimización de la ocupación física del terreno y del espacio aéreo, en la medida de lo técnicamente posible.

EL ARTÍCULO 47 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 55 Y QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

Para los efectos de lo previsto en este parágrafo, 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 2º de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite.

CAPÍTULO IV - PERMISOS MINEROS

EL ARTÍCULO 48 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 56 Y QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 56. De conformidad con la reglamentación en materia de uso, tarifas y capacidad que para el efecto expidan las autoridades competentes, las obras de infraestructura de transporte realizadas por los titulares mineros que hayan sido incluidas en los programas de trabajos y obras o instrumentos similares presentados a la autoridad minera, deberán cumplir la función social de acceso, de carga y/o pasajeros, a los terceros que requieran utilizarla. Estas obras revertirán gratuitamente a favor del Estado en todos los casos de terminación del contrato de concesión minera, conforme con las disposiciones del Código de Minas.

EL ARTÍCULO 49 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 57 Y QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 57. La autoridad competente deberá informar a la autoridad minera o quien haga sus veces, los trazados y ubicación de los proyectos de infraestructura de transporte, una vez aprobados, así como las fuentes de materiales que se identifiquen por el responsable del proyecto, necesarias para la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte, con el fin de que las áreas ubicadas en dicho trazado y las fuentes de materiales identificadas sean incluidas en el Catastro Minero Colombiano y de este modo sean declaradas como zonas de minería restringida y en las mismas, sólo sea posible efectuar explotación minera para el proyecto de infraestructura de transporte.

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

EL ARTÍCULO 50 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 58 Y QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 58. Autorización Temporal. El Ministerio de Transporte de común acuerdo con el Ministerio de Minas, establecerán la reglamentación de las Autorizaciones Temporales para la utilización de materiales de construcción que se necesiten exclusivamente para proyectos de infraestructura de transporte.

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

mitigación ambiental que vaya sujeto a un término en la decisión de la autoridad ambiental.

EL ARTÍCULO 51 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 59, SE CORRIGE LA NORMA QUE HACE REFERENCIA PARA DESIGNACIÓN DE ÁRBITROS Y PROCEDIMIENTO ARBITRAL, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 59. Sobre los corredores viales establecidos que conforman la Red Vial Nacional, la autoridad minera no podrá otorgar derechos mineros. El Ministerio del Transporte delimitará los corredores existentes y/o necesarios.

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

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

En caso de que no se logre acuerdo entre el titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero, dentro del término establecido en el párrafo anterior, se reanudará la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

En consecuencia, la autoridad encargada de adelantar el proyecto de infraestructura de transporte y la autoridad minera designarán peritos con el fin de determinar el valor a indemnizar al minero tradicional, de conformidad con lo establecido en el artículo 1º del Decreto 0933 del 9 de mayo del 2013, que haya sido debidamente formalizado mediante un contrato de concesión minera.

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

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

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

EL ARTÍCULO 52 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 60 Y QUEDARÁ IGUAL:

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

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

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

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

**TÍTULO V
DISPOSICIONES FINALES**

EL ARTÍCULO 53 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 61 Y QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 61. El Gobierno Nacional establecerá la organización administrativa requerida para implementar una ventanilla única o un centro de servicios especializado para adelantar todos los trámites, autorizaciones y permisos relacionados con la estructuración, planeación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte.



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

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

EL ARTÍCULO 54 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 62 Y QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 62. En caso de emergencia, desastre o calamidad pública, alteración del orden público o por razones de seguridad vial, la infraestructura de propiedad privada destinada al transporte, tal como: vías carreteras o férreas, aeródromos y puertos marítimos o fluviales, así como los elementos, equipos y maquinaria privados, podrán ser utilizados por las autoridades públicas, por quienes presten un servicio de transporte público, así como por cualquier vehículo, nave o aeronave.

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

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

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

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

EL ARTÍCULO 55 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 63 Y QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 63. En caso de contradicción entre la presente norma y otra de igual jerarquía, prevalecerán las disposiciones que se adoptan mediante la presente Ley, por ser una norma especial para la infraestructura de transporte.

EL ARTÍCULO 56 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 64 Y QUEDARÁ IGUAL:

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

EN EL ARTÍCULO 57 DEL PROYECTO, EN EL NUMERAL 1, SE ADICIONA LA EXPRESIÓN “DE INFRAESTRUCTURA DE” Y EN EL NUMERAL 2 SE ELIMINA LA PALABRA “TÉCNICA”, EL ARTÍCULO 57 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 65 Y QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 65. Se otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de seis (6) meses para:

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

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

2. Crear la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte como una Unidad Administrativa Especial, con independencia administrativa, técnica y patrimonial, con personería jurídica adscrita al Ministerio de Transporte, la

cual tendrá como misión reglamentar y regular e integrar la normatividad del sector, así como regular, promover y proteger la competencia del sector, evitar los monopolios y la posición dominante en los proyectos de infraestructura de transporte y definir la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio de transporte y los proyectos de infraestructura del sector, fijar las tarifas de las actividades reguladas y los topes máximos de actividades no-reguladas del sector transporte, servir de instancia de resolución de conflictos entre los distintos actores del sector transporte, Quedará exceptuada de la competencia de la Comisión, la regulación del modo aéreo.

SE PROPONE INCLUIR UN ARTÍCULO NUEVO, EL CUAL SERÁ EL NÚMERO 66 Y QUEDARÁ ASÍ:

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

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

EL ARTÍCULO 58 PASA A SER EL ARTÍCULO 67 Y QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 67. La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga el artículo 32 de la Ley 105 de 1993, el artículo 83 de la Ley 1450 de 2011, parágrafos 1 y 2 del artículo 87 de la Ley 1474 de 2011 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

EUGENIO PRIETO SOTO
Coordinador Ponente

PLINIO OLANO BECERRA
Coordinador Ponente



LUIS FERNANDO DUQUE
Ponente

JORGE ELIECER GUEVARA
Ponente

MAURICIO AGUILAR HURTADO
Ponente

JORGE H. PEDRAZA GUTIERREZ
Ponente

CARLOS ALBERTO BAENA L.
Ponente



**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE
AL PROYECTO DE LEY No. 223 DE 2013 SENADO “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 conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con éste, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

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

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

1. La infraestructura de transporte terrestre automotor, con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, terrenos de explotación urbanos o rurales, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización.
2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.

3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.
4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a éstos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico.
5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.
6. Las líneas férreas y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, las estaciones férreas, la señalización y la infraestructura para el control del tránsito.
7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.
8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.
9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.
10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorutas, paraderos, terminales, estaciones, y plataformas tecnológicas.
11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

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

ARTÍCULO 5. Las acciones de planificación, ejecución y mantenimiento de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se



ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

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

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

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

- a) Las redes de servicios públicos, la infraestructura de transporte de hidrocarburos y la infraestructura de telecomunicaciones.
- b) El patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico
- c) Los recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental
- d) Los inmuebles sobre los cuales recaigan medidas de protección al patrimonio de la población desplazada y/o restitución de tierras, conforme a lo previsto en las leyes 387 de 1997 y 1448 de 2011 y demás disposiciones que las modifiquen, adicionen o complementen.
- e) Las comunidades étnicas establecidas.
- f) Títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

ARTÍCULO 10. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CON INTERVENCIÓN URBANA Y RURAL DE LA RED SECUNDARIA O Terciaria. En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto.

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

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

TÍTULO II. DEFINICIONES

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Servicios conexos al transporte: Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan

el transporte, de acuerdo con las competencias de las autoridades previstas para cada modo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO III.

DISPOSICIONES ESPECIALES EN MATERIA DE CONTRATACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

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

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

PARÁGRAFO 2. Para los contratos celebrados con anterioridad a la sanción de la presente Ley, que estén en etapa de operación, la entidad pública contratante podrá proponer fórmulas que aceleren la recuperación de la inversión, garantizando al contratista el pago de las prestaciones a que tiene derecho, posibilitando de común acuerdo la terminación anticipada del contrato.

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

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

Durante la vigencia del contrato, el Tribunal o el amigable componedor antes indicado funcionarán transitoriamente cada vez que se presenten conflictos que

sean sometidos a consideración, bajo las reglas dispuestas en la Ley 1563 de 2012, o aquellas que la adicionen, modifiquen o sustituyan, sin perjuicio de que las partes puedan acudir a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el contrato o en la Ley vigente.

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 16. Para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte las entidades deberán abrir los procesos de selección si cuentan con estudios de

ingeniería en Etapa de Factibilidad como mínimo, sin perjuicio de los estudios jurídicos, ambientales y financieros con que debe contar la entidad.

PARÁGRAFO.- La anterior disposición no se aplicará:

- a) Cuando excepcionalmente la entidad pública requiera contratar la elaboración de estudios y diseños, construcción y/o mantenimiento de manera integral, o
- b) Para las iniciativas privadas de asociación pública-privada previstas en la Ley 1508 de 2012 o la norma que la modifique, sustituya o reemplace, caso en el cual se podrá contratar con estudios y diseños Fase 1.

ARTÍCULO 17. REGISTRO DE APOYO AL SISTEMA DE PRECALIFICACIÓN.
Para los proyectos de asociación público privada de infraestructura de transporte, las entidades contratantes podrán implementar un Registro de Apoyo al Sistema de Precalificación, en el cual deberán inscribirse todas las personas naturales y jurídicas nacionales o extranjeras que aspiren a participar en las precalificaciones de la entidad.

TÍTULO IV

GESTION Y ADQUISICIÓN PREDIALES, GESTION AMBIENTAL, ACTIVOS Y REDES DE SERVICIOS PUBLICOS, TICS Y DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS Y PERMISOS MINEROS Y SERVIDUMBRES.

CAPÍTULO I - GESTIÓN Y ADQUISICIÓN PREDIAL

ARTÍCULO 18. Definir como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte a los que se refiere esta ley, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción, mantenimiento, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes y terrenos urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

ARTÍCULO 19. La adquisición predial es responsabilidad del Estado y para ello la entidad pública responsable del proyecto podrá adelantar la expropiación administrativa con fundamento en el motivo definido en el artículo anterior, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en las leyes 9 de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial con fundamento en el mismo motivo, de conformidad con lo previsto en las leyes 9 de 1989 y 1564 de 2012.

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

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

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

ARTICULO 20. SANEAMIENTOS POR MOTIVOS DE UTILIDAD PÚBLICA. La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes, gozará en favor de la entidad pública del saneamiento automático de cualquier vicio relativo a su titulación y tradición, cuando los mismos surjan durante el proceso de adquisición o con posterioridad a éste, 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 9 de 1989, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario.

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

ARTÍCULO 21. LIMITACIONES, AFECTACIONES, GRAVÁMENES AL DOMINIO Y MEDIDAS CAUTELARES. En el proceso de adquisición de predios requeridos para proyectos de infraestructura de transporte, en caso de existir acuerdo de negociación entre la entidad estatal y el tradente y previo al registro de la escritura pública correspondiente, la entidad estatal, con cargo al valor del negocio, podrá descontar la suma total o proporcional que se adeuda por concepto de gravámenes, limitaciones, afectaciones y medidas cautelares y pagar directamente dicho valor al acreedor o mediante depósito judicial a órdenes del despacho respectivo, en caso de cursar procesos ejecutivos u ordinarios en los que se haya ordenado el respectivo gravamen, considerando para el efecto el área objeto de adquisición.

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

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

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

ARTÍCULO 22. AVALUADORES Y METODOLOGÍA DE AVALÚO.-El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” –IGAC o la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz.

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

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

Las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos establecidos y/o modificados por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” –IGAC son de obligatorio y estricto cumplimiento para los avaluadores, propietarios y responsables de la gestión predial en 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 23. REVISIÓN E IMPUGNACIÓN DE AVALÚOS COMERCIALES. Para la adquisición o expropiación de bienes requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte, la entidad solicitante, o quien haga sus veces, del



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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 24. NOTIFICACION 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 aquéllos.

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

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

Si la información de catastro no coincide con la de los títulos registrados, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” –IGAC- o la autoridad catastral correspondiente convocará a los titulares de derechos de dominio y demás interesados, directamente o través de un medio de comunicación idóneo, para buscar un acuerdo a partir de una propuesta que sobre cabida y/o linderos el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” -IGAC o quien haga sus veces realice. Si se llega a un acuerdo, se expedirá la certificación de cabida y/o linderos; en caso contrario, se agotarán las instancias judiciales a que haya lugar por parte de los titulares de derecho de dominio.

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

Una vez se expida la certificación de cabida y/o linderos, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” –IGAC o la autoridad catastral correspondiente dará traslado a

la entidad u organismo encargado del registro de instrumentos públicos de la respectiva jurisdicción, con el fin de que proceda a hacer las anotaciones del caso.

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

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

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

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

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

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

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

Si los bienes hubieren sido objeto de embargo, gravamen hipotecario o demandas registradas, para efectos de ordenar la entrega anticipada, no serán oponibles

estas limitaciones. En todo caso, se respetarán los derechos de terceros dentro del proceso judicial.

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 31. CESIÓN VOLUNTARIA A TÍTULO GRATUITO DE FRANJAS DE TERRENO. Los titulares de derechos reales sobre los predios requeridos para la

ejecución de proyectos de infraestructura podrán ceder de manera voluntaria y a título gratuito en favor del ente adquirente los inmuebles de su propiedad sin que previamente tenga que mediar oferta formal de compra. La cesión a que se refiere este artículo no generará gastos de notariado y registro.

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 35. CESIÓN DE INMUEBLES ENTRE ENTIDADES PÚBLICAS. Los predios de propiedad de entidades públicas que se requieran para el desarrollo de



proyectos de infraestructura deberán ser cedidos a la entidad responsable del proyecto, a título gratuito u oneroso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

infraestructura de transporte a cargo de los municipios cuando se afecten predios que se encuentren ubicados en más de un municipio.

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

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

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

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

CAPÍTULO II - GESTIÓN AMBIENTAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

de las medidas de manejo ambiental que ordene adoptar, deberá responder, mediante oficio, de manera inmediata.

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III - ACTIVOS Y REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS, TICS Y DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS.

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

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

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

ARTÍCULO 46. FORMULACIÓN Y EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE QUE INVOLUCRAN EL TRASLADO O

REUBICACIÓN DE REDES. Las entidades públicas o personas de derecho privado responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte deberán analizar, en cada caso lo siguiente:

1. La pertinencia de trasladar o reubicar las redes y activos de servicios públicos, de la industria del Petróleo o de telecomunicaciones como consecuencia del desarrollo de estos proyectos o de conservar o modificar la ubicación del proyecto de infraestructura.
2. Las condiciones técnicas, legales y financieras bajo las cuales se efectuará dicho traslado o reubicación.
3. La existencia de convenios o acuerdos para traslado o reubicación de redes y activos con prestadores de servicios públicos o proveedores de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo.

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

- a) Aplicar el convenio o acuerdo vigente para realizar el traslado o reubicación de redes y activos;
- b) Celebrar los convenios o acuerdos necesarios para establecer o definir las condiciones para realizar el traslado o reubicación de redes y activos; ó
- c) De no lograr ningún acuerdo, se deberá adelantar el procedimiento para la reubicación o traslado de redes y activos de que trata el artículo siguiente, a partir de su numeral 4.

ARTÍCULO 47. PROCEDIMIENTO PARA LA REUBICACIÓN O TRASLADO DE ACTIVOS Y REDES. Cuando una entidad pública responsable de un proyecto de infraestructura de transporte identifique la necesidad de trasladar redes de servicios públicos, de la Industria del Petróleo, entre otros, o de telecomunicaciones, entre otros, deberá:

- 1.- Enviar comunicación escrita al prestador y operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, indicándole la ubicación del proyecto de infraestructura de transporte y demás información disponible que se requiera para identificar la(s) red(es) y activo (s) a reubicar o trasladar.
- 2.- Informarle al prestador y operador del servicio sobre la existencia de convenios, contratos o cualquier acuerdo de voluntades en virtud de los cuales la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el prestador y/u operador de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la

Industria del Petróleo, entre otros, hayan definido sus derechos y obligaciones relacionadas con el traslado o reubicación de redes y activos.

3.- El prestador y/u operadores de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, entre otros, atenderá la comunicación indicada en el numeral primero del presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario a su recibo, informando por escrito:

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

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

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

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

6.- De no llegarse a un acuerdo dentro del plazo establecido en los numerales anteriores, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, el prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o de la Industria del Petróleo, deberán acudir, para los fines previstos en el numeral siguiente, a la Comisión de Regulación correspondiente o al Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, dentro de los 10 días calendario siguientes a la manifestación a que se refiere el numeral anterior.

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 48. CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA RED OBJETO DE TRASLADO O REUBICACIÓN. Para efectos de la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación, se aplicará la regulación sectorial vigente.

En caso de no existir, se tomará el valor de la infraestructura actual teniendo en consideración la vida útil remanente de la red y su depreciación. La vida útil de los

activos que conforman la red deberá coincidir con la determinada para efectos contables.

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

ARTÍCULO 49. ASIGNACIÓN DE LOS COSTOS DE TRASLADO O REUBICACIÓN DE ACTIVOS Y REDES. Para efecto de determinar la asunción de los costos derivados del traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos y telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 51. CONTRATOS DE APOORTE REEMBOLSABLE PARA EL TRASLADO O REUBICACIÓN DE REDES. El Instituto Nacional de Vías –INVÍAS-, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –AEROCIVIL-, Cormagdalena y demás autoridades del orden nacional o territorial que tengan a su cargo la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, podrán celebrar contratos de aporte reembolsable con los prestadores y operadores de servicios públicos o proveedores de redes, activos y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC- o de la Industria del Petróleo, entre otros, responsables del traslado o la reubicación de redes para el desarrollo de obras de infraestructura de transporte, mediante los cuales la entidad pública aportará, en calidad de crédito reembolsable, los recursos requeridos para las obras de traslado o reubicación reconocidos tarifariamente.

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

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

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

ARTÍCULO 53. En los proyectos para la construcción, ampliación, rehabilitación y apertura de nuevos tramos de infraestructura de transporte, podrá preverse la incorporación de infraestructura para el despliegue de redes públicas de tecnologías de la información y las comunicaciones o de elementos que soporten el despliegue de dichas redes, previa solicitud del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o quien haga sus veces.

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

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

ARTÍCULO 54. REUBICACIÓN DE REDES Y ACTIVOS. Cuando por motivo de la implementación de proyectos de infraestructura de transporte se requiera trasladar o reubicar redes y activos de servicios públicos y actividades complementarias, o de telecomunicaciones o de hidrocarburos, entre otros, se deben integrar a los corredores y redes existentes cumpliendo con la normatividad vigente para lograr la optimización de la ocupación física del terreno y del espacio aéreo, en la medida de lo técnicamente posible.

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV - PERMISOS MINEROS

ARTÍCULO 56. De conformidad con la reglamentación en materia de uso, tarifas y capacidad que para el efecto expidan las autoridades competentes, las obras de infraestructura de transporte realizadas por los titulares mineros que hayan sido 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 57. La autoridad competente deberá informar a la autoridad minera o quien haga sus veces, los trazados y ubicación de los proyectos de infraestructura de transporte, una vez aprobados, así como las fuentes de materiales que se identifiquen por el responsable del proyecto, necesarias para la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte, con el fin de que las áreas ubicadas en dicho trazado y las fuentes de materiales identificadas sean incluidas en el Catastro Minero Colombiano y de este modo sean declaradas como zonas de minería restringida y en las mismas, sólo sea posible efectuar explotación minera para el proyecto de infraestructura de transporte.

PARÁGRAFO: El Ministerio de Transporte reglamentará los procedimientos administrativos, así como los tiempos y formatos que deben observarse y

tramitarse para allegar esta información, en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días calendario.

ARTÍCULO 58. Autorización Temporal. El Ministerio de Transporte de común acuerdo con el Ministerio de Minas, establecerán la reglamentación de las Autorizaciones Temporales para la utilización de materiales de construcción que se necesiten exclusivamente para proyectos de infraestructura de transporte.

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

ARTÍCULO 59. Sobre los corredores viales establecidos que conforman la Red Vial Nacional, la autoridad minera no podrá otorgar derechos mineros. El Ministerio del Transporte delimitará los corredores existentes y/o necesarios.

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

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

En caso de que no se logre acuerdo entre el titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero, dentro del término establecido en el párrafo anterior, se reanudará la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

En consecuencia, la autoridad encargada de adelantar el proyecto de infraestructura de transporte y la autoridad minera designarán peritos con el fin de determinar el valor a indemnizar al minero tradicional, de conformidad con lo



establecido en el artículo 1º del Decreto 0933 del 9 de mayo del 2013, que haya sido debidamente formalizado mediante un contrato de concesión minera.

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO V DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 61. El Gobierno Nacional establecerá la organización administrativa requerida para implementar una ventanilla única o un centro de servicios especializado para adelantar todos los trámites, autorizaciones y permisos relacionados con la estructuración, planeación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte.

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

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

ARTÍCULO 62. En caso de emergencia, desastre o calamidad pública, alteración del orden público o por razones de seguridad vial, la infraestructura de propiedad privada destinada al transporte, tal como: vías carreteras o férreas, aeródromos y puertos marítimos o fluviales, así como los elementos, equipos y maquinaria privados, podrán ser utilizados por las autoridades públicas, por quienes presten un servicio de transporte público, así como por cualquier vehículo, nave o aeronave.

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

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

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

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

ARTÍCULO 63. En caso de contradicción entre la presente norma y otra de igual jerarquía, prevalecerán las disposiciones que se adoptan mediante la presente Ley, por ser una norma especial para la infraestructura de transporte.

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

ARTÍCULO 65. Se otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de seis (6) meses para:

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

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

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



sector transporte, servir de instancia de resolución de conflictos entre los distintos actores del sector transporte, Quedará exceptuada de la competencia de la Comisión, la regulación del modo aéreo.

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

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

ARTÍCULO 67. La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga el artículo 32 de la Ley 105 de 1993, el artículo 83 de la Ley 1450 de 2011, parágrafos 1 y 2 del artículo 87 de la Ley 1474 de 2011 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

EUGENIO PRIETO SOTO
Coordinador Ponente

PLINIO OLANO BECERRA
Coordinador Ponente

LUIS FERNANDO DUQUE
Ponente

JORGE ELIECER GUEVARA
Ponente

MAURICIO AGUILAR HURTADO
Ponente

JORGE H. PEDRAZA GUTIERREZ
Ponente

CARLOS ALBERTO BAENA L.
Ponente