

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

Principales puntos atendidos en materia de infraestructura

GÓMEZ-PINZÓN

DESDE 1992

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

LEY 1955 DE 2019

El pasado 25 de mayo fue sancionada la Ley 1955 de 2019, mediante la que se adopta el Plan Nacional de Desarrollo – PND 2018 – 2022. Esta norma, que además de estar llamada a instrumentalizar los ejes del plan de gobierno del Presidente Iván Duque, ha sido siempre un mecanismo para atender necesidades puntuales de los diversos sectores del país y el de la Infraestructura no es la excepción. Así, en el PND 2018 – 2022 se encuentran disposiciones con las que se busca dinamizar las Asociaciones Público Privadas – APP, atender necesidades de proyectos específicos como son la provisión de oficinas para entidades públicas, sistemas férreos y puertos, entre otros temas.

A continuación, presentamos un resumen de los principales puntos atendidos por el PND en materia de Infraestructura. Consideramos que es de utilidad en la medida en que señala los proyectos y objetivos a los que el Gobierno Nacional prestará mayor atención en los próximos años.

No duden en contactarnos en caso de que requieran mayor en detalle en cualquier de los puntos aquí presentados.

1

APP para sedes administrativas de entidades públicas

2

Infraestructura recreacional y escolar

3

APP en el nivel subnacional y APP en general

4

Puertos

5

Transporte Férreo

6

Movilidad Urbana

7

Carreteras 4G

CONTACTO

Subsector

APP para sedes administrativas de entidades públicas

Artículos relevantes del PND

Artículo
91



Facultad de utilizar inmuebles de entidad públicas como medio de pago, financiación o garantía

Artículo
92



Proyectos a ser desarrollados por la Agencia Nacional Inmobiliaria Virgilio Barco Vargas, podrán implementarse como APP, pero también a través de mecanismos fiduciarios que no requieran de desembolsos públicos.

Artículo
93



Autorización a la Agencia Nacional Inmobiliaria para suscribir contratos de tracto sucesivo sobre inmuebles (arrendamiento u otro tipo de contratos) que se requieran para la financiación de APP referidas a esos mismos inmuebles.



APP para sedes administrativas de entidades públicas

Artículo 94



Sustracción de la Agencia Nacional Inmobiliaria de los límites de vigencias futuras normalmente aplicables.

Artículo 95



Facultad al Gobierno Nacional para, a través de APP, cooperación internacional, etc., atender el déficit de infraestructura de las entidades públicas.

Artículo 276



Habilitación para transferencia entre entidades públicas, de inmuebles no requeridos para el desarrollo de las funciones de quien lo transfiere.

APP para sedes administrativas de entidades públicas

Impactos

Las APP para la provisión de infraestructura de las distintas entidades públicas es una gran oportunidad para atender el déficit que existe en la materia, pero se ha chocado con las limitaciones presupuestales propias del Estado. Es el caso de Proyecto CAN, el cual por falta de aprobación de vigencias futuras no ha superado la etapa de pre-pliegos.

Así, en las normas contenidas en el PND se encuentra una voluntad de dinamizar el sector, a través de por ejemplo mecanismos adicionales a las APP (mecanismos fiduciarios, contratos de tracto sucesivo), que en conjunto o de forma independiente provean las garantías necesarias para la viabilidad de su financiamiento al lograrse un menor impacto en el presupuesto público.

Igualmente, se introducen normas para facilitar la remuneración a través de derechos reales.

Proyectos como el Centro Administrativo Distrital de Bogotá y el Nuevo Edificio del Congreso pueden verse beneficiados con estas normas que el PND introduce.

Subsector**Infraestructura
recreacional y
escolar****Artículos relevantes del PND****Artículo
115**

Posibilidad de reducir en un 50% los tiempos de evaluación de la prefactibilidad y factibilidad de APP para escenarios públicos (estadios, coliseos, centros de convenciones, entre otros).

**Artículo
184**

Fortalecimiento del Fondo de Financiamiento de la Infraestructura Educativa, incorporando el sistema de obras por impuestos como fuente de recursos, requiriendo la adaptación de la infraestructura escolar a personas en situación de discapacidad, instrucción para la elaboración de un diagnóstico de la infraestructura educativa, entre otros.



Infraestructura recreacional y escolar

Impactos

Los tiempos de aprobación de iniciativas privadas (IP) para APP han demostrado ser supremamente largos (ver el caso del Coliseo El Campín en Bogotá), dotándose entonces a las entidades responsables de las herramientas para ajustarse mejor a las dinámicas de los originadores.

Así mismo, se destaca el fortalecimiento de los mecanismos para la provisión de infraestructura educativa donde, a las fuentes de financiación existentes (recursos públicos, APP, entre otras), se suma el mecanismo de obras por impuestos.

Subsector

APP en el nivel subnacional y APP en general

Artículos relevantes del PND

Artículo 90



Entidades territoriales y sus descentralizadas deberán conformar un equivalente al Fondo de Contingencias y realizar los respectivos aportes.

Artículo 104



Autorización a las Empresas de Economía Mixta e Industriales y Comerciales del Estado para que, a su elección, puedan acudir al régimen de APP (Ley 1508/12) o al que por ley les corresponda.

Artículo 113



Precisión respecto a que, a nivel territorial, el respectivo concejo o asamblea deberá autorizar las vigencias futuras para proyectos de APP, que dichas vigencias futuras pueden exceder el respectivo periodo de gobierno, no habiendo restricción para la aprobación de las mismas en el último año de gobierno.

Artículo 116



Fijación de cuantías de costos de evaluación de Iniciativas Privadas: (i) 500 SMLMV cuando el presupuesto de inversión sea inferior a 400.000 SMLMV, o (ii) cuando el presupuesto sea igual o mayor a esta suma, el 0.1% de dicho presupuesto de inversión.



APP en el nivel subnacional y APP en general

Impactos

Es un conjunto de normas que atiende aspectos puntuales dirigidos a incentivar el uso de las APP a todo nivel:

- Se amplía de abanico de entidades estatales que pueden acudir a ellas (por ejemplo, para la prestación de servicios públicos domiciliarios).
- Se otorgar mayor certeza a los concesionarios y financiadores a través de los fondos de contingencias .
- Se fijan normas claras en materia de costos de evaluación.
- Se autoriza la aprobación de vigencias futuras a los entes territoriales durante el último año de gobierno y para la duración total del proyecto de APP.

Subsector

Puertos



Artículos relevantes del PND

Artículo 101



Posibilidad de otorgar concesiones portuarias a 40 años, prorrogables por otros tantos, siempre que se trate de nuevos emplazamientos en aguas profundas (más de 17 metros de profundidad en condiciones de marea cero) y que se requiera la construcción de infraestructura complementaria de accesos marítimos y terrestres o fluviales.

Artículo 102



Posibilidad de modificar condiciones sustanciales de concesiones portuarias existentes (incluyendo linderos, plazo, contraprestación), siempre que con ello no se cause un perjuicio grave e injustificado a terceros, o se afecten los propósitos de competencia propios de la operación de esta infraestructura.

Puertos

Impactos

Estas normas buscan atender dos situaciones que, de manera simultánea, enfrente la infraestructura portuaria del país: la necesidad de contar con instalaciones de mayor capacidad y en lugares estratégicos (y en ocasiones asilados y sin conectividad), a la vez que ajustar a las realidades de la ejecución contractual y de mercado las concesiones existentes.

Subsector

Transporte Férreo



Artículos relevantes del PND

Artículo 301



Orden al Ministerio de Transporte y/o la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte para la definición de franjas de retiro, zonas de seguridad o de reserva de la infraestructura férrea. Autorización de uso y aprovechamiento de infraestructura férrea y derecho de vía propiedad de entidades del orden nacional, por parte de entes territoriales para el desarrollo de sistemas de transporte público masivo.

Artículo 305



Creación de la tasa para la cofinanciación de sistemas férreos eléctricos que conecten con aeropuertos, la cual estará a cargo de los usuarios de dicho servicio de transporte público.

Transporte Férreo

Impactos

En conjunto con las normas dirigidas a mejorar la movilidad urbana, estos artículos buscan dar claridad frente al uso que se le puede dar a la infraestructura férrea existente (que en muchas ocasiones está subutilizada o en desuso), a la vez que generar recursos para la financiación proyectos férreos (sería el caso del Regiotram, el Tren Automático de Rionegro y el tren de cercanías de Santa Marta, entre otros).

Subsector

Movilidad Urbana

Artículos relevantes del PND

Artículo 97



Se reiteran, amplían y detallan las fuentes adicionales para la financiación de la operación de los sistemas de transporte público urbano (recursos propios de los entes territoriales, contribuciones por congestión y parqueo, acceso a áreas con restricción de circulación, hasta el 60% del recaudo de multas de tránsito, real accesorio de superficie en infraestructura de transporte, valorización, subasta de norma urbana, entre otras).

Artículo 98



Reiteración del principio de sostenibilidad de los sistemas de transporte público (y no su autosostenibilidad basada en la tarifa pagada por los usuarios).

Artículo 99



Posibilidad de que la Nación apoye técnica y financieramente la construcción e implementación sistemas de transporte público.

Artículo 99



Facultad de la Nación y sus entidades descentralizadas para financiar entre el 40% y 70% de inversiones en sistemas de transporte público, en los rubros de servicio de deuda, infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones.



Movilidad Urbana

Impactos

Desde la Ley 1753 de 2015 se hizo claridad respecto a que los sistemas de transporte público urbano, más que autosostenibles (entendido como que la tarifa pagada por el usuario cubriera todos los costos de la prestación del servicio), tendrían que ser sostenibles. Esto implicó que la tarifa podía no ser la única fuente de remuneración a los operadores y que se podrían destinar recursos públicos para ello.

Es así como el actual PND refirma este enfoque y crea nuevas fuentes para cubrir el déficit de la operación de dichos sistemas. Así mismo, amplía los escenarios en los cuales la Nación puede cofinanciar nuevos sistemas.

Se trata entonces de normas que buscan facilitar la sostenibilidad e implementación de sistemas de transporte modernos, atendiendo a los retos de financiación que los mismos han tenido que enfrentar.

Artículos relevantes del PND

Subsector

Carreteras 4G

Artículo
88



Posibilidad de que una misma entidad pública transfiera recursos depositados en el Fondo de Contingencias, para la atención de otros riesgos del mismo proyecto, o riesgos de otros proyectos.

Artículo
105



Facultad para que, en caso de requerirse obras complementarias en infraestructura concesionada, el INVIAS y la Aerocivil realicen contratos de obra pública sin necesidad de desafectar porciones de dicha infraestructura.

Artículo
106



Autorización para la destinación de vigencias futuras no utilizadas para intervención de corredores viales tras la reversión de los mismos y en escenarios de terminación anticipada.

Artículo
107



Fijación de los criterios para el cálculo de la contribución especial para vigilancia de la Superintendencia de Transporte.

Carreteras 4G

Artículo 130



Creación de la contribución para la financiación de la Rama Judicial, equivalente al 2% de las sumas superiores a 73 SMLMV que se reciban producto de laudos a favor, contribución que en todo caso no excederá los 1.000 SMLMV.

Artículo 173



Facultad al INVIAS para, con cargo a su presupuesto, promover nuevas tecnologías en el sector transporte.

Artículo 304



Facultad para financiar la infraestructura, por medio de estrategias tales como enajenación directa de activos, o cobro por derechos por uso de la infraestructura de los distintos modos de transporte.

Artículo 308



Creación de la contribución de las concesiones al funcionamiento de la ANI y la Aerocivil, con cargo a un porcentaje de los recursos recaudados por el uso de la infraestructura de cada uno de los modos de transporte, con el fin de financiar los gastos de funcionamiento de las entidades concedentes.

Carreteras 4G

Impactos

Como se puede apreciar, se trata de normas que buscan darle mayor libertad presupuestal a las entidades concedentes (y en particular a la ANI), para reaccionar frente a eventos como la terminación de Ruta del Sol 2, o el acaecimiento de riesgos en la ejecución de contratos de concesión.

Ahora bien, también se crean diversas contribuciones con cargo al sector, a cuya implementación debe darse un seguimiento cuidadoso.

CONTACTO

José Luis Suárez Parra

Socio-Director

jsuarez@gomezpinzon.com

Paola A. Larrahondo Cuesta

Asociada Senior

plarrahondo@gomezpinzon.com

Juan Antonio Ucrós Pinzón

Asociado Senior

jucros@gomezpinzon.com

BOGOTÁ D.C.

Calle 67 No. 7-35 Of. 1204

Edificio Caracol

Bogotá D.C., Colombia

Tel: +57 1 319 2900

MEDELLÍN

Cra 43A No. 1- 50 Of. 209

San Fernando Plaza

Medellín, Colombia

Tel: +57 4 444 3815