|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **MODIFICACIONES PROPUESTAS POR BOGOTÁ A GOBIERNO NACIONAL** | **ARTICULADO PROYECTO PND RADICADO GOBIERNO NACIONAL** | **COMENTARIOS**  **COMENTARIOS SECTOR MOVILIDAD BOGOTÁ** |
| **ARTÍCULO XX:** SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así:  "Artículo 14. Sostenibilidad de Sistemas de Transporte. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de **financiación** pago de origen **nacional o** territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.  **~~En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento.~~**  Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.” | **ARTÍCULO 145.** Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:  ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte públicos (~~colectivo y masivo)~~ cofinanciados por la Nación deben ser sostenibles, basados en la calidad de la prestación de servicio, control de la ilegalidad y de la evasión del pago de la tarifa por parte de las entidades territoriales. Para ello, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de financiación de origen ~~(nacional o)~~ territorial, ~~(si las hubiere~~) si se requiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos.  Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.  PARÁGRAFO. Los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán presentar la estructura de costos de la operación correspondiente al año en curso, en el mes de noviembre de cada año a los entes gestores, quienes a su vez deberán remitirla al Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a las investigaciones administrativas pertinentes por parte de la Superintendencia de Transporte. | **SDM**: El artículo elimina la prohibición establecida para el Gobierno Nacional de realizar transferencias para cubrir costos de operación, administración y mantenimiento, observación planteada inicialmente por el Distrito, por lo cual se considera que se atendió adecuadamente la propuesta.  No obstante, se agrega en el parágrafo la obligación a cargo de los operadores de transporte de presentar estructura de costos al Ente Gestor del Sistema para posterior presentación de éste al Ministerio, frente a lo cual es necesario precisar que dicha información debería ser general y no exigirse a nivel de detalle de un modelo de costos o aspectos propios del negocio de cada empresa ya que puede generar riesgos en el cumplimiento de las obligaciones contractuales que se encuentran en curso. Ahora bien, si se trata de un tema de control por parte del gobierno nacional, en la medida en que se está hablando de la sostenibilidad del sistema la información de estructura de costos no debería ceñirse a la operación sino a los costos generales del sistema, responsabilidad que solo estaría en cabeza de los entes gestores.  **Empresa Metro:** El parágrafo es inconveniente al referirse a estructura de costos, debería referirse al valor establecido contractualmente, con el fin de garantizar la reserva sobre los modelos financieros de los concesionarios, debido a que esto puede generar que se entre a compartir los riesgos asignados en el contrato.  **TMSA:** Se genera una nueva obligación para los concesionarios: presentar la estructura de costos de la operación correspondiente al año en curso. Están obligando a que la tarifa y otras fuentes de financiación sean suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. Esto obliga a los municipios a cubrir el diferencial tarifario y tomar acciones para su financiamiento. |
| **ARTÍCULO XX:** Modifíquese el artículo 28 de la Ley 2155 de 2021, el cual quedará así:  Artículo 28. APOYO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO Y SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE. **~~Durante el año 2021~~** La Nación en conjunto con las entidades territoriales, áreas metropolitanas o regiones metropolitanas, podrán establecer esquemas de cofinanciación, para los sistemas integrados de transporte masivo y sistemas estratégicos de transporte, destinados a cofinanciar los déficits operacionales ~~o de implementación~~ **~~originados por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2(COVID-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social~~ cuando por situaciones imprevisibles se presenten reducciones significativas de la demanda de pasajeros ~~o el recaudo de pasajes~~**~~.~~  El monto ~~máximo~~ **mínimo** por cofinanciar por parte del Gobierno Nacional será **~~el cincuenta por ciento (50%)~~ del treinta por ciento (30%)** del déficit operacional ~~o de implementación~~ certificado por cada ente gestor de los sistemas de transporte masivo y sistemas estratégicos de transporte, ~~y verificado por el Ministerio de Transporte,~~ porcentaje que podrá ser superior de acuerdo con la programación del Marco de Gasto de Mediano Plazo y el cumplimiento de las metas del Marco Fiscal de Mediano Plazo. El monto será girado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público al ente gestor de cada sistema de transporte masivo o estratégico, con cargo al Presupuesto General de la Nación.  **~~Que no podrán ser inferior a un billón de pesos, de acuerdo a las asignaciones establecidas en el artículo~~** [**~~62~~**](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=170902#62) **~~de la presente ley.~~**  En todo caso, el déficit operacional ~~o de implementación~~ deberá ser calculado de acuerdo con la metodología que determine el Ministerio de Transporte para este propósito. **~~Para el cálculo del déficit no se tendrán en cuenta los aportes o transferencias ya realizados por las entidades territoriales para cubrir el déficit operacional derivado de la emergencia sanitaria producida por la pandemia del COVID- 19, ni las fuentes de ingresos producto de los desembolsos obtenidos por la contratación de créditos con el fin de aliviar la caja y lograr la continuidad en la prestación del servicio.~~**  **La cofinanciación se mantendrá durante el tiempo que se mantengan los efectos del evento originador.** | **ARTÍCULO 144.** APOYO A LA SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN OPERACIÓN. La Nación podrá apoyar, con sujeción a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo, la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno nacional, mediante la cofinanciación hasta el cincuenta por ciento (50%), por una única vez de los costos de capital de inversiones correspondientes a infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte (recaudo, gestión y control de flota), vehículos automotores de cero o bajas emisiones ya vinculados a la operación, y repotenciación de material rodante para sistemas férreos, siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas y estén siendo pagadas con ingresos del sistema y/o recursos territoriales.  La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad de la entidad territorial o de quien ésta delegue. En ningún caso se podrán pagar gastos diferentes a costos de capital.  En estos casos el Ministerio de Transporte deberá verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos:  1. Que el proyecto se encuentre en operación y haya sido previamente cofinanciado por la Nación. 2. Que la identificación de los componentes susceptibles de ser cofinanciados y la necesidad de costos esté soportada en una auditoría externa a cargo de una empresa de auditoría especializada que cumpla con las condiciones que establezca el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.  3. Que se presente por parte de las entidades territoriales una estrategia acompañada de indicadores de cumplimiento, orientada a lograr la sostenibilidad operacional del sistema.  4. Que se obligue a la actualización de los catastros de las entidades territoriales en donde se ubique el proyecto y la implementación de instrumentos de captura de valor del suelo.  5. Que el proyecto respectivo tenga estudios aprobados por la entidad territorial que soporten la solicitud de cofinanciación y que contengan como mínimo lo siguiente:  a. Propuesta de modificación de la tarifa técnica, que contenga la identificación y separación de los costos operacionales de los no operacionales del sistema de transporte. Para ello, las entidades territoriales deberán revisar estructuralmente la composición de la tarifa técnica y su canasta de costos para separar aquellos costos no operacionales que hacen parte de dicha tarifa técnica.  b. Política tarifaria que permita estimar los ingresos tarifarios esperados en la senda del Marco Fiscal de Mediano Plazo y determinar el eventual déficit operacional que será cubierto con recursos del Fondo de Estabilización y Subvención Tarifaria -FET- . Esta política deberá ser consistente con el plan de financiación de los costos operacionales señalado en el siguiente literal.  c. Plan de financiación de los costos operacionales, que incluya las fuentes ciertas previstas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo para cubrir la tarifa técnica ajustada en su totalidad, vía ingresos tarifarios y/o aportes provenientes de otras fuentes alternativas de financiación canalizados a través del FET. Estas fuentes deberán acreditarse con certificados de disponibilidad presupuestal o vigencias futuras que aseguren un compromiso presupuestal que garantice la financiación del sistema de transporte durante la vigencia del Marco Fiscal de Mediano Plazo.  d. Análisis de impacto legal, que determine la viabilidad de la propuesta y los mecanismos requeridos para su implementación.  e. Análisis de la capacidad fiscal territorial, considerada en un período mínimo equivalente al Marco Fiscal de Mediano Plazo, que permita cubrir tanto los recursos del porcentaje de la cofinanciación a su cargo como el déficit operacional no cubierto con recursos de tarifa al usuario, de acuerdo con el plan de financiación señalado previamente.  6. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte y especifique el esquema de cofinanciación, con base en los estudios del numeral anterior, a partir de los cuales se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades del proyecto.  7. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.  8. Que el ente gestor sea sostenible en los términos establecidos en la Ley 86 de 1989 y cuente con un acuerdo con sus accionistas de capitalización y/o subvención en caso de que esta sostenibilidad se vea comprometida. Para acceder a esta cofinanciación y a los desembolsos pactados en el convenio con la Nación, los entes gestores y las entidades territoriales deberán anualmente reportar ante el Ministerio de Transporte el comportamiento de su déficit operacional y de sus fuentes de financiación, realizando los ajustes que sean necesarios en las fuentes territoriales, sin que los mismos generen aportes adicionales de la Nación. Igualmente deberán certificar el cumplimiento de los indicadores de mejoramiento de la calidad y seguridad del servicio que se definan en el convenio de cofinanciación. El Gobierno nacional solo realizará sus aportes cuando las entidades territoriales hayan cumplido con sus aportes y se haya verificado el cumplimiento de los indicadores de servicio, de acuerdo con lo que se establezca en el respectivo convenio de cofinanciación. | **SDM**: El artículo mejora la propuesta del Distrito, con relación al porcentaje de apoyo, ya que permite incrementar del 30% al 50% el aporte de la Nación; aunque no se menciona que se apoyará la cofinanciación del déficit operacional de los sistemas de transporte, si apunta a cubrir costos de capital de inversiones que impactan los ingresos del sistema. Adicionalmente, facilitará que el Gobierno nacional reconozca el 50% de la flota usada que ya ha sido adquirida por el Distrito Capital, por lo anterior se considera una propuesta conveniente para el Distrito Capital.  Por otra parte, se sugiere fortalecer el artículo incluyendo el déficit operacional, lo cual iría acorde con la eliminación que están haciendo en el artículo 145 del PND radicado y revisar los requisitos establecidos, toda vez que listar una relación pormenorizada de los mismos desde la Ley, podría generar problemas de aplicabilidad de la norma.  Se sugiere incluir en los temas objeto de cofinanciación, los costos asociados a democratización y reposición de flota.  **Empresa Metro:** Incluir también costos de financiación en el margen del 50% de cofinanciación.  **TMSA:** En generalse evidencia que solo se realizará por una única vez siempre que el ente territorial no venga asumiendo dicha obligación, lo cual anularía la aplicabilidad de dicho artículo pues todas estas obligaciones son asumidas por los entes territoriales.  Con relación al primer párrafo del artículo en la última parte que dicta “siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas y estén siendo pagadas con ingresos del sistema y/o recursos territoriales”, considera Transmilenio que no está claro si es posible, ya que todo se paga vía tarifa y por diferencial tarifario.  Sobre el requisito del numeral 4, se considera que no es nuevo, se deben tener recursos para esto y el IDU debe revisar el estado de las actualizaciones de catastro de las obras.  Sobre el literal a del requisito del numeral 5, se considera que no queda claro si esto se traduce en una modificación de la tarifa al usuario.  Sobre el requisito del numeral 8, se considera que Nuestros socios son entidades distritales por lo que el propio distrito deberá asumir este compromiso.  Se evidencia que solo se realizará por una única vez siempre que el ente territorial no venga asumiendo dicha obligación, lo cual anularía la aplicabilidad de dicho artículo pues todas estas obligaciones son asumidas por los entes territoriales.  **IDU:** La cofinanciación de operación propuesta por Bogotá no fue aceptada, en el artículo 144 se acepta flota y material rodante y otros gastos asociados a la operación, pero no propiamente la operación. |
| **ARTÍCULO XX:** Modifíquese el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así:  **“Artículo 2.-** Cofinanciación de Sistemas de Transporte. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo **~~y de las entidades territoriales el monto restante~~** en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. **La cofinanciación para infraestructura por parte de la Nación será entre 60% y el 70% y de las entidades territoriales el monto restante; la cofinanciación para operación y flota corresponderá a las Entidades Territoriales será entre 60% y el 70% y de la Nación el monto restante.**  Las inversiones financiables podrán ser el servicio de deuda; infraestructura física; sistemas inteligentes de transporte; **~~costos de operación~~** y adquisición total o parcial de **material rodante o** vehículos nuevos **por vincular o nuevos ya vinculados** con estándares de bajas o cero emisiones, que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida **y sistemas de seguridad vehicular**. La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. Las disposiciones de este artículo tendrán vocación de permanencia en el tiempo.  El Ministerio de Transporte verifica el cumplimiento de los siguientes requisitos:  1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de Gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.  2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:  a) Definición del esquema operacional y financiero.  b) Definición del esquema institucional.  c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad. (…)  3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento Conpes, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema. **En todo caso, este requisito no será obligatorio cuando se trate de la financiación de los costos de operación y adquisición total o parcial de material rodante o vehículos nuevos por vincular o nuevos ya vinculados con estándares de bajas o cero emisiones de proyectos nuevos o convenios de financiación por suscribir**.  (…) | **ARTÍCULO 138.** Modifíquese el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:  ARTÍCULO 2. COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos ~~(sistemas de transporte público colectivo o masivo)~~ de sistemas de transporte público de pasajeros, con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.  Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 30% del total del aporte del territorio.  ~~(Las inversiones financiables podrán ser)~~ Las inversiones cofinanciables corresponden a los siguientes componentes: servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas y cero emisiones ~~(que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida y sistemas de seguridad vehicular)~~. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien éste delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares. El Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos:  1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.  2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:  a. Definición del esquema operacional y financiero.  b. Definición del esquema institucional.  c. Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.  d. Evaluación social y económica,  e. Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.  f. Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto.  g. Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto.  h. Estudio ambiental.  3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.  4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas.  5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.  6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana.  PARÁGRAFO PRIMERO. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados. Los estudios a los que hace alusión este parágrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.  PARÁGRAFO SEGUNDO. Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de ejecución del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS podrá autorizar las vigencias futuras, hasta por el plazo de ejecución del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda. Para los proyectos a los cuales el CONFIS haya otorgado autorización de vigencias futuras, que cuenten con un convenio de cofinanciación suscrito con la Nación vigente al momento de expedición de la presente ley y que hayan sido contabilizados dentro del límite anual del que trata el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, para efectos de la reprogramación de vigencias futuras, seguirán rigiéndose por los términos y condiciones establecidos en dicho artículo.  Sin perjuicio de lo anterior, la no objeción del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales de que trata el artículo 26 solo será aplicable para los proyectos de Asociación Público Privadas.  El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará lo previsto en el inciso segundo del presente parágrafo.  PARÁGRAFO TERCERO. En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento. En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.  PARÁGRAFO CUARTO. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación. Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.  PARÁGRAFO QUINTO. El Gobierno nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de los bienes ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación lo cual se reflejará con el acta de recibo final de dichos bienes. No obstante, la participación mayoritaria del Gobierno nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación.  PARÁGRAFO SEXTO. En aquellos sistemas de transporte público que se encuentren en operación y hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno nacional, se podrá pactar la cofinanciación de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación o mediante la suscripción de un nuevo acuerdo para el componente independiente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, salvo lo relativo al numeral 2 para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.  En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte púbico que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado -SRC- y su Sistema de Gestión y Control de Flota -SGCF-; y cuya cobertura operacional sea inferior al 70% de las rutas del respectivo sistema.  PARÁGRAFO SÉPTIMO. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación. | **SDM**: En nuestra propuesta se establecía diferencia de porcentajes de aporte de la Nación para infraestructura (70%) y para operación (30%), y frente al proyecto radicado ahora no hace esa diferenciación, sino que establece un rango mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros, con lo cual se entiende que dichos porcentajes aplican tanto para infraestructura como para operación, además al hablar genéricamente de proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros, incluiría los dos componentes (infraestructura y operación). En ese sentido, en la medida en que el objetivo primordial de este artículo era incluir la cofinanciación para la operación se encuentra que con la propuesta radicada por el Gobierno se cumple el mismo, sin embargo, a continuación, se señalan algunas observaciones al articulado por si se desea insistir en las mismas.  Adicionalmente, en lo que respecta al límite para el porcentaje de aportes en especie de un proyecto, en la medida que el mismo se encuentra por arriba del porcentaje que ha hecho históricamente Bogotá en los proyectos cofinanciados hasta la fecha podría señalarse que el mismo no nos afecta, sin embargo, si se llega a determinar que esta estipulación es inconveniente, podría argumentarse que dicho asunto es propio de la estructuración contractual pues debe responder a las características específicas del proyecto.  En el artículo propuesto por la Alcaldía frente a las inversiones cofinanciables daba un mayor margen de maniobra, toda vez que la mención sobre los componentes financiables no era taxativa sino que decía “podrán ser”, permitiendo que en la estructuración contractual se hiciera el análisis de dichos componentes, sin embargo ahora es más restrictivo por que la mención es taxativa pues señala que las inversiones cofinanciables “corresponden a” y en esa medida el margen de maniobra es menor.  Ahora bien, se omite el inciso propuesto por Bogotá relativo a no tener que contar con Documento CONPES para material rodante, frente a lo cual se sugiere insistir en la propuesta que no se establezca como requisito la existencia de un CONPES, de acuerdo a lo señalado más adelante por el Ente Gestor.  Frente a los gastos que no se pueden cofinanciar, el Metro menciona que conlleva a que las Entidades Territoriales deben asumir mayores costos para desarrollar e implementar los proyectos a futuro.  Respecto al parágrafo 5, hoy este aspecto es propio de la estructuración en los convenios de cofinanciación. Es importante que en todo caso se consulte las políticas de gobierno corporativo aprobadas por Colombia por recomendación de la OECD  Respecto al parágrafo 6 es conveniente, ya que ofrece la posibilidad de cofinanciar componentes de sistemas y no sistemas en su totalidad, lo cual facilita la financiación de temas específicos, sin requerir el cumplimiento de todos los requisitos establecidos para un proyecto completo  En lo que corresponde al parágrafo 7 se sugiere que la acreditación del cumplimiento de esta obligación sea de manera gradual, en el caso en que el Distrito tenga dificultad frente a la actualización catastral de las zonas donde se encuentre el proyecto.  **IDU:** No se cambia el tope máximo del 70% de cofinanciación de la nación, en tal sentido, de haber cofinanciado un proyecto en ese %, la nación no podrá hacer un mayor aporte. Para el caso de la PLMB esta sería una restricción para un aporte adicional de la nación.  La cofinanciación de operación no fue aceptada, en el artículo 144 se acepta flota y material rodante y otros gastos asociados a la operación, pero no propiamente la operación.  En el caso de la flota y material rodante la nación podrá invertir desde un 40% y hasta máximo 70% siempre y cuando se trate de estándares de bajas y cero emisiones.  Literal f de numeral 2, Esto podría implicar contar con las VF para el fondo  Parágrafo 2, Los proyectos que ya cuentan con cofinanciación de la nación continúan su ejecución (2ª línea, Calle 13).  Parágrafo 3 Hay que revisar los giros de Av. 68 y Cali.  No se cambia el tope máximo del 70% de cofinanciación de la nación, en tal sentido, de haber cofinanciado un proyecto en ese %, la nación no podrá hacer un mayor aporte. Para el caso de la PLMB esta sería una restricción para un aporte adicional de la nación en caso que insista en la versión subterránea.  Según lo establecido en la propuesta del Artículo 138 en el parágrafo 2, se entiende que se mantiene el compromiso con proyectos como la Segunda línea del metro para Bogotá y la Calle 13.  En el parágrafo 3 del mismo artículo, habría que revisar desde TM y SDH los giros en los proyectos de la Av. 68 y Av. Ciudad de Cali, y puede ser un riesgo para los proyectos de infraestructura que se financian con estos recursos y cuyos contratos no incluyen el material rodante ni su entrada en operación, en tal caso, Bogotá tendría que cubrir ese delta hasta la entrada en operación. Igual situación se daría con lo establecido en el parágrafo 4 del mismo artículo.  **EMPRESA METRO:**   * Eliminar la prohibición de cofinanciar gastos administrativos, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares. Lo anterior conlleva a que las Entidades Territoriales deben asumir mayores costos para desarrollar e implementar el Proyecto. * En el numeral 2 literal g debe precisarse que corresponde al análisis de la viabilidad fiscal, como está actualmente en al Resolución 20203040013685 del Ministerio del Transporte * En el numeral g literal h debe especificarse que estudio ambiental y su alcance, o en su defecto, que se indique si el proyecto requiere licencia ambiental o no. * Establecer en el numeral 4 que en caso del proyecto involucre varias Entidades Territoriales, los planes de ordenamiento territorial y planes de desarrollo territorial no deben prohibir el proyecto, respetando la autonomía de cada Entidad Territorial. * En el numeral 6 especificar que el caso de las áreas metropolitanas como se cumple el requisito * Parágrafo 5, el tema del acta final de recibo debe ser un tema del convenio de cofinanciación, pero no de la Ley, dado su vocación de permanencia, sin que se pueda modificar * Parágrafo 7. Debería eliminarse, en la medida que de acuerdo con la autonomía de cada Entidad Territorial, le corresponde establecer las fuentes de financiación de cada proyecto.   **TMSA:** El gobierno nacional insiste en exigir mayoría en la junta de los entes gestores hasta el inicio de operación del sistema y el nivel de exigencia de los requisitos para la cofinanciación de flota usada terminan siendo casi imposibles de cumplir. |
| **ARTÍCULO XX:** Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así:  **“Artículo 33.-** Otras fuentes de financiación **o pago** para los sistemas de transporte. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:   1. Recursos propios territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del CONFIS territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.   2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.  Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.  Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.  3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán destinar para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte, una parte de los recursos que se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento.  4. Infraestructura nueva para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.  El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo.  Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.  5. Áreas con restricción vehicular. Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.  6. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.  7. Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.  8. Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la Infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo **~~treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales.~~** **de ochenta (80) años, incluidas prórrogas**. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.  **~~El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie.~~**  **~~La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente.~~**  **~~Para otorgar el derecho real de superficie el superficiante deberá contar con un estudio técnico, financiero y jurídico, que valide y determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generan a partir de su implementación y para la selección del superficiario el superficiante deberá sujetarse a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad pública que actúe en tal calidad.~~**  **9. Peajes urbanos o cobros por congestión. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, los municipios o distritos, en concordancia con las competencias de los concejos municipales o distritales, podrán establecer peajes o tasas, diferentes a los peajes establecidos en la Ley 105 de 1993, por acceso a áreas de alta congestión. Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales se destinarán a financiar los costos de operación de los sistemas SITM, SETP, SITP y SITR.**  **Para efectos de cobro de tasa para cada ingreso a áreas de alta congestión, el sujeto pasivo de dicha obligación será el conductor y/o propietario del vehículo que ingrese a las áreas de alta congestión. La tarifa será fijada teniendo en cuenta el tipo de vía, los meses y días del año y horas determinadas de uso, el tipo de servicio del vehículo y su tipología según la siguiente clasificación: automóviles, camperos y camionetas, y buses y camiones; el modelo, el tipo de combustible y el número de pasajeros.**  **Facúltase a las asambleas departamentales, concejos municipales y distritales, para establecer los demás elementos de este tributo, de conformidad con la ley.”**  **10. Cobros por circulación. Las entidades territoriales podrán establecer mecanismos de gestión de la demanda, incluyendo cobros por circulación, para los vehículos que transitan por su jurisdicción. Para este fin, las autoridades competentes podrán establecer contraprestaciones o precios públicos por la circulación, a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos. La contraprestación o precio público deberá considerar como mínimo: el avalúo del vehículo y los impactos del mismo en materia ambiental y de seguridad vial (para lo cual se considerarán los registros de siniestros viales por tipo de vehículo en general, así como las multas de tránsito ejecutoriadas relacionadas con cada vehículo en particular).**  11. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, sobretasa a la gasolina o al ACPM, cobro o aportes por edificabilidad adicional y mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.  **Parágrafo 1: Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos de cualquiera de las fuentes de financiación o pago para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte mencionados en el presente artículo, previo descuento de los costos de estructuración, implementación, operación, fiscalización y control en que incurra la entidad para ~~su~~ la operatividad de estas fuentes.** | **ARTÍCULO 139.** Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así:  ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.  Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa. Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:  1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios, y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado o establecer una sobretasa sobre el impuesto predial unificado liquidado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público.  2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o, distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.  Corresponderá a (~~las asambleas~~) los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.  Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.  3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.  4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que hayan adoptado Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular -REV- u otros. El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.  5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.  6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.  7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público ~~(complementario)~~ colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.  Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales. | **SDM:** Si bien cambia la redacción del primer inciso, dicho cambio no afecta al D.C., en la medida en que nuestro FET ya está adoptado mediante Decreto 383 de 2019 y en el artículo 7 de dicha norma se establecen sus fuentes de financiación. De igual forma, sigue quedando en potestad de las entidades territoriales, implementar estas fuentes complementarias, con lo cual por ejemplo frente al aspecto de que las entidades territoriales puedan comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado o establecer una sobretasa del mismo, es claro que al ser una potestad que radica en cabeza de la entidad territorial, no genera ningún riesgo para el Distrito ya que no es obligatorio implementar dicha fuente y en todo caso, la implementación está sometida a la reglamentación aplicable en cada Ente.  Respecto de la modificación del numeral 3 referente al estacionamiento en vía pública, la propuesta del gobierno nacional no afecta lo adelantando por el Distrito en este tema, ya que reconoce aquellas situaciones en las que dicha fuente se ha implementado previamente en el marco de la Ley 105 de 1993 como es nuestro caso, e igualmente permite la modificación de la misma, haciendo referencia a una contraprestación en lugar de tasa, lo cual facilita su adopción, toda vez que no requeriría de una autorización previa del Concejo.  **SDM:** Se eliminan otras fuentes (peajes, cobros por circulación y derecho real de superficie), pero los dos primeros de alguna manera se podrían abordar con las fuentes planteadas en los numerales 4 y 5 y en el caso del derecho real de superficie se incorpora en un artículo nuevo.  Por lo anterior, se está de acuerdo con la propuesta, en la medida también que al final del artículo se incluye nuestra propuesta del numeral 11 como una cláusula general que señala que además de las fuentes de financiación señalada, la Entidad Territorial podrá utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales, lo cual da un margen para poder implementar otro tipo de fuentes.  Dado que la Nación no aceptó el artículo propuesto respecto de la posibilidad de liberar las tarifas de estacionamiento fuera de vía, podría incorporarse esa disposición en el numeral 2 de este artículo. |
| **ARTÍCULO xxx. COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO QUE SE CONECTEN CON LOS AEROPUERTOS. Créese una tasa que coadyuve a la financiación de sistemas de transporte público de pasajeros del modo férreo, o un sistema de transporte de energía limpia, que brinden conexión directa con los aeropuertos.**  **El hecho generador es la posibilidad de financiación de infraestructura, material rodante y operación de un servicio público de transporte masivo de pasajeros del modo férreo o un sistema de alimentación de energía limpia que se conecte con el modo aéreo, siempre y cuando exista una infraestructura aeroportuaria operativa que dé derecho al usuario a acceder a la infraestructura intermodal y a usar el servicio férreo.**  **Serán sujetos activos las autoridades de transporte del municipio, distrito o área metropolitana, encargados de la prestación del servicio público de transporte férreo o eléctrico.**  **Serán sujetos pasivos los usuarios del transporte público aéreo.**  **Los Concejos Distritales o Municipales o las Asambleas Departamentales, fijarán el sistema, método y en lo que corresponde a las tarifas por la tasa aeroportuaria a que hace referencia el presente artículo será fijadas por el Ministerio de Transporte.** | No se incluye | SDM: Es importante considerarlo y proponerlo nuevamente en la Discusión, junto con otros entes territoriales interesados, para que el Gobierno lo incluya en el articulado definitivo de PND y de acuerdo a las mesas sostenidas en 2022. Si no es posible hacerlo, se debe solicitar que se incluya en la reforma tributaria territorial.  **IDU:** No se aceptó el artículo de la Cofinanciación de sistemas de transporte masivo que se conecten con los aeropuertos, artículo que podría servir para financiar la extensión del Regiotram de Occidente al aeropuerto en Bogotá y otros similares en el resto del país, lo que disminuye las posibilidades de conectividad del aeropuerto con proyectos de infraestructura de transporte masivo de energía limpias, que además generarían reducción de tráfico en las vías de conexión desde y hacia los aeropuertos, aumentando la oferta de transporte a los viajeros, reduciendo el uso de transporte no regulado en el país. |
| ***NUEVO. RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE LOS VEHÍCULOS. Como medida de protección al derecho a la vida de los usuarios de la vía, el titular de la tarjeta de propiedad de un vehículo será responsable por la omisión del deber de cuidado, cuando en el vehículo de su propiedad se cometan las siguientes infracciones de tránsito que pongan en riesgo la seguridad vial de los usuarios de las vías:***  ***a) Circular sin contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente,***  ***b) Circular sin contar con la revisión técnico mecánica aprobada en los plazos previstos por la ley,***  ***c) Circular por lugares y/o en horarios no autorizados,***  ***d) Circular excediendo los límites de velocidad permitidos,***  ***e) No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.***  ***f) Parquear en zonas no autorizadas***  ***g) Circular en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas.***  ***El procedimiento sancionatorio para el propietario será el previsto en el Código Nacional de Tránsito para lo cual, las autoridades de tránsito podrán hacer uso de las ayudas tecnológicas autorizadas por la Ley.***  ***El valor de la sanción será el equivalente al de los conductores ante la comisión de las infracciones anteriormente descritas.*** | No se incluye | **SDM:** De acuerdo con no inclusión, en la medida en que la sentencia de la C-321 de 2022, de la Corte Constitucional ya realizó el análisis de constitucionalidad del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, avalando las 5 conductas establecidas en este, las de los literales a y b como obligaciones de resultado y las de los literales c, d y e como obligaciones de medio. En esa medida sería inconveniente incluir esta norma que podría volver a tener un examen de constitucionalidad que pudiese llegar a salir en contra. |
| **ARTÍCULO 3.** Modifíquese el Artículo 151 de la ley 2010 de 2019, el cual quedará así:  ARTÍCULO 151. CONTRAPRESTACIONES AEROPORTUARIAS. En los contratos de concesión o de Asociación Público Privada, suscritos o que se suscriban que tengan por objeto la construcción, mejoramiento o rehabilitación y/o la operación de uno o varios aeropuertos de propiedad de entidades del orden nacional, en los que se establezca una contraprestación a favor del concedente, el 20% del total de la contraprestación se trasladará a los municipios y/o distritos en los que se encuentren ubicados los correspondientes aeropuertos objeto de la concesión; en el caso que una concesión incluya varios aeropuertos, los recursos se distribuirán entre los municipios donde operan, de acuerdo a su participación en el total de pasajeros movilizados por la concesión, **en el caso de que una concesión incluya varios municipios o Distritos, los recursos se distribuirán en función de las áreas concesionadas generadoras de los ingresos brutos directamente relacionada con la actividad concesionada**. Estos recursos se priorizarán por la entidad territorial correspondiente, a la construcción y/o mejoramiento de las vías de acceso al aeropuerto correspondiente. Del 80% restante de la contraprestación a trasladarse se descontará la contraprestación establecida en el artículo 308 la Ley 1955 de 2019, para gastos de funcionamiento de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil y la Agencia Nacional de Infraestructura, o las entidades que hagan sus veces." | No se incluye | **SDM:** Es necesario que se mantenga, ya que representa una fuente de ingresos para los municipios y distritos donde operan aeropuertos concesionados.  Además, conforme a lo conversado en las mesas no se aclara en lo relativo a la distribución de la contraprestación aeroportuaria entre los municipios (Artículo 151 de la ley 2010 de 2019) y se requiere dicha claridad  **IDU:** No quedó incluido el artículo que regula el uso de la contraprestación aeroportuaria, dejando en el limbo definiciones como el cálculo y la distribución de este ingreso entre municipios que comparten áreas de ubicación de aeropuertos. En el caso del aeropuerto ElDorado, Bogotá es el principal generador de las relaciones económicas y de intercambio que se dan alrededor del aeropuerto, por lo que la asignación de la Contraprestación Aeroportuaria debe ser consecuente con la generación de ingresos y el Municipio que los genera. La falta de inclusión de este artículo puede afectar la financiación del proyecto de la Calle 13, cuya contrapartida del Distrito corresponde a dicho ingreso. |
| **ARTÍCULO XX.** Adiciónese un parágrafo al artículo 101 de la Ley 769, el cual quedará así:  “**ARTÍCULO 101. NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN VÍA PÚBLICA.** Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.  Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.  Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.  En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.  **PARÁGRAFO 1.** El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.  **PARÁGRAFO 2. Cuando se realicen trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, sin contar con la autorización previa de la autoridad competente o cuando no cumpla con las condiciones de la autorización dadas por la autoridad competente, dichas conductas constituirán infracción al Código Nacional de Tránsito Terrestre y dará lugar a la imposición de una multa hasta por el equivalente a trece mil (13.000) unidades de valor tributario (UVT), previo adelantamiento del procedimiento dispuesto en el artículo 158 de este Código, que estará siempre precedido de las garantías del debido proceso y del derecho de defensa y contradicción, sin perjuicio de las infracciones y sanciones previstas en otras normas especiales.** | No se incluye | **SDM:** El Plan de Manejo de Tránsito (PMT) plantea las estrategias y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado por una obra y/o evento a las condiciones normales de movilización y desplazamiento de los usuarios de las vías, sin embargo, se evidencian constantes incumplimientos en la implementación y la presentación de los PMTs para el adecuado manejo y control de los mismos, ya que esta norma no establece ningún tipo de infracción ni su correspondiente sanción que permita hacer exigible el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del PMT debidamente aprobado. Por lo cual, se sugiere insistir en la inclusión de este artículo teniendo en cuenta la coyuntura que actualmente se presenta en la ciudad frente a los frentes de obra y la correspondiente vigilancia y control que debemos darle a los mismos. |
| ***ARTÍCULO NUEVO. Para fortalecer la participación ciudadana en el control de las infracciones de tránsito, sin que el mismo implique un menoscabo de las garantías constitucionales y legales en materia del derecho de defensa y protección de datos personales, facúltese a las autoridades de tránsito a recibir pruebas de las mismas a través de medios tecnológicos que garanticen su veracidad.***    ***Para este fin, las autoridades de tránsito deberán establecer los procedimientos administrativos y tecnológicos que permitan recibir fotos y/o videos de presuntas infracciones a través de aplicaciones tecnológicas. Este procedimiento deberá contener como mínimo la garantía de que la información reportada permita identificar claramente el lugar de la infracción, hora exacta de la misma, identificación de la conducta e identificación del denunciante.***    ***Recibida y verificada la prueba conforme al procedimiento administrativo y tecnológico definido por la autoridad de tránsito, corresponderá a esta iniciar el procedimiento administrativo sancionatorio por medio de la expedición del comparendo correspondiente y notificando al presunto infractor de la imposición del mismo para que pueda ejercer el derecho de defensa. El procedimiento sancionatorio será el previsto en el Código Nacional de Tránsito.*** | No se incluye | **SDM:** La propuesta se incluye en el artículo 26. |
| Articulo  Modifíquese el artículo 301 de la ley 1955 de 2019, así:  ARTÍCULO 301. INSERCIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS. La zona de protección, la zona de seguridad, así como las franjas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión de los sistemas ferroviarios serán definidas por la entidad encargada de la administración o gestión de dicha infraestructura o por la ejecutora del proyecto, dependiendo del tipo de sistema ferroviario a ser desarrollado, previa justificación técnica. Dichas zonas deberán ser aprobadas por el Ministerio de Transporte o la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte -CRIT.  En todos los casos, la zona de protección y las franjas de retiro obligatorio o las áreas de reserva o de exclusión no podrán ser inferiores al Galibo Libre de Obstáculos - GLO.  El Ministerio de Transporte definirá los parámetros técnicos y de seguridad, bajo los cuales operen, diseñen y construyan los cruces de carreteras u otras vías de comunicación, con líneas férreas existentes o que se proyecte construir. Para la fijación de estos parámetros se tendrán en cuenta, entre otras, las condiciones de tráfico, seguridad y tecnología.  PARÁGRAFO PRIMERO. El Ministerio de Transporte asumirá las funciones que se asignan en el presente artículo, hasta tanto la CRIT entre en funcionamiento.  PARÁGRAFO SEGUNDO. El Instituto Nacional de Vías deberá permitir a las entidades territoriales la intervención de la totalidad o parte de las fajas de los corredores férreos, o los derechos de vía de los mismos de su propiedad, o su eventual transferencia de dominio para la construcción de infraestructura de sistemas urbanos de transporte público masivo de pasajeros de otros modos de transporte. Lo anterior, cuando se cumplan las siguientes condiciones: (i) que el proyecto a ser ejecutado sobre un corredor férreo haya sido declarado de importancia estratégica nacional; (ii) que el proyecto sea cofinanciado por la Nación iii) que sobre el corredor actualmente no sea posible el tránsito férreo; y condiciones de la respectiva intervención, incluyendo la obligación de la entidad territorial de compensar con la administración, operación y/o mantenimiento de otro corredor férreo nacional, que haga parte de un proyecto declarado de importancia estratégica nacional. La compensación se dará por: (i) el permiso de intervención y la modificación del respectivo modo de transporte y/o (ii) la eventual transferencia de dominio de las áreas a que haya lugar a la respectiva entidad territorial, realizada mediante acto administrativo inscrito en la oficina de registro de instrumentos públicos.  **PARÁGRAFO TERCERO: El Instituto Nacional de Vías - INVIAS o la entidad competente para la administración de vías férreas deberá permitir, previa presentación del documento de justificación autorizará en un término de xxx días a las entidades territoriales la intervención de puntos específicos de los corredores férreos, para la mejora de los cruces con otras vías urbanas o pasos peatonales, con el fin de garantizar la seguridad de los demás actores viales, siempre y cuando dichas intervenciones no impidan la operación ferroviaria del corredor, o que existan situaciones específicas que así lo impidan, debidamente justificadas por el administrador de la vía férrea.** | No se incluye | Conforme lo conversado no se incluye un nuevo parágrafo al Artículo 308 de Ley 1955 de 2019 que permita hacer intervenciones que mejoren los pasos que existen sobre los corredores férreos, como los de la calle 100 por Cra 15, Av. Esperanza, NQS, entre otros, por la imposibilidad que existe de intervenirlos, generando así inseguridad vial para peatones y conductores de los diferentes modos por los deterioros que existen en los cruces.  **IDU:** No quedó incluida la modificación del artículo 301 de la ley 1955 de 2019, sin el cual, no sería posible mejorar los cruces existentes entre andenes, vías y las vías ferroviarias existentes, lo cual aumenta condiciones de riesgo para el paso de peatones, ciclistas e incluso de vehículos, que requieren el paso y cuyo paso actualmente incluso es regulado. Específicamente, proyectos como la Av. 68 mejoraría el cruce de la Calle 100 por Av. 9ª, sin obstruir la operación ferroviaria, pero sin dichas intervenciones se generaría riesgo ante el cruce del tren en la ciudad. |
| **Artículo:**  ***“ARTÍCULO XXX. PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS: Las autoridades de transporte podrán establecer la implementación directa o indirecta de las plataformas tecnológicas al interior del transporte público individual de pasajeros en el nivel de lujo y básico y su uso será de carácter obligatorio por parte de las empresas de transporte público interesadas en obtener y mantener la habilitación para prestar dicho servicio. Lo anterior de acuerdo con la reglamentación que expidan las Entidades Territoriales al respecto”.*** | No se incluye | **SDM:** Se sugiere solicitar que se mantenga.  El proceso de implementación de plataformas tecnológicas en el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, se ha visto mermado debido a la acción de nulidad interpuesta ante el Consejo de Estado en contra de la Resolución 2163 del 27 de mayo de 2016, teniendo en cuenta que el Ministerio de Transporte en su expedición no agotó el trámite de abogacía de la competencia, que debía efectuar ante la Superintendencia de Industria y Comercio.  Así pues, la implementación referida se ha enfrentado a limitaciones normativas que mantienen la implementación como optativa. Dicho esto, es claro que la ciudad de Bogotá y otros entes territoriales a nivel nacional pueden quedar condicionados por normativa nacional que limite la implantación de proyectos y herramientas que favorezcan la mejora del servicio en razón de ello los entes territoriales deben ser competentes para la fijación de políticas en la materia.  En esa medida, se hace perentorio reconocer el uso de estas herramientas tecnológicas en el nivel básico, para regular su manejo, seguimiento, supervisión y control desde las Autoridades Territoriales como parte de la operación del servicio de Transporte Público Individual - TPI permitiendo ejercer sus funciones de inspección vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi tal como lo establece el Decreto 1079 de 2015 en su artículo 2.2.1.3.1.2, que indica que la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales/distritales que tengan asignada la función. |
| Artículo xxx. Modificar el parágrafo 2o. del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, así:  PARÁGRAFO 2o. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo, o del conductor, o del peatón, incluidos los de los Sistemas BRT, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo. Las infracciones de tránsito de los Sistemas BRT serán únicamente las relacionadas con dichos sistemas.  Artículo xxx. Modificar el artículo 1 de la Ley 1843 de 2017, así:  ARTÍCULO 1o. OBJETO. La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.  Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo, o del conductor, o del peatón, incluidos los de los Sistemas BRT), de que trata el parágrafo 2o del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.    Articulo xxx. Modificar el artículo 10 de la Ley 1843 de 2017 así:  ARTÍCULO 10. DE LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES. En las vías nacionales, departamentales y municipales, y en los vehículos de los Sistemas BRT en donde funcionen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se deberá adicionar en la vía o vehículo señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas o que la cámara del vehículo troncal detectara infracciones relacionada.  Las zonas deberán ser establecidas con base en los estudios técnicos, por parte de las autoridades de tránsito, respetando los límites definidos por el Ministerio de Transporte conforme al artículo 2o de la presente ley.  Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones de velocidad, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia. | **ARTÍCULO 142.** Adiciónese el parágrafo segundo al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, así: 74 PARÁGRAFO SEGUNDO. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno nacional. Estos sistemas se orientarán principalmente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalizar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público. | **SDM**: Se apoya la inclusión de este artículo y no se tiene objeción.  Pese a que no se acogió la propuesta presentada por el Distrito que se condensaba en 2 artículos, definitivamente el artículo 142 del PND radicado, permite la instalación de los sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos para detectar las infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, y además facilita el trámite, pues no se requiere en este caso autorización del Gobierno nacional. Además, permite que los recursos que se obtengan por la imposición de estas sanciones se puedan destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público, con lo cual la Entidad Territorial puede implementar esta fuente para disminuir el déficit operacional. |
|  | ARTÍCULO 143. POSIBILIDADES DE GESTIÓN DE PROYECTOS INMOBILIARIOS Y DE EXPLOTACIÓN DE ACTIVIDADES OPERACIONALES PARA LOS ENTES GESTORES DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Los entes gestores de los sistemas de transporte público cofinanciados por el Gobierno nacional podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público y su institucionalidad asociada, las siguientes fuentes de ingresos:  1. En la infraestructura de transporte de los Sistemas de Transporte Público Masivos -SITM-, Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos -SETP-, Sistemas Integrados de Transporte Público -SITP- y Sistemas Integrados de Transporte Regionales - SITR- se podrán desarrollar, adicional a los servicios conexos de los que trata el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, actividades complementarias de comercio, servicios, ocio, telecomunicaciones, entre otros, así como de aprovechamiento o explotación económica, siempre y cuando la actividad principal y mayoritaria sea la de infraestructura de transporte y los recursos que se perciban se destinen en su totalidad a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Los entes gestores de los sistemas de transporte público podrán explotar directa o indirectamente las áreas que destinen a actividades complementarias conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico.  2. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITR- explotarán comercialmente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico, las áreas adyacentes al sistema de transporte público que se hayan generado con ocasión de la construcción de su infraestructura de transporte e independientemente de su naturaleza jurídica. El ente gestor deberá definir y delimitar las áreas de su interés y garantizar que los recursos que se generen contribuyan a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Las administraciones municipales o distritales actualizarán si es necesario la reglamentación concerniente al aprovechamiento económico del espacio público y para los bienes fiscales, su aprovechamiento se sujetará a lo dispuesto en los respectivos instrumentos de ordenamiento territorial de las entidades territoriales.  3. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITRcofinanciados por el Gobierno nacional, podrán habilitar publicidad visual al interior y el exterior de su infraestructura en construcción u operación incluyendo cerramientos de obra, así como en su material rodante y/o vehículos, siempre y cuando los recursos contribuyan a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. La explotación podrá ser realizada por los entes gestores directa o indirectamente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico. Por su parte, las entidades territoriales podrán habilitar publicidad visual exterior en su sistema de movilidad.  4. Las áreas de los predios adquiridos total o parcialmente con recursos del Gobierno nacional en el marco de la cofinanciación de la que trata la Ley 310 de 1996 para la construcción e implementación de los sistemas de transporte público, que luego de culminada la obra hayan quedado o queden parcialmente disponibles, podrán ser utilizadas para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público. La explotación podrá ser pública o con participación privada, garantizando la participación del ente gestor titular del sistema de transporte público en los beneficios del proyecto. PARÁGRAFO. Los predios destinados por naturaleza, uso o afectación a los sistemas de transporte público de pasajeros se catalogarán como infraestructura de transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, y podrán ser utilizados para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, o la aplicación de instrumentos como el Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público. | **SDM:** Se considera conveniente apoyar este artículo para facilitar generación de ingresos adicionales para la sostenibilidad de los entes gestores y los sistemas de transporte público  **EMB**: Eliminar la condición de que se puedan ejecutar proyectos inmobiliarios en remanentes finalizada la obra. Se considera que podría ser una vez se cuente con los diseños definitivos. Incluir o adicionar además de publicidad servicios conexos a la infraestructura conforme a los usos establecidos en los Planes de Ordenamiento Territorial. Así mismo, incluir además del aprovechamiento económico del espacio público cualquier otro instrumento financiero que le permita al ente gestor la explotación económica de la infraestructura.  Incluir además del aprovechamiento económico del espacio público cualquier otro instrumento financiero que le permita al ente gestor la explotación económica de la infraestructura.  Incluir un parágrafo adicional del siguiente tenor: Los espacios públicos requeridos para la construcción de los sistemas de transporte, podrán ser desafectados para la construcción de los mismos. Los entes territoriales adoptarán la reglamentación de tal manera que permita cambiar su naturaleza y uso.  **TMSA:** La propuesta está encaminada a que en este artículo se debería señalar el régimen especial de estas construcciones que se destinen a estos usos y aprovechamiento y que se encuentren al interior de la infraestructura de transporte. Lo anterior dado que, en materia de licenciamiento, estas edificaciones o infraestructura que se explote se desarrolla en la infraestructura de transporte, la cual está exenta de licenciamiento. En todo caso, esta infraestructura debe cumplir la norma sismorresistente.  Por otro lado, el parágrafo 2 propuesto en aras de continuar la filosofía del artículo del PND se busca que los predios que se destinen a aprovechamiento y siempre y cuando los recursos vayan a financiación del sistema estén libres de impuesto predial, valorización y plusvalía. Lo anterior dado que, en la actualidad, dada la naturaleza jurídica de los entes gestores, si estos predios están en cabeza de los mismos son objeto de estos tributos.  **Se propone ajuste así:**  “Los entes gestores de los sistemas de transporte público cofinanciados por el Gobierno nacional podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público y su institucionalidad asociada, las siguientes fuentes de ingresos:  1. En la infraestructura de transporte de los Sistemas de Transporte Público Masivos -SITM-, Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos -SETP-, Sistemas Integrados de Transporte Público -SITP- y Sistemas Integrados de Transporte Regionales -SITR- se podrán desarrollar, adicional a los servicios conexos de los que trata el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, actividades complementarias de comercio, servicios, ocio, telecomunicaciones, entre otros, así como de aprovechamiento o explotación económica, siempre y cuando la actividad principal y mayoritaria sea la de infraestructura de transporte y los recursos que se perciban se destinen en su totalidad a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Los entes gestores de los sistemas de transporte público podrán explotar directa o indirectamente las áreas que destinen a actividades complementarias conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico.  Las edificaciones convencionales de carácter permanente que se destinen a estos uso o actividades de aprovechamiento económico no requerirán licencia de construcción en cualquiera de sus modalidades, siempre y cuando los recursos que se generen contribuyan a la financiación del respectivo sistema. En todo caso, se deberán cumplir las normas de sismo resistencia con fundamento en la Ley 400 de 1997 y sus decretos reglamentarios, o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan; y en todas aquellas disposiciones de carácter especial que regulen este tipo de proyectos. En ninguno de los casos señalados en este numeral se requerirá licencia de urbanización, parcelación ni subdivisión.  2. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITR- explotarán comercialmente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico, las áreas adyacentes al sistema de transporte público que se hayan generado con ocasión de la construcción de su infraestructura de transporte e independientemente de su naturaleza jurídica. El ente gestor deberá definir y delimitar las áreas de su interés y garantizar que los recursos que se generen contribuyan a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Las administraciones municipales o distritales actualizarán si es necesario la reglamentación concerniente al aprovechamiento económico del espacio público y para los bienes fiscales, su aprovechamiento se sujetará a lo dispuesto en los respectivos instrumentos de ordenamiento territorial de las entidades territoriales.  3. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITR- cofinanciados por el Gobierno nacional, podrán habilitar publicidad visual al interior y el exterior de su infraestructura en construcción u operación incluyendo cerramientos de obra, así como en su material rodante y/o vehículos, siempre y cuando los recursos contribuyan a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. La explotación podrá ser realizada por los entes gestores directa o indirectamente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico. Por su parte, las entidades territoriales podrán habilitar publicidad visual exterior en su sistema de movilidad.  4. Las áreas de los predios adquiridos total o parcialmente con recursos del Gobierno nacional en el marco de la cofinanciación de la que trata la Ley 310 de 1996 para la construcción e implementación de los sistemas de transporte público, que luego de culminada la obra hayan quedado o queden parcialmente disponibles, podrán ser utilizadas para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, acorde al Plan de Ordenamiento Territorial o los instrumentos que lo desarrollen o complementen, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público. La explotación podrá ser pública o con participación privada, garantizando la participación del ente gestor titular del sistema de transporte público en los beneficios del proyecto.  PARÁGRAFO 1. Los predios destinados por naturaleza, uso o afectación a los sistemas de transporte público de pasajeros se catalogarán como infraestructura de transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, y podrán ser utilizados para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, o la aplicación de instrumentos como el Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público o su ente gestor.  PARÁGRAFO 2.: Los predios destinados por naturaleza, uso o afectación a los sistemas de transporte público de pasajeros catalogados como infraestructura de transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, y que sean destinados al desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales estarán exentos de impuesto predial, contribución de valorización y participación en plusvalía siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público o su ente gestor.” |
|  | **ARTÍCULO 164.** Modifíquese el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, el cual quedará así:  **ARTÍCULO 33.** Modifíquese el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, el cual quedará así:  ARTÍCULO 33. FONDO PARA LA PROMOCIÓN DE ASCENSO TECNOLÓGICO. Créese el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico como un patrimonio autónomo constituido mediante un contrato de fiducia mercantil celebrado por el Ministerio de Transporte. El régimen de contratación y administración de los recursos se regirá por el derecho privado.  El objeto del Fondo será recibir y administrar los recursos que lo conforman, así como articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos del sector transporte y tendrá las siguientes fuentes generales de financiación:  i) aportes a cualquier título de la Nación de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo; ii) aportes a cualquier título de las entidades territoriales; iii) recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsable; iv) donaciones; y v) los demás recursos que obtenga o que se le asignen a cualquier título.  Los recursos de las diferentes fuentes de financiación serán distribuidos entre las subcuentas específicas que se creen para su administración de acuerdo con el reglamento que el Ministerio establezca para el Fondo cuenta. El Fondo administrará los recursos percibidos a través de subcuentas específicas para cada modalidad de transporte, así: 1. Subcuenta "Movilidad cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación", cuyos recursos serán destinados a la generación de estructuras y/o esquemas de financiación que permitan la adquisición de vehículos automotores nuevos con estándares de cero emisiones, así como a la construcción y el desarrollo de la infraestructura para el abastecimiento energético.  Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el presente artículo. 2. Subcuenta denominada “Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional", cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas y volquetas. Esta subcuenta estará financiada, además de las fuentes generales señaladas en el presente artículo, por aquellos recursos provenientes del pago de un porcentaje que defina el Gobierno nacional, sobre el valor comercial del vehículo nuevo de carga con tecnología convencional diésel o gasolina antes de IVA, como requisito para su registro inicial. 3. Subcuenta de “Modernización de transporte de carga pesada”, cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular superior a 10,5 106 toneladas. Esta subcuenta estará financiada, además de las fuentes generales, por las siguientes fuentes: i) los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, creado mediante la Ley 1955 de 2019 administrados por la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y los que hayan sido aportados al Patrimonio Autónomo FOMPACARGA que estén pendientes de ejecutar; ii) los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados en el proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga; cuyo aporte se determinará teniendo en cuenta el costo de la caución que se debió constituir en el momento de la matrícula, indexado a la fecha de la normalización; iii) el pago de un porcentaje que defina el Gobierno nacional sobre el valor comercial del vehículo nuevo de carga antes de IVA, como requisito para su registro inicial; y (iv) los recursos de que trata el artículo 21 de la Ley 2251 de 2022. 4. Subcuenta de “Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi” cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización de dicho parque automotor con tecnologías de cero emisiones. Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el presente artículo. El Gobierno nacional con cargo a los recursos del fondo que por ley no tengan una destinación específica podrá constituir otras subcuentas para otros modos y modalidades de transporte, cuyos recursos serán destinados al ascenso tecnológico hacia cero y bajas emisiones de los equipos de transporte y su respectiva infraestructura de abastecimiento. Cada subcuenta que se cree, deberá considerar las respectivas fuentes de financiación. Parágrafo. Los recursos y los rendimientos financieros generados por estos, que sean administrados en cada subcuenta del fondo, se destinarán única y exclusivamente a la modernización y transición energética del respectivo modo o modalidad de transporte, sin que sea posible transferir recursos entre las diferentes subcuentas ni cambiar su destinación. | **SDM:** No genera afectación para el Distrito Capital, en la medida en que no modifica el artículo 32 de la Ley 2169 de 2021 que crea el Fondo Distrital para la promoción del ascenso tecnológico de la carga urbana en el Distrito Capital.    Ahora bien, en el caso de los sistemas de transporte público, no se señala una fuente cierta (que no sean las generales), como ocurre con los vehículos de transporte de carga.  Por lo anterior, se sugiere que se incluya una fuente cierta, para garantizar una mayor independencia y planeación de proyectos a largo plazo. |
| **ARTÍCULO XX:** Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así:  **“Artículo 33.-** Otras fuentes de financiación **o pago** para los sistemas de transporte. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes: (…)  8. Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la Infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo **~~treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales.~~** **de ochenta (80) años, incluidas prórrogas**. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.  **~~El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie.~~**  **~~La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente.~~**  **~~Para otorgar el derecho real de superficie el superficiante deberá contar con un estudio técnico, financiero y jurídico, que valide y determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generan a partir de su implementación y para la selección del superficiario el superficiante deberá sujetarse a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad pública que actúe en tal calidad.~~** | ARTÍCULO 229. DERECHO REAL ACCESORIO DE SUPERFICIE. Una entidad pública denominada superficiante, titular de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de transporte, podrá otorgar el Derecho Real de 116 Superficie -DRS- de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de ochenta (80) años, incluyendo prórrogas. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su cuenta y riesgo construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos sus atributos de uso, goce y disposición, a fin de que puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante. En todo caso, las construcciones que realice el superficiario requerirán licencia de construcción cuya titularidad recae en el superficiario. La curaduría o la autoridad distrital o municipal, según corresponda, aprobará los planos de deslinde de las áreas que corresponden a dichas construcciones. El DRS se constituye mediante contrato, elevado a escritura pública, suscrito entre las partes, el cual contendrá como mínimo la delimitación del área aprovechable, el plazo, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación, las obligaciones y la retribución que corresponde al superficiante, el cual se inscribirá ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y sus linderos y construcciones, así como los actos jurídicos que se efectúen en relación con el DRS. La cancelación procederá mediante escritura pública suscrita por las partes, que será objeto de registro.  PARÁGRAFO PRIMERO. Respecto de las construcciones derivadas del DRS, la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos procederá a habilitar sub-folios, en los cuales se anotarán los actos jurídicos sujetos a registro que puedan soportar estas construcciones, sin que se trasladen al folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base.  Con la extinción del DRS, los sub-folios, así como sus gravámenes, limitaciones y medidas cautelares cesarán sus efectos. Al finalizar el contrato se deberá declarar la edificación construida como construcción en suelo propio sobre el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base y la mejora revertirá a la entidad pública superficiante. La Superintendencia de Notariado y Registro deberá adoptar los códigos registrales necesarios y para todos los efectos se aplicará la tarifa ordinaria para la inscripción de documentos como un acto o negocio jurídico cuya naturaleza tiene cuantía.  PARÁGRAFO SEGUNDO. En los proyectos de origen público corresponderá a la entidad superficiante adelantar los estudios técnico, financiero y jurídico para su estructuración e implementación; la selección del superficiario se realizará conforme a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad según su naturaleza jurídica. En los proyectos de origen privado corresponderá al interesado realizar los estudios técnico, financiero y jurídico y asumir por su propia cuenta y riesgo el costo estimado de su revisión y/o evaluación por parte de la entidad superficiante, para lo cual aplicarán las condiciones establecidas en el artículo 19 de la Ley 1882 de 2018; la selección del superficiario se realizará según el procedimiento establecido en los artículos 19 y 20 de la Ley 1508 de 2012. En ningún caso el DRS se entenderá como una Asociación Público-Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012 | **SDM:** El artículo del PND radicado incorpora una regulación muy extensa y a detalle del Derecho Real de Superficie, en ese sentido elimina la propuesta realizada por el distrito Capital, en el sentido que las entidades territoriales sean las que reglamenten la aplicación del DRS en la infraestructura de transporte.  Ahora bien, en el parágrafo 2 del artículo 229 consagra que el DRS podrá ser de origen privado y que en este caso el interesado deberá asumir por su propia cuenta y riesgo el costo estimado de su revisión, sin embargo, señala que en ningún el DRS se entenderá como una Asociación Público privada de acuerdo a la Ley 1508 de 2012, lo cual también contraría la propuesta del Distrito. Finalmente, al hacer una remisión normativa a la Ley 1508 de 2012, eliminando la potestad reglamentaria propuesta por el Distrito Capital.  En ese sentido, se recomienda reiterar nuestra propuesta inicial. |
|  | ARTÍCULO 230. EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO BAJO PRINCIPIOS DE DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE -DOT-. Los municipios o distritos que cuenten o donde se proyecte la ejecución de proyectos que incluyan sistemas de transporte público y que en alguno de sus componentes sea o haya sido cofinanciado por el Gobierno nacional, podrán durante el periodo constitucional comprendido entre los años 2023 y el 2026, por una sola vez a iniciativa del alcalde municipal o distrital, y en el marco de su autonomía territorial, revisar y ajustar su plan de ordenamiento territorial.  La revisión del Plan de Ordenamiento Territorial y/o los instrumentos de planeación establecerán los lineamientos y reglamentación de los proyectos urbanos de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible, incluyendo las normas urbanísticas aplicables a la infraestructura de transporte y sus áreas de influencia, los mecanismos de captura de valor y de gestión del suelo, de mitigación de impactos urbanísticos en la movilidad, espacio público y servicios públicos, y los instrumentos para habilitar el suelo requerido para la infraestructura de transporte y otras infraestructuras urbanas asociadas. Para la estructuración de estos proyectos y el uso de mecanismos de financiación se podrán constituir fiducias en el marco de las normas nacionales en la materia o podrán usarse instrumentos del mercado financiero para la circulación de los derechos de construcción.  PARÁGRAFO PRIMERO. El trámite de adopción del Plan de Ordenamiento Territorial deberá realizarse conforme a lo establecido en el artículo 26 de la Ley 388 de 1997.  PARÁGRAFO SEGUNDO. La normativa urbanística que se establezca por parte de las administraciones municipales o distritales para la infraestructura de transporte y los predios adquiridos y/o destinados para la operación del transporte público deberá reconocer sus particularidades urbanísticas, jurídicas y funcionales mediante la definición del tratamiento urbanístico de renovación o desarrollo que permita desarrollar el proyecto urbano, así como la adopción de un régimen particular de usos y medidas de mitigación de impactos urbanísticos en la movilidad, el espacio público y los servicios públicos. Las administraciones distritales o municipales podrán excluir a estas infraestructuras y su área de influencia de la necesidad de plan parcial o de cualquier otro instrumento de planificación complementario para su habilitación y desarrollo o generar un instrumento especifico de planeación que regule la norma urbanística propia y sus instrumentos de gestión y financiación, en concordancia con las disposiciones de la Ley 388 de 1997 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.  PARÁGRAFO TERCERO. Los municipios o distritos podrán incorporar al tratamiento de renovación urbana mediante decreto las áreas de influencia de los corredores de transporte que cuenten con proyectos de sistema de transporte público de pasajeros cofinanciados por la nación, con el fin de adecuar la edificabilidad y usos y establecer obligaciones urbanísticas destinadas a la financiación de la construcción, operación y mantenimiento del sistema de transporte y generación de espacio público, siempre y cuando se cuente con factibilidad de servicios públicos para aquellos casos en que el desarrollo deba aprobarse mediante un plan parcial o con disponibilidad si es directamente por licencia urbanística.  PARÁGRAFO CUARTO. La entidad territorial en el marco de su autonomía y con ocasión de los ajustes de los que trata el presente artículo, en proyectos de carácter supramunicipal, deberá verificar los lineamientos de uso y gestión del suelo que haya expedido el Esquema Asociativo Territorial -EAT- o la Autoridad Regional de Transporte, en caso de existir. Para las áreas metropolitanas se deberá cumplir con la Ley 1625 de 2013 o aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan. Las disposiciones del presente artículo serán aplicables también en otro tipo de proyectos regionales que promuevan los EAT, y que se formulen como actuaciones urbanas integrales, asociadas a proyectos de equipamientos, espacios públicos, o intervenciones de hábitat y vivienda de impacto supramunicipal, Infraestructuras Logísticas Especializadas, entre otros. En todo caso los proyectos regionales deberán cumplir con los criterios que fije el Gobierno nacional, que los acredite como tal. | **SDM:**  En la medida que el artículo señala como facultad del Distrito la revisión del POT y que la misma debe ser a iniciativa del Acalde, el referido artículo no genera un impacto mayor para el Distrito Capital, pues está en cabeza de la Alcaldesa utilizar dicha facultad si así lo desea, con lo cual existe un respeto a la autonomía territorial.  Sin embargo, creemos necesario que se aclare que la facultad excepcional durante el periodo constitucional, será únicamente para aquellas entidades territoriales que no hayan realizado revisión y/o ajuste de su POT incorporando normas orientadas al transporte sostenible DOT.  Se propone la siguiente redacción:  ***“PARAGRAFO QUINTO:*** *No aplicará el ajuste o revisión excepcional en los planes de ordenamiento territorial cuando los municipios y/o distritos ya hayan realizado la revisión general incorporando normas generales orientadas al transporte sostenible -DOT-.”*  Por último, se sugiere aclarar el parágrafo primero, de tal manera que se precise si el trámite de adopción del Plan de Ordenamiento Territorial deberá realizarse sin los Concejos municipales, toda vez que cuando se cita el artículo 26 de la Ley 388 de 1997, genera esa inquietud. |
|  | ARTÍCULO 141. PROTECCIÓN DE LA VIDA Y LA INTEGRIDAD PERSONAL. Sin perjuicio de las competencias que a las autoridades de tránsito le corresponden, la Policía Nacional coadyuvará los esfuerzos para la protección de la vida y la integridad personal de los actores del tránsito y para el efecto, a través de personal adscrito a la Jefatura Nacional del Servicio de Policía, tendrá la competencia para detectar infracciones e imponer ordenes de comparendo en relación con las conductas con directo impacto en la seguridad vial y especialmente, la circulación sin el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito -SOAT que se cometan en las vías departamentales y en los municipios donde, de acuerdo con la certificación que expida la Superintendencia de Transporte, no existan o no tengan cobertura los cuerpos operativos de control de los organismo de tránsito.  La Agencia Nacional de Seguridad Vial, por su parte, definirá las tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones, para la imposición de órdenes de comparendo por no contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT y, con el apoyo de la Federación Colombiana de Municipios, en coordinación con cada entidad territorial, implementará dichas tecnologías, de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.  El proceso contravencional corresponderá adelantarlo a la autoridad de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción, con el apoyo de los organismos de tránsito departamentales, cuando a ello haya lugar.  El 50% de las multas que se impongan en virtud de lo previsto en el presente artículo serán propiedad de la Nación, sin perjuicio de lo previsto por el Código Nacional de Tránsito.  PARÁGRAFO. La Superintendencia de Transporte deberá implementar un sistema de control e indicadores de gestión, para los organismos de tránsito, municipios y departamentos. | **SDM:** Es necesario que se aclare que la referencia a que el 50% de las multas que se impongan en virtud de lo previsto en el artículo serán propiedad de la Nación, aplica solo en aquellos entes territoriales donde no existan agentes de tránsito.  De igual forma se sugiere eliminar el segundo párrafo, toda vez que la misionalidad de la ANVS no tiene que ver con la definición de tecnologías en el país y tampoco es recomendable que la Federación Colombiana de Municipios tenga una interferencia en la autonomía territorial que gozan los entes territoriales a la hora de ejercer el control al cumplimiento de las normas de tránsito en sus territorios.  En todo caso, si se decide dejar esta competencia en cabeza de la ANVS, se sugiere la siguiente redacción para todo el artículo:  ARTÍCULO 141. PROTECCIÓN DE LA VIDA Y LA INTEGRIDAD PERSONAL. Sin perjuicio de las competencias que a las autoridades de tránsito le corresponden, la Policía Nacional coadyuvará los esfuerzos para la protección de la vida y la integridad personal de los actores del tránsito y para el efecto, a través de personal adscrito a la Jefatura Nacional del Servicio de Policía, tendrá la competencia para detectar infracciones e imponer ordenes de comparendo en relación con las conductas con directo impacto en la seguridad vial y especialmente, la circulación sin el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito -SOAT que se cometan en las vías departamentales y en los municipios donde, de acuerdo con la certificación que expida la Superintendencia de Transporte, no existan o no tengan cobertura los cuerpos operativos de control de los organismo de tránsito.  La Agencia Nacional de Seguridad Vial, por su parte, definirá las tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones, para la imposición de órdenes de comparendo en relación con las conductas con directo impacto en la seguridad vial y, en coordinación con cada entidad territorial, implementará o autorizará dichas tecnologías, de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.  El proceso contravencional corresponderá adelantarlo a la autoridad de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción, con el apoyo de los organismos de tránsito departamentales, en aquellos municipios donde, de acuerdo con la certificación que expida la Superintendencia de Transporte, no existan autoridades de tránsito.  El 50% de las multas que se impongan en virtud de lo previsto en el inciso primero del presente artículo serán propiedad de la Nación. El 50% restante corresponderá al organismo de tránsito departamental que adelantó el proceso contravencional. Lo anterior, sin perjuicio de lo previsto por el Código Nacional de Tránsito.  Para fortalecer la participación ciudadana en el control de las infracciones de tránsito, sin que el mismo implique un menoscabo de las garantías constitucionales y legales en materia del derecho de defensa y protección de datos personales, facúltese a las autoridades de tránsito a recibir pruebas de las mismas a través de medios tecnológicos que garanticen su veracidad.  Para este fin, las autoridades de tránsito deberán establecer los procedimientos administrativos y tecnológicos que permitan recibir fotos y/o videos de presuntas infracciones a través de aplicaciones tecnológicas. Este procedimiento deberá contener como mínimo la garantía de que la información reportada permita identificar claramente el lugar de la infracción, hora exacta de la misma, identificación de la conducta e identificación del denunciante. |
|  | **ARTÍCULO 219. AUTORIDADES REGIONALES DE TRANSPORTE.** Las entidades territoriales que conformen ámbitos geográficos en donde la movilidad se desarrolle más allá de sus propios límites jurisdiccionales o se implementen proyectos regionales de transporte público cofinanciados por el Gobierno nacional en los términos de la Ley 310 de 1996, podrán, de común acuerdo y mediante convenio interadministrativo, constituir Autoridades Regionales de Transporte para la planeación y gestión de la movilidad, previa realización de estudios técnicos que así lo recomienden.  Las entidades territoriales definirán el grado de integración que resulte adecuado para la solución de la movilidad entre ellas con base en estudios técnicos realizados y establecerán las competencias que ejercerá la Autoridad Regional de Transporte para la implementación de las soluciones de movilidad requeridas, las cuales deberán asumirse gradualmente e incluir, como mínimo, la planeación y organización del servicio de transporte público de pasajeros regional en su jurisdicción, otorgar permisos y habilitaciones, definir tarifas de transporte público y formular políticas públicas regionales de movilidad. Las Autoridades Regionales de Transporte deberán articular los Planes de Movilidad Sostenible y Segura de los que trata la Ley 1083 de 2006 de los municipios que hagan parte de la competencia de la Autoridad regional y  coordinar con el Ministerio de Transporte los trámites de transporte que de allí se deriven.  Las Autoridades Regionales de Transporte que se constituyan en torno a proyectos regionales de transporte público cofinanciados por el Gobierno nacional, deberán formular y adoptar lineamientos de ordenamiento territorial para promover el desarrollo orientado al transporte sostenible y la aplicación de instrumentos de captura de valor del suelo en torno a la infraestructura y el área de influencia del respectivo proyecto cofinanciado. La infraestructura del proyecto será considerada como determinante de ordenamiento territorial. La Autoridad Regional de Transporte deberá articular y coordinar con las entidades territoriales de su jurisdicción, la incorporación de estos lineamientos dentro de sus instrumentos de planificación en el marco de su autonomía territorial.  La inspección, vigilancia y control de las Autoridades Regionales de Transporte estará a cargo de la Superintendencia de Transporte.  PARÁGRAFO 1. Solo se podrán constituir Autoridades Regionales de Transporte en aquellos ámbitos geográficos donde se implementen proyectos regionales de transporte público cofinanciados por el Gobierno nacional o se presenten tasas de conmutación laboral superiores al 10%, para lo cual, las entidades territoriales deberán realizar los estudios técnicos que soporten dicha condición y no tengan una vigencia mayor a dos (2) años al momento de la constitución de la respectiva Autoridad Regional de Transporte. Por tasa de conmutación laboral se entenderá el porcentaje de población activa que reside en una entidad territorial, pero trabaja en otra entidad territorial.  PARÁGRAFO 2. Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará sin perjuicio de lo establecido en las Leyes 1625 de 2013 y 2199 de 2022. | **SDM:** El parágrafo 2 señala que los dispuesto en el artículo se aplicará sin perjuicio de lo establecido en la Ley 2199 de 2022, por lo que no modifica la norma especial de la Región Metropolitana. En sentido, debe entenderse que según el Diccionario de la Lengua Española, DILE, 2014, es ‘dejando a salvo’. “Sin perjuicio de” quiere decir que la decisión no puede ir contra esa otra obligación. Es una secuencia que significa ‘sin daño’ o ‘sin pérdida’ de otro derecho. No obstante, para una mayor claridad, se sugiere incluir la siguiente redacción en el parágrafo 2:  PARÁGRAFO 2. Lo dispuesto en el presente artículo no aplicará para los casos regulados en las Leyes 1625 de 2013 y 2199 de 2022. |
|  | **ARTÍCULO 183. (Después de Art. 227 del proyecto radicado). ADMINISTRACIÓN DE CORREDORES FÉRREOS POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI-.** La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI- podrá administrar aquellos corredores de la Red Férrea Nacional que sean priorizados por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT- de acuerdo con los documentos de planeación del Sector. Para tal efecto, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya con el fin de garantizar, entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la Infraestructura Ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario. |  |