



**ALCALDIA MAYOR
BOGOTA D.C.**
Instituto
DESARROLLO URBANO



“ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA.”

CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 1860 DE 2021

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

INFORME 3: CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO

COMPONENTE LEGAL Y JURÍDICO



VERSION 0

BOGOTÁ, 2022 – SEPTIEMBRE 05

CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO**CONTROL DE VERSIONES**

Versión	Fecha	Descripción de la Modificación	Folios
Versión 0	23/08/2022	Elaboración Inicial	78
Ruta almacenamiento			
Y:\P1674 Regiotram SUR diseños\9.Trabajo\1.Tecnico\4. Informe 3. Caracterización y Diagnóstico\ \V0			

EMPRESA CONTRATISTA

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
 MARÍA ESTELA CORRALES SÁNCHEZ		
María Estela Corrales Ana María Grandas Especialista Jurídico	Ing. Carlos Urdaneta Coordinador de Consultoría	Ing. Oscar Rico Director de Consultoría

EMPRESA INTERVENTORA



REVISADO POR:	AVALADO POR:	APROBADO POR:
	Diotima Preciado G.	
Jorge Armirola Cabra Especialista Jurídico	Ing. Diotima Preciado Coordinador de Interventoría	Ing. Abraham Palacios Director de Interventoría

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
1. OBJETIVOS	5
1.1. OBJETIVO GENERAL	5
1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
2. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO	6
3. IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR DE LAS ENTIDADES COMPETENTES EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO	6
3.1. NACIONAL Y ENTIDADES ADSCRITAS A NIVEL NACIONAL	7
3.1.1. Ministerio De Transporte	7
3.1.2. Ministerio Del Interior	11
3.1.3. Ministerio de Hacienda y Crédito Público	13
3.1.4. Instituto Nacional de Vías	16
3.1.5. Agencia Nacional de Infraestructura	17
3.1.6. Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA-	18
3.1.7. Departamento Nacional de Planeación –DNP-	19
3.1.8. Consejo Superior de Política Fiscal –CONFIS-	20
3.1.9. Consejo Nacional de Política Económica y Social –CONPES-	21
3.1.10. Comisión Intersectorial de Infraestructura y Proyectos Estratégicos - CONPES 3762	22
3.1.11. Agencia Nacional de Minería	23
3.1.12. Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC-	24
3.1.13. Instituto Colombiano de Antropología e Historia –ICANH-	25
3.1.14. Dirección de Patrimonio -Ministerio de Cultura	26
3.1.15. Superintendencia de Notariado y Registro (Notarías – Oficinas De Registro)	26
3.2. DEPARTAMENTAL, LOCALES Y METROPOLITANOS	27
3.2.1. Gobernación de Cundinamarca	27
3.2.2. Instituto de Concesiones de Cundinamarca-ICCU	28
3.2.3. Alcaldía Mayor de Bogotá	31
3.2.4. Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá	31

3.2.5.	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.....	32
3.2.6.	Secretaría de Planeación Distrital	34
3.2.8.	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP 36	
3.2.11.	Alcaldía Municipal de Soacha.....	39
3.2.12.	Entes Territoriales – Municipios – Oficinas de Planeación Municipal	40
3.2.13.	Corporaciones Autónomas Regionales.....	40
3.2.14.	Empresas de Servicios Públicos.....	42
3.3.	RAMA JUDICIAL.....	48
3.4.	BANCA MULTILATERAL	51
3.4.1.	Banco Interamericano de Desarrollo -BID	51
3.4.2.	Banco Mundial	51
3.4.3.	Corporación Andina de Fomento – CAF.....	52
4.	ANÁLISIS NORMATIVO DE POSIBLES FORMAS DE CONTRATACIÓN	52
4.1.	Contrato de Obra Publica.....	53
4.2.	Contratos de Suministro.....	54
4.3.	Contrato de Concesión bajo Ley 80 de 1993.....	56
4.4.	contratos tipo llave en mano	58
4.5.	asociaciones Público Privadas - APP.....	60
5.	ANÁLISIS INICIAL QUE EVIDENCIE RESTRICCIONES NORMATIVAS QUE LIMITEN EL DESARROLLO DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS PROPUESTAS.	69
6.	CONCLUSIONES	79

INTRODUCCIÓN

Este informe No. 3 del componente legal y jurídico del contrato de consultoría que tiene como objeto “ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA”, cubre los requerimientos técnicos contenidos en el pliego de condiciones y que comprende el siguiente alcance:

- Identificación preliminar de las entidades competentes en el desarrollo del proyecto
- Análisis inicial que evidencie restricciones normativas que limiten el desarrollo de las diferentes alternativas propuestas.

En el primer acápite del informe se plantea el marco institucional relevante, junto con las funciones y competencias, de autoridades y entidades de naturaleza pública y privada que pueden tener relevancia para el desarrollo del proyecto partiendo de aquellas del orden nacional, luego agotando las del orden distrital y municipal y finalmente haciendo referencia a otras entidades relevantes. Esta aproximación es preliminar, en tanto el pliego requiere de una actualización y complementación del marco institucional dentro del Informe No. 4.

En el segundo acápite se hace una presentación sucinta de los tipos de contrato en la normatividad aplicable y que podrían servir para la determinación de la estructura de la transacción dentro del Informe No. 4.

Finalmente se hace una presentación de las restricciones normativas que podrían representar impedimentos o cuellos de botella en la ejecución del proyecto en sus diferentes fases.

1. OBJETIVOS

1.1. OBJETIVO GENERAL

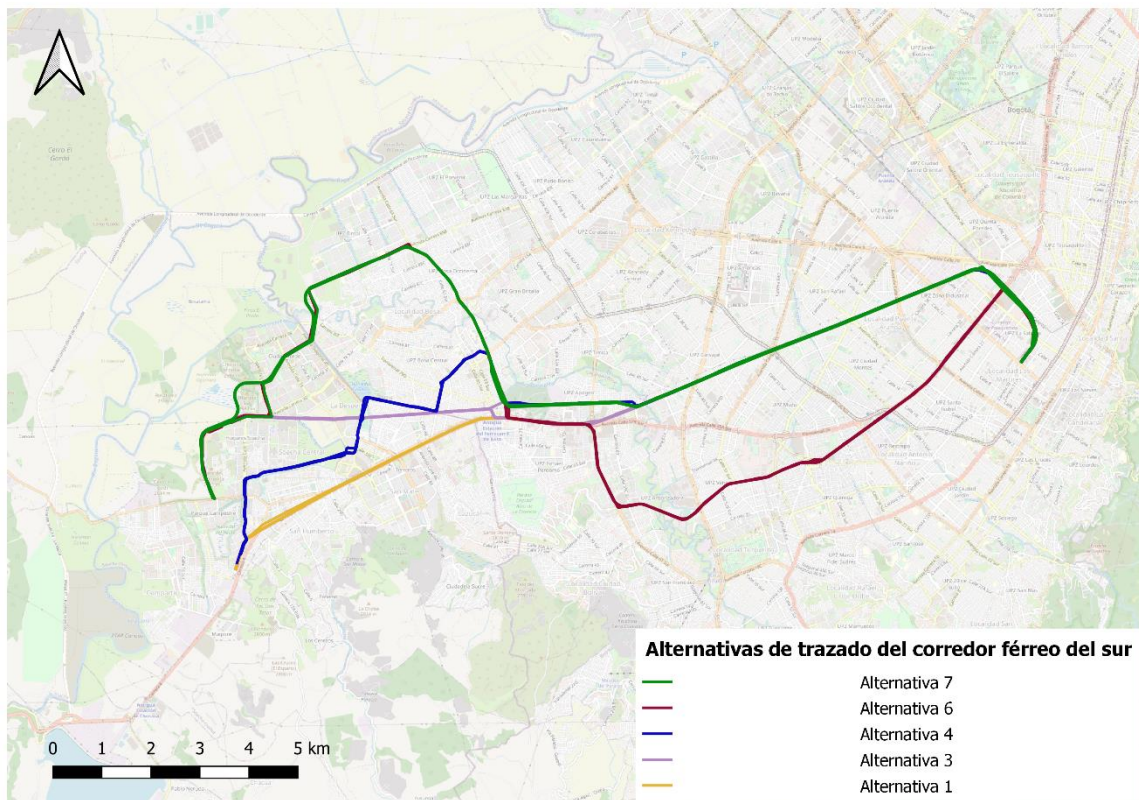
Establecer y analizar desde el componente legal y jurídico el panorama de normatividad aplicable y su efecto sobre los productos de estructuración en etapa de prefactibilidad, en lo relacionado con el marco institucional, junto con su sustento legal, a efectos de determinar las entidades con competencia funcional o por relación que pueden influir en el desarrollo del proyecto, así como las restricciones normativas que puedan impedir su ejecución.

1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Presentar de manera jerarquizada las instituciones públicas y privadas que tienen influencia por competencia o intereses compartidos en el proyecto en todas sus fases.
- Sentar las bases de análisis para los alcances del Informe No. 4, específicamente en lo referido al Marco Institucional y el modelo de transacción deseable.
- Detectar posibles restricciones normativas que puedan llegar a afectar el desarrollo del proyecto en cualquiera de sus fases.

2. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

Ilustración 1. Localización general del Proyecto



3. IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR DE LAS ENTIDADES COMPETENTES EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO

La identificación de instituciones y su papel en este tipo de proyectos, es base fundamental para realizar todos los procesos y gestiones que generen los escenarios de éxito del mismo.

De forma jerarquizada, se presentan las instituciones relacionadas que pueden directa o indirectamente estar vinculadas al proyecto.

3.1. NACIONAL Y ENTIDADES ADSCRITAS A NIVEL NACIONAL

3.1.1. Ministerio De Transporte

En el año de 1995 se creó el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, entidad encargada en su momento de atender los bienes nacionales y de actuar como promotor de las regulaciones en el sector carretero y ferroviario. Durante su vigencia, se creó la Dirección de Transporte y Tarifas posteriormente denominado Instituto Nacional de Tránsito, así como la Policía de Carreteras, el Fondo de Caminos Vecinales, la empresa de Puertos de Colombia y el Fondo Vial Nacional.

Mediante el Decreto 2053 de 2003 se modificó la estructura del Ministerio de Transporte precisando sus objetivos, así:

“El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo¹.”

Instituto de Desarrollo Urbano

En donde se incluye su autoridad dentro de todo el transporte ferroviario en el país.

En concordancia con las funciones generales en cabeza de los Ministerios, previstas en los artículos 58 y 59 de la Ley 489 de 1998², se adicionaron funciones al Ministerio de

¹ Artículo 1 del Decreto 2053 de 2003.

² Artículo 58 de la Ley 489 de 1998: “Conforme a la Constitución, al acto de creación y a la presente ley, los ministerios y los departamentos administrativos tienen como objetivos primordiales la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo que dirigen.”

Artículo 59 de la ley 489 de 1998: “Corresponde a los ministerios y departamentos administrativos, sin perjuicio de lo dispuesto en sus actos de creación o en leyes especiales:

1. Preparar los proyectos de ley relacionados con su ramo.

2. Preparar los proyectos de decretos y resoluciones ejecutivas que deban dictarse en ejercicio de las atribuciones que corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa y dar desarrollo a sus órdenes que se relacionen con tales atribuciones.

Transporte, siendo procedente resaltar las más relevantes en materia de infraestructura de transporte y aplicables a los procesos de estructuración actuales, las siguientes:

- Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.
- Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia.
- Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.
- Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
- Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.
- Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.

3. *Cumplir las funciones y atender los servicios que les están asignados y dictar, en desarrollo de la ley y de los decretos respectivos, las normas necesarias para tal efecto.*

4. *Preparar los anteproyectos de planes o programas de inversiones y otros desembolsos públicos correspondientes a su sector y los planes de desarrollo administrativo del mismo.*

5. *Coordinar la ejecución de sus planes y programas con las entidades territoriales y prestarles asesoría, cooperación y asistencia técnica.*

6. *Participar en la formulación de la política del Gobierno en los temas que les correspondan y adelantar su ejecución.*

7. *Orientar, coordinar y controlar, en la forma contemplada por las respectivas leyes y estructuras orgánicas, las superintendencias, las entidades descentralizadas y las sociedades de economía mixta que a cada uno de ellos estén adscritas o vinculadas.*

8. *Impulsar y poner en ejecución planes de desconcentración y delegación de las actividades y funciones en el respectivo sector.*

9. *Promover, de conformidad con los principios constitucionales, la participación de entidades y personas privadas en la prestación de servicios y actividades relacionados con su ámbito de competencia.*

10. *Organizar y coordinar el Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo correspondiente.*

11. *Velar por la conformación del Sistema Sectorial de Información respectivo y hacer su supervisión y seguimiento.”*

- Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.

Posteriormente, mediante el Decreto 087 de 2011 se realizó otra modificación a la estructura del Ministerio de Transporte con una especialización temática para los viceministerios, distribuyéndose funciones entre el Viceministerio de Infraestructura y el Viceministerio de Transporte, para articular adecuadamente las funciones misionales de los altos directivos del Ministerio.

Decreto en donde se mantiene el objetivo del Ministerio incluyéndose el sistema férreo y la competencia de realizar las regulaciones técnicas a que haya lugar:

Artículo 1°. Objetivo. *El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo*

Y dentro de sus funciones se encuentra la de fijar las políticas, planes y programas, así como dar las autorizaciones respectivas:

Artículo 2

(...)2.7. *Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura*

Artículo 15 y 16

15.5. *Expedir los actos administrativos necesarios para las autorizaciones y demás requerimientos relacionados con el transporte carretero, marítimo, fluvial y férreo.*

16.1. *Planear, coordinar, ejecutar, controlar y evaluar la formulación de políticas y la regulación técnica en materia de tránsito en los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.*

16.4. *Expedir los actos administrativos necesarios para las autorizaciones y demás requerimientos relacionados con el tráfico y tránsito carretero, marítimo, fluvial, y férreo.*

El Ministerio es el Gobierno en ramo que debe presentar por la naturaleza del proyecto ante la Comisión Intersectorial de Infraestructura y Proyectos Estratégicos – CIPE, para ser catalogado el proyecto presente como PROYECTOS DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATEGICOS – PINES.

En tal virtud, dicha entidad es la base rectora sobre la cual el Gobierno Nacional mantiene el orden y jerarquía en las políticas, planes y programas del sistema ferroviario, la infraestructura férrea, su operación y mantenimiento.

Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte (Adscrita al Ministerio de Transporte)

La Ley 1682 de 2013 otorgó facultades extraordinarias al Presidente de la República para la creación de esta unidad especial, con autonomía administrativa, técnica y patrimonial, con personería jurídica adscrita al Ministerio de Transporte, la cual tendrá un régimen privado en materia de contratación, con los siguientes objetivos:

- Establecer los requerimientos de infraestructura de transporte para garantizar la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional.
- Elaborar y actualizar el Plan de Infraestructura en concordancia con las políticas y directrices definidas en los planes de desarrollo nacional y las propias del Ministerio.
- Realizar diagnósticos que permitan la formulación de planes y programas del sector de infraestructura.
- Recomendar al Ministro de Transporte políticas y estrategias para el desarrollo del sector de infraestructura de transporte.
- Planear en forma integral, indicativa, permanente y coordinada con las entidades y organismos del sector transporte, todo lo relativo a los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de la Nación, así como coordinar con las entidades territoriales los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de estas entidades.
- Igualmente, tendrá a su cargo la consolidación y divulgación de la información de los proyectos de infraestructura del transporte del sector y el registro de los operadores del sector.

En ese orden, bajo su responsabilidad de generar los planes de desarrollo del sector y las propias del ministerio, se requerirá su roll para estudiar y revisar el proyecto para elevar su condición a PINES y de IMPORTANCIA ESTRATÉGICA.

Dirección de Tránsito y Transporte

Mediante el Decreto 4222 de 2006, se modificó parcialmente la estructura del Ministerio de Defensa Nacional. Dentro de la estructura de dicho ministerio se encuentra la Dirección General de la Policía Nacional de Colombia y subordinada a esta Dirección la Dirección de Tránsito y Transporte.

Como funciones de la Dirección de Tránsito y Transporte están:

- Dirigir el servicio de Policía de Tránsito y Transporte a nivel Nacional, **en áreas urbanas y rurales** según lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito y Transporte y demás normas que lo modifiquen, aclaren o adicionen.
- Diseñar y poner en marcha programas preventivos de seguridad vial.

- Desarrollar las políticas del Gobierno Nacional en materia de seguridad vial.

Dicha entidad, adquiere papel importante en todo el proceso de restablecimiento en el caso de la red férrea, en el mantenimiento o restablecimiento de la misma en muchos tramos. Es fundamental junto con la autoridad municipal y el proceso socio predial que se realice el restablecimiento de la red férrea.

3.1.2. Ministerio Del Interior

Ejercer la rectoría y la coordinación de las políticas públicas para el fortalecimiento de la democracia, la convivencia y la participación ciudadana; el disfrute de los derechos y libertades públicas, y el ejercicio pleno del Estado Social de Derecho, así como liderar la articulación de políticas orientadas al fortalecimiento de la descentralización y ser interlocutor de los asuntos del interior en lo atinente a las relaciones políticas dentro de la Nación, con el Congreso de la República, con las entidades territoriales y con los diferentes actores sociales, en lo que respecta al afianzamiento del Estado Social de Derecho en condiciones de respeto a los valores democráticos, la preservación del orden público interno y la solidaridad.

Las funciones relacionadas directas o indirectamente con el proyecto son las siguientes:

- Formular y hacer seguimiento a la política de los grupos étnicos para la materialización de sus derechos, con un enfoque integral, diferencial y social, en coordinación con las demás entidades competentes del Estado.
- Coordinar, con el concurso de los demás ministerios, la agenda legislativa del Gobierno Nacional en el Congreso de la República y las demás entidades del orden nacional.

El Ministerio, a través de la Dirección de Autoridad Nacional de Consulta Previa, se encarga de asumir las siguientes funciones³:

1. *Dirigir en coordinación con las entidades y dependencias correspondientes los procesos de consulta previa que se requieran de conformidad con la ley.*
2. *Asesorar y dirigir, así como coordinar con las direcciones de asuntos indígenas, Rom y minorías y asuntos para comunidades negras, afrocolombianos, raizales y palenqueras, la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas*

³<https://www.mininterior.gov.co/mision/direccion-de-consulta-previa/acerca-de-la-direccion-de-consulta-previa>.

- del Gobierno Nacional en materia de consulta previa y determinar su procedencia y oportunidad.*
- 3. Establecer directrices, metodologías, protocolos y herramientas diferenciadas para realizar los procesos de consulta previa, de conformidad con lo establecido en la legislación sobre la materia.*
 - 4. Realizar las visitas de verificación en las áreas donde se pretenda desarrollar proyectos, a fin de determinar la presencia de grupos étnicos, cuando así se requiera.*
 - 5. Expedir certificaciones desde el punto de vista cartográfico, geográfico o espacial, acerca de la presencia de grupos étnicos en áreas donde se pretenda desarrollar proyectos, obras o actividades que tengan influencia directa sobre estos grupos.*
 - 6. Verificar, antes del inicio de cualquier proceso de Consulta Previa, con las direcciones de asuntos indígenas, Rom y minorías, y de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, los registros actualizados de la representación legal de las autoridades de los grupos étnicos y conformación legítima de los espacios de concertación propios de cada uno de ellos.*
 - 7. Consolidar y actualizar la información del Ministro del Interior sobre los procesos de consulta y los trámites de verificación, así como promover el conocimiento y difusión de los mismos y de su marco jurídico, por los medios que determine el Ministerio.*
 - 8. Hacer seguimiento al cumplimiento de los compromisos asumidos por las partes en desarrollo de los procesos de consulta previa coordinados por esta Dirección y hacer las recomendaciones respectivas.*
 - 9. Elaborar estrategias de corto y largo plazo para el manejo de crisis sociales en el entorno de las comunidades y minorías étnicas en las que se desarrollan las consultas previas, en coordinación con las demás dependencias o entidades competentes.*
 - 10. Proponer proyectos de ley, de actos o reformas legislativas, así como efectuar el análisis normativo y jurisprudencial en coordinación con la Dirección de Asuntos Legislativos en materia de su competencia.*
 - 11. Apoyar el desarrollo y sostenimiento del Sistema Integrado de Gestión Institucional y la observancia de sus recomendaciones en el ámbito de su competencia.*
 - 12. Atender las peticiones y consultas relacionadas con asuntos de su competencia.*
 - 13. Las demás funciones asignadas que correspondan a la naturaleza de la dependencia.*

El Ministerio del Interior en su estructura interna ha otorgado un mejor posicionamiento a lo relacionado con el Derecho Fundamental a la Consulta Previa, con el objetivo de garantizar la participación activa de las comunidades étnicas en los diversos procesos de consulta.

De esta forma, mediante el Decreto 2893 del 11 de agosto de 2011, toma el carácter de Dirección de Consulta Previa el anteriormente denominado “Grupo de Consulta Previa”.

En la actualidad se cuenta con un grupo de profesionales divididos en las Coordinaciones de Jurídica, Certificaciones y Gestión y con dicha estructura interna, se ha logrado reducir los tiempos en los trámites propios de la Dirección.

Las certificaciones duraban un promedio de 18 a 24 meses y en la actualidad tardan 45 días hábiles cuando se requiere verificación en terreno y 15 días hábiles cuando no se requiere este procedimiento.

La Dirección de Autoridad Nacional de Consulta Previa del Ministerio del Interior, se organiza en tres áreas de trabajo

- *Área de Certificación - Encargado de emitir los actos administrativos de certificación de presencia o no de Grupos Étnicos en el área de influencia de un Proyecto, Obra o Actividad.*
- *Área de Gestión - Encargada de ejecutar los procesos de Consulta Previa con cada una de las Comunidades que se REGISTRAN en los Proyectos, Obras o Actividades certificados.*
- *Área Jurídica - Encargada de soportar jurídicamente cada una de las acciones de la Dirección de Consulta Previa.*
- *De las áreas anteriores; se considera misional (Directamente relacionada con la ejecución de la Consulta Previa); al Área de Gestión.*

En ese orden, dada la necesidad de evaluarse y generarse las acciones pertinentes al respecto, el Ministerio debe emitir las certificaciones de existencia o no de comunidades étnicas dentro de la franja geográfica donde se desarrollará el proyecto, a través de la Dirección de Autoridad Nacional de Consulta Previa; así mismo, a futuro, en los procesos respectivos se hará tal seguimiento y será la entidad líder en verificar y hacer seguimiento al proceso, así como dar constancia del cumplimiento del mismo.

3.1.3. Ministerio de Hacienda y Crédito Público

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público coordina la política macroeconómica; define, formula y ejecuta la política fiscal del país; incide en los sectores económicos, gubernamentales y políticos; y gestiona los recursos públicos de la Nación, desde la perspectiva presupuestal y financiera, con el fin de propiciar las condiciones para el crecimiento económico sostenible y la estabilidad y solidez de la economía y del sistema financiero en pro del fortalecimiento de las instituciones, el apoyo a la descentralización y el bienestar social de los ciudadanos.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público tiene como objetivo la definición, formulación y ejecución de la política económica del país, de los planes generales, programas y proyectos relacionados con esta, así como la preparación de las leyes y decretos y regulación, en materia fiscal, tributaria, aduanera, de crédito público, presupuestal, de tesorería, cooperativa, financiera, cambiaria, monetaria y crediticia, sin perjuicio de las

atribuciones conferidas a la Junta Directiva del Banco de la República, y las que ejerza a través de organismos adscritos o vinculados, para el ejercicio de las actividades que correspondan a la intervención del Estado en las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquiera otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos del ahorro público y el tesoro nacional, de conformidad con la Constitución Política y la ley.

El Sector Administrativo de Hacienda y Crédito Público está integrado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, que tiene a su cargo la orientación del ejercicio de las funciones atribuidas a las siguientes entidades adscritas y vinculadas, sin perjuicio de las potestades de decisión que les correspondan, así como de su participación en la formulación de la política, en la elaboración de los programas sectoriales y en la ejecución de estos⁴.

Así mismo quedarán vinculadas al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, todas las entidades que sean oficializadas como consecuencia de las actuaciones del Fondo de Garantías de Instituciones Financieras.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público tiene, las siguientes funciones las cuales tienen una injerencia tanto en la estructuración del proyecto como en la toma de decisiones por parte de los potenciales interesados:

- Participar en la definición y dirigir la ejecución de la política económica y fiscal del Estado.
- Preparar, para ser sometidos a consideración del Congreso de la República, los proyectos de acto legislativo y ley, los proyectos de ley del Plan Nacional de Desarrollo, del Presupuesto General de la Nación y en general los relacionados con las áreas de su competencia.
- Dirigir la preparación, modificación y seguimiento del Presupuesto General de la Nación.
- Participar en la elaboración del Proyecto de Ley del Plan Nacional de Desarrollo y elaborar el proyecto de ley anual del presupuesto en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y los demás organismos a los cuales la ley les haya dado injerencia en la materia.
- Administrar el Tesoro Nacional y atender el pago de las obligaciones a cargo de la Nación, a través de los órganos ejecutores o directamente, en la medida en que se desarrolle la Cuenta Única Nacional.

⁴ Mediante el Decreto 4712 de 2008 se modificó la estructura del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

- Fijar las políticas de financiamiento externo e interno de la Nación y administrar la deuda pública de la Nación.
- Expedir la regulación del mercado público de valores, por intermedio de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Dado que el Ministerio de Hacienda, define la política de endeudamiento de la Nación y la realización de operaciones de crédito público, en ejercicio de sus competencias, esta autoriza mediante resolución a:

- (i) la suscripción de contratos de empréstito interno por las entidades descentralizadas del orden nacional, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 2681 de 1993;
- (ii) autoriza la celebración de operaciones para el manejo de la deuda;
- (iii) la suscripción de contratos de empréstito externo; (iv) otorgamiento de créditos de presupuesto de la Nación;
- (v) autoriza la celebración de créditos internos y/o externos de tesorería para financiar necesidades de liquidez;
- (vi) autoriza a las entidades públicas del orden nacional, entidades territoriales o descentralizadas territoriales, a contratar operaciones de manejo de deuda con el fin de mejorar su perfil de deuda sin aumentar su endeudamiento neto;
- (vii) autoriza a las entidades estatales, según denominación establecida en el artículo 2 de la Ley 80 de 1993, para celebrar operaciones de manejo de deuda, específicamente de cobertura de riesgo, con el fin de mejorar el perfil de deuda sin aumentar el endeudamiento neto;
- (viii) autoriza la adición, anticipos, aplazamiento o reducción al Programa Anual Mensualizado de Caja - PAC de acuerdo a las necesidades reales de disponibilidad de recursos;
- (ix) autoriza los cupos para asunción de obligaciones que comprometan apropiaciones de presupuestos futuros (vigencias futuras).

Entre los actos a través de los cuales se manifiesta el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos del presupuesto del Proyecto, se encuentran:

- Emisión de No objeción de las condiciones financieras del proyecto respectivo y a las cláusulas contractuales que las regulan, con base en los documentos contractuales proyectados y el modelo financiero de la estructuración.
- Aprobación del Plan de Aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales sobre las obligaciones contingentes derivadas el Proyecto respectivo. Dicho trámite de aprobación se deberá hacer cuantas veces el Proyecto sufra

modificaciones o ajustes que impliquen cambios en los supuestos con fundamento en los cuales se efectuó el concepto inicialmente.

En ese orden, el Ministerio, se funge como entidad nacional de vital importancia ya que, como ente rector presupuestal de país, bien sea con recursos de la Gobernación, o que se esté frente al apoyo económico que Gobierno Nacional pueda generar al proyecto, al ser miembro activo del CONPES, y que, en caso de generarse recursos futuros al proyecto por parte de la Nación, siendo la secretaria técnica del CONFIS, su roll es vertical en el proceso de desarrollo del proyecto desde su estructuración para su soporte y viabilidad financiera.

3.1.4. Instituto Nacional de Vías

En cuanto al Instituto Nacional de Vías, entidad adscrita al Ministerio de Transporte, creada como un establecimiento público de orden nacional, con autonomía técnica y administrativa para el desarrollo de la infraestructura vial, debemos señalar que su relevancia durante la ejecución de esta estructuración está condicionada a la necesidad de integrar al trazado propuesto vías nacionales que a la fecha no estén concesionadas.

El Instituto Nacional de Vías se creó mediante el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992 con el objetivo principal de ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación, cuyas funciones se fueron robusteciendo con los cambios introducidos mediante los Decretos 2056 y 2067 del 2003. Sin embargo, con la creación del Instituto Nacional de Concesiones -INCO, bajo el Decreto 1800 de 2003, y posteriormente reestructurado como Agencia nacional de infraestructura, organismo a su vez adscrito al Ministerio de Transporte, se retiró de su competencia la administración y operación de corredores concesionados para enfocarse en la ejecución de las políticas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima.

A la fecha, el Instituto Nacional de Vías continúa impulsando el desarrollo de las políticas de infraestructura a lo largo del territorio nacional, bajo los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte en la Red Vial Nacional, lo cual le permite recaudar los peajes y demás cobros sobre el uso de la infraestructura vial de su competencia y celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo.

A su vez funge como el ente encargado de formular las especificaciones y características técnicas que deben atender los modos de transporte carretero, fluvial, férreo y marítimo.

Así mismo en atención a la competencia dada en la Ley 105 de 1993, el Invia, es quien tiene bajo su custodia la red férrea y sus anexidades que aún no se han dado en

concesión, así mismo, debe dar las autorizaciones respectivas sobre intervenciones de la vía férrea.

En ese orden, mediante convenios de cooperación interinstitucional, entregan a entidades del orden departamental red férrea, como en este proyecto a la Gobernación de Antioquia.

3.1.5. Agencia Nacional de Infraestructura

La Agencia Nacional de Infraestructura, reemplaza al antiguo Instituto Nacional de Concesiones, mediante el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011⁵ y se creó con el fin de obtener una eficaz administración de la infraestructura vial del país promoviendo la vinculación del capital privado a los proyectos de infraestructura, especialmente el desarrollo de las asociaciones público-privadas reguladas bajo la Ley 1508 de 2012, así mismo la administración de las concesiones férreas y contrataciones asociadas a la reactivación del sistema férreo y su mantenimiento en operación.

En concordancia con lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura tiene por misión “planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública (...)”⁶

Dentro de las funciones generales contenidas en el artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-, la identificación, evaluación y proposición de iniciativas de concesión u otras formas de asociación público-privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados. En tal sentido y para ello, está en la obligación de crear un banco de datos de proyectos de infraestructura de transporte que sean susceptibles de desarrollarse mediante concesión u otras formas de asociación público-privada.

⁵Cámbiese la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, que se denominará Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte.

⁶Artículo 3 del Decreto 4165 de 2011.

Siendo la entidad competente para administrar y contratar este tipo de proyectos férreos de la red nacional, está en la obligación de asesorar la definición de las metodologías precontractuales y contractuales para la ejecución de este tipo de proyectos APP, así como la consecución de la información predial, social y ambiental relevante para su adecuada estructuración y posterior ejecución, garantizándose así el interés público en el tema ferroviario.

Frente a las dinámicas de este proyecto, y dada la existencia de convenio de cooperación entre la Promotora y la ANI, dicho ente se convierte en un ente guía y de apoyo a nivel nacional para elevar el proyecto a PINES.

3.1.6. Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA-

A través del Decreto-Ley 3573 de 2011 se creó la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA- como una Unidad Administrativa Especial, con autonomía administrativa y financiera, sin personería jurídica, perteneciente al sector central y adscrita al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

La razón de ser de su creación fue la necesidad de contar con un organismo técnico, con autonomía administrativa y financiera que se encargara del estudio, aprobación y expedición de licencias, permisos y trámites ambientales que contribuyera a mejorar la eficiencia, eficacia y efectividad de la gestión ambiental y el desarrollo sostenible.

Las funciones más relevantes y que se encuentran en íntima relación con la estructuración de los proyectos de infraestructura a cargo del consorcio, son:

- Otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos.
- Realizar el seguimiento de las licencias, permisos y trámites ambientales.
- Administrar el Sistema de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales –SILA– y Ventanilla Integral de Trámites Ambientales en Línea –Vital–.
- Velar porque se surtan los mecanismos de participación ciudadana de que trata la ley relativos a licencias, permisos y trámites ambientales.
- Implementar estrategias dirigidas al cuidado, custodia y correcto manejo de la información de los expedientes de licencias, permisos y trámites ambientales.
- Adelantar y culminar el procedimiento de investigación, preventivo y sancionatorio en materia ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1333 de 2009 o la norma que la modifique o sustituya.
- Adelantar los cobros coactivos de las sumas que le sean adeudadas a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA– por todos los conceptos que procedan.
- Ordenar la suspensión de los trabajos o actividades, en los casos en los que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible haga uso del ejercicio discrecional y selectivo sobre los asuntos asignados a las Corporaciones Autónomas Regionales.

- Aprobar los actos administrativos de licencias ambientales para explotaciones mineras y de construcción de infraestructura y los permisos y concesiones de aprovechamiento forestal de que tratan los artículos 34, 35 y 39 de la Ley 99 de 1993.
- Dirimir los conflictos de competencia cuando el proyecto, obra o actividad sujeto a licencia o permiso ambiental se desarrolle en jurisdicción de dos o más autoridades ambientales.

Como es fácil concluir, la participación de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales es muy importante ya que con gran seguridad se va a requerir el trámite y obtención de licencias ambientales para algunos o todos los proyectos de infraestructura que se pretendan adelantar en los tramos a estructurar, por lo que se deberán cumplir con las exigencias que en materia de licencias que ella establezca.

3.1.7. Departamento Nacional de Planeación –DNP-

El Departamento Nacional de Planeación tiene como objetivos fundamentales la coordinación y diseño de políticas públicas y del presupuesto de los recursos de inversión, la articulación entre la planeación de las entidades del Gobierno Nacional y los demás niveles de gobierno; la preparación, el seguimiento de la ejecución y la evaluación de resultados de las políticas, planes, programas y proyectos del sector público, así como realizar en forma permanente el seguimiento de la economía nacional e internacional y proponer los estudios, planes, programas, y proyectos para avanzar en el desarrollo económico, social, institucional y ambiental, y promover la convergencia regional del país.

Las funciones del DNP están establecidas en el Decreto 1832 de 2012. A continuación, se citan aquellas que tienen una relación directa o indirecta relevante con el proyecto de estructuración:

- Coordinar la formulación del Plan Nacional de Desarrollo para su evaluación por parte del Consejo Nacional de Planeación, el Consejo Nacional de Política Económica y Social- CONPES y para su posterior presentación al Congreso de la República.
- Asegurar una adecuada programación del presupuesto de las diferentes fuentes de recursos de inversión con base en las prioridades del gobierno y objetivos de desarrollo del país.
- Priorizar, de acuerdo con los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo los programas y proyectos del Plan Operativo Anual de Inversiones –POAI- para su incorporación en la Ley Anual del Presupuesto.
- Diseñar, reglamentar, sistematizar y operar el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional que deberá incluir los proyectos financiables total o parcialmente con recursos del Presupuesto General de la Nación y del Sistema General de Regalías.
- Promover, coordinar y apoyar técnicamente el desarrollo de esquemas de asociación entre el sector privado y público en temas y proyectos de interés del Gobierno Nacional.

- Participar en la evaluación de los proyectos de inversión privada, nacional o extranjera en los que sea parte el Gobierno Nacional.
- Ejercer las funciones asignadas al Departamento Nacional de Planeación como Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES y de la Comisión Intersectorial de Infraestructura y Proyectos Estratégicos – CIPE.
- Preparar y someter a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES - los documentos que desarrollen las prioridades de política del Gobierno Nacional y los demás de su competencia.

De acuerdo con los roles y competencias del DNP, es fundamental la participación de dicha entidad en la estructuración de un proceso escalonado a nivel nacional para ventilarse y afianzarse el proyecto de activación del ferrocarril, quien de forma consistente proyecta una cohesión de las actuaciones del Ministerio de transporte, el CONPES y Ministerio de Hacienda crédito público principalmente.

3.1.8. Consejo Superior de Política Fiscal –CONFIS-

El CONFIS es un organismo adscrito al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, encargado de dirigir la Política Fiscal y coordinar el Sistema Presupuestal. El CONFIS está integrado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público quien lo preside, el director del Departamento Administrativo de Planeación Nacional, el Consejero Económico de la Presidencia de la República o quien haga sus veces, los Viceministros de Hacienda, los directores de la Dirección General del Tesoro Nacional y Crédito Público y de impuestos y Aduanas.

En lo que tiene que ver con los proyectos realizados bajo la figura de las APP'S el CONFIS, según el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, tiene la función de aprobar vigencias futuras en donde se revisa la evaluación de contingencias y mapa de riesgo en su integridad.

Sus funciones relacionadas con la estructuración de proyectos son:

- Aprobar, modificar y evaluar el Plan Financiero del Sector Público, previa su presentación al CONPES y ordenar las medidas para su estricto cumplimiento.
- Analizar y conceptuar sobre las implicaciones fiscales del Plan Operativo Anual de Inversiones previa presentación al CONPES.
- Determinar las metas financieras para la elaboración del Programa Anual Mensualizado de Caja del Sector Público.

Ahora bien, independientemente que se estructure una APP en este proyecto, el poder contar con recursos de la Nación, requiere obligatoriamente surtir proceso de ser aprobados por CONFIS, lo cual, implica tener claridad sobre el detalle del proyecto que incluye: obras, inversiones, etapas del proyecto, costos y presupuesto, estructura de

pagos en el tiempo, que permita establecer los montos a impactarse bajo vigencias futuras. En donde el plan de vigencias es consistente con el aprobado y la ejecución del proyecto en sus etapas.

Por lo cual, de acuerdo con las condiciones de apoyo que pueda generar el Gobierno Nacional al proyecto, el rol del CONFIS cobra una importancia sustancial para el equilibrio y viabilidad financiera del proyecto, ya que es la autoridad encargada de dar el Aval Fiscal y cupo de vigencias futuras.

3.1.9. Consejo Nacional de Política Económica y Social –CONPES-

El Consejo Nacional de Política Económica y Social — CONPES — fue creado por la Ley 19 de 1958 y es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno Nacional en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país. Para lograrlo, coordina y orienta a los organismos encargados de la dirección económica y social en el Gobierno, a través del estudio y aprobación de documentos sobre la ejecución de políticas generales que son presentados en sesión del consejo.

El Departamento Nacional de Planeación desempeña las funciones de Secretaría Ejecutiva del CONPES y CONPES Social, y por lo tanto es la entidad encargada de coordinar y presentar todos los documentos para discutir en las sesiones programadas.

Los miembros del CONPES están establecidos mediante el Decreto 2148 de 2009 (permanentes, no permanentes, invitados y otros asistentes). El CONPES y el CONPES Social actúan bajo la dirección del Presidente de la República y lo componen como miembros permanentes con derecho a voz y voto, el Vicepresidente de la República, todos los Ministros, el Director del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, el Director del Departamento Nacional de Planeación, y el Director del Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación – Colciencias.

Es relevante mencionar que de acuerdo con la Ley 1508 de 2012 tiene la potestad de autorizar la realización de proyectos cuya estructuración demanda que el plazo del contrato sea mayor a 30 años (artículo 6);

Artículo 6°. Plazo de los contratos para proyectos de asociación público-privada. Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público-privada tendrán un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas.

6.1 Cuando de la estructuración financiera, y antes del proceso de selección, resulta que el proyecto tendrá un plazo de ejecución superior al previsto en el inciso anterior, podrán celebrarse contratos de asociación público-privadas siempre que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES.

Así mismo, tiene la facultad de definir el límite anual de autorizaciones para comprometer estas vigencias futuras para Proyectos de Asociación Público-Privada (artículo 26).

Frente a este proyecto de acudirse a Nivel Nacional a solicitar apoyo financiero, deberá expedirse un CONPES que lo habilite.

En materia ferroviaria, se han expedido varios CONPES que adelante se examinarán

3.1.10. Comisión Intersectorial de Infraestructura y Proyectos Estratégicos - CONPES 3762

Creada en virtud del Decreto 2445 de 2013 con el fin de ejercer la coordinación y orientación superior de las funciones de las entidades públicas que participan en la estructuración, financiación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura, hidrocarburos, minería, energía y demás proyectos estratégicos de interés nacional.

La comisión tendrá a cargo el apoyo a la gestión y el seguimiento de los proyectos de interés nacional y estratégicos -PINES-, así como la identificación de las barreras o trámites que dificulten su realización, con el fin de proponer fórmulas o alternativas de solución.

La Comisión asesorará, de acuerdo con sus funciones de coordinación, en los proyectos de infraestructura, minería, hidrocarburos, energía y demás proyectos de interés nacional y estratégicos-PINES que ésta valide, en especial en lo relacionado con los temas ambientales, jurídicos, prediales, presupuestales, de redes de servicios públicos y de comunidades y participación social, previa solicitud de las autoridades competentes

La Comisión estará integrada por:

- El Ministro del Interior.
- El Ministro de Hacienda y Crédito Público.
- El Ministro de Minas y Energía.
- El Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- El Ministro de Transporte.
- El Director del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, o su delegado, quien la presidirá.
- El Director del Departamento Nacional de Planeación.

Excepcionalmente, los ministros podrán delegar su participación en los Viceministros y el Director del Departamento Nacional de Planeación en el Subdirector Sectorial o quien haga sus veces.

Cuyos objetivos son:

- Estrategia de gestión pública para la planeación integral
- Agilizar y optimizar los procedimientos y trámites

- Coordinación interinstitucional, optimización para toma de decisiones, la gestión y el seguimiento de proyectos

Sus principales funciones son:

- Participar en la coordinación y definición eficiente de los proyectos de infraestructura, minería, hidrocarburos y energía.
- Hacer seguimiento de las acciones contempladas en los lineamientos de política para el desarrollo de los PINES y demás proyectos a los cuales dichos lineamientos le sean aplicables.
- Validar los proyectos que cumplan con los criterios para ser considerados como PINES, que sean priorizados y presentados por cada sector.
- Apoyar la gestión y coordinación de los PINES, así como realizar su seguimiento y evaluación.
- Proponer conceptos técnicos

Esta Comisión define un concepto importante para el proyecto dado su impacto a nivel nacional como optimización del sistema integrado de transporte en el país. Por lo cual, declarar este proyecto PINES redundará en beneficios para los procesos socio ambientales, prediales y de gestión interinstitucional.

3.1.11. Agencia Nacional de Minería

Mediante el Decreto 4134 de 2011 se creó la Agencia Nacional de Minería –ANM-, como una agencia estatal de naturaleza especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, técnica y financiera, adscrita al Ministerio de Minas y Energía.

Son funciones de la Agencia Nacional de Minería, en relación con los proyectos viales a estructurar, las siguientes:

- Ejercer las funciones de autoridad minera o concedente en el territorio nacional.
- Promover, celebrar, administrar y hacer seguimiento a los contratos de concesión y demás títulos mineros para la exploración y explotación de minerales de propiedad del Estado cuando le sea delegada esta función por el Ministerio de Minas y Energía de conformidad con la ley.
- Administrar el catastro minero y el registro minero nacional.
- Mantener actualizada la información relacionada con la actividad minera.
- Reservar áreas con potencial minero, con el fin de otorgarlas en contrato de concesión.
- Declarar las zonas de minería restringida, de conformidad con el artículo 35 de la Ley 685 de 2001 en la franja de ubicación de los proyectos.
- Expedir las Autorizaciones Temporales de explotación de materiales de construcción, de conformidad con el artículo 116 del Código Minero, modificado por el artículo 10 de la Ley 1382 de 2010.

A la luz del artículo 57 de la Ley 1682 de 2013 existe el deber de informar a la Autoridad Minera sobre los trazados y ubicación de los proyectos de infraestructura de transporte, una vez aprobados, así como las fuentes de materiales que se identifiquen por el responsable del proyecto, necesarias para la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte, con el fin de que las áreas ubicadas en dicho trazado y las fuentes de materiales identificadas sean incluidas en el Catastro Minero Colombiano y de este modo sean declaradas como zonas de minería restringida y en las mismas no se puedan otorgar nuevos títulos de materiales de construcción, durante la vigencia del proyecto, distintos a las autorizaciones temporales requeridas para la ejecución del mismo. De acuerdo con la normatividad vigente, la autorización temporal tendrá como plazo la duración de la obra sin exceder un máximo de siete (7) años.

Del mismo modo, es importante resaltar que con ocasión a lo indicado en el artículo 59 de la ley de infraestructura, la autoridad minera está facultada para restringir las actividades de exploración y explotación sobre la infraestructura de transporte que conforma la Red Vial Nacional, la autoridad y no podrá otorgar nuevos derechos mineros que afecten el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte.

3.1.12. Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC-

El Instituto Geográfico Agustín Codazzi, IGAC, es la entidad encargada de producir el mapa oficial y la cartografía básica de Colombia; elaborar el catastro nacional de la propiedad inmueble; realizar el inventario de las características de los suelos; adelantar investigaciones geográficas como apoyo al desarrollo territorial; capacitar y formar profesionales en tecnologías de información geográfica y coordinar la Infraestructura Colombiana de Datos Espaciales (ICDE).

Como autoridad máxima de la cartografía del país le corresponde:

- actualizar y publicar el Mapa Oficial de la República; producir la cartografía básica del país en diferentes escalas;
- Determinar, administrar y mantener los sistemas de referencia geodésico y gravimétrico nacionales.
- Adelantar y actualizar los levantamientos de suelos y el inventario de las tierras del país;
- Identificar la vocación, uso y manejo de las tierras, clasificarlas y zonificarlas con el fin de apoyar los procesos catastrales, de planificación y desarrollo territorial.
- Ejercer las funciones de máxima autoridad catastral en el país;
- Reglamentar, formar, actualizar y conservar el catastro en el territorio nacional;
- Coordinar, elaborar y mantener la base nacional de datos sobre los inmuebles con sus atributos físicos, económicos, jurídicos y fiscales, y expedir las normas que deben
- Cumplir las autoridades de las entidades territoriales cuando les correspondan las funciones de formación actualización y conservación catastrales.

- Realizar los avalúos de los inmuebles en que tenga interés el Estado y se requieran en actuación administrativa, y servir como entidad de última instancia en la determinación de los avalúos elaborados por particulares con los mismos fines.
- Proponer a las instancias pertinentes las políticas generales que, en materia de cartografía y catastro, deba adoptar el Gobierno Nacional.

Principales líneas de relación predial

Identificación predial urbano y rural desde el punto de vista catastral, a través de los diferentes servicios de la Entidad, a través de la obtención de productos como los Registros 1 y 2, los Certificados Catastrales de los Inmuebles vinculados al Proyecto, con el objeto de consultar y determinar los aspectos físico y jurídico en consonancia con la información de las Oficinas de Registro de Instrumentos Públicos.

Al IGAC le corresponde ser la máxima autoridad en materia de avalúos y como tal es la entidad que emite la reglamentación correspondiente a los criterios y parámetros valuatorios en procesos de adquisición por motivos de interés público. A la fecha se encuentra pendiente de reglamentación el artículo 23 de la Ley 1682 de 2013.

En caso de presentarse inconsistencia entre las áreas de los títulos y la información IGAC, la entidad que lo requiera puede solicitar la certificación de Cabida y linderos al IGAC, quien en virtud de la Ley 1682 de 2013, art. 26 deberá expedir dicho certificado dentro de los 4 meses siguientes a la solicitud de este.

3.1.13. Instituto Colombiano de Antropología e Historia –ICANH-

El Instituto Colombiano de Antropología e Historia tiene como objeto principal el fomento, la realización, la publicación y la divulgación de investigaciones antropológicas, arqueológicas, históricas sobre el patrimonio cultural de la Nación.

Dentro de las funciones a su cargo y que están relacionadas con la presente estructuración encontramos:

- Prestar asesoría científica a los organismos de carácter público o privado en el diseño y ejecución de estudios de impacto cultural, arqueológico y antropológico.
- Emitir concepto acerca de los bienes que deban ser considerados como patrimonio arqueológico y antropológico de la Nación.
- Mantener actualizado el registro del patrimonio arqueológico y etnográfico Nacional, desarrollando y aplicando metodologías y programas actualizados.
- Velar por la conservación y el mantenimiento de los parques arqueológicos cuya custodia le sea encargada, como espacios depositarios de bienes de interés cultural.
- Efectuar declaratorias de áreas de potencial arqueológico en el territorio nacional.

En ese orden, en atención a sus funciones y nuestro proyecto, esta entidad, debe emitir la certificación de presencia de vestigios arqueológicos en el área de influencia o no, y de acuerdo con ello, procederse en resguardo de dicho patrimonio si existe.

3.1.14. Dirección de Patrimonio -Ministerio de Cultura

La Dirección de Patrimonio es la encargada de formular e implementar políticas, planes, programas y proyectos que buscan desarrollar la gestión, protección y salvaguardia del patrimonio cultural colombiano y su apropiación social, así como la encargada de evaluar las solicitudes de intervención en los bienes de interés cultural del ámbito nacional, o en sus zonas de influencia, de acuerdo con el régimen de protección de estos bienes establecido en la ley.

Marco legal:

- Constitución Política de Colombia de 1991. Artículos 63 y 72
- Ley 397 de 1997 – Ley General de Cultura. Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias
- Ley 1185 de 2008. Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones
- Decreto 763 de 2009. Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza materia
- Resolución 983 de 2010. Por la cual se desarrollan algunos aspectos técnicos relativos al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza materia I

De acuerdo con el proceso de análisis de los diferentes bienes de la red férrea, se encuentran las Estaciones del Ferrocarril, las cuales están declarado patrimonio cultural. Dichos análisis de cada una, parte del proceso de estructuración técnica en el componente arquitectónico, la dirección de patrimonio es la fuente directa de regulación de las condiciones de conservación y vigilancia que se respete dicho aspecto dentro del proyecto en todas las estaciones que se utilizarán dentro del proyecto.

3.1.15. Superintendencia de Notariado y Registro (Notarías – Oficinas De Registro)

La Superintendencia de Notariado y Registro Entidad se crea por medio del Decreto 3346 de 1959 y ha sido objeto de modificaciones, reestructuraciones a través de diferentes normas (Decreto 1250 de 1970, Decreto 1659 de 1978, Decreto 1711 de 1984, Ley 96 de 1985, Decreto 2158 de 1992, Decreto 1669 de 1997, Decreto 2513 de 1997, Decreto 1890

de 1999, Decreto 190 de 2004, Decreto 302 de 2004, Decreto 412 de 2007, el Decreto 2163 de 2011 y la Ley 1572 de 2012.

El objetivo y funciones principales de la Entidad se encuentran encaminados a la orientación, inspección, vigilancia y control de los servicios públicos que prestan los notarios y los registradores de instrumentos públicos.

Dentro de las principales líneas de relación corresponde a las actividades propias de las Oficinas de Registro de Instrumentos Públicos (dependencias de la Superintendencia de Notariado y Registro) y las Notarías Públicas. Respecto de las primeras, estas tienen la función principal de administrar el registro de transferencias y transmisiones de dominio sobre bienes inmuebles tales como: compraventa, dación en pago, donación, pertenencias, expropiación, permuta, fusión, transacción, sucesión.

En esa medida con el objeto de determinar con total certeza quien ostenta la condición de propietario de los inmuebles vinculados al proyecto, se tendrá relación directa con dichas oficinas mediante la adquisición de los Certificados de Tradición – Folios de Matrícula Inmobiliaria de cada predio y la consulta en las bases de datos microfilmadas a su cargo, al igual que los procedimientos de publicidad de la adquisición por utilidad pública con el Registro de la Oferta de Compra y la posterior inscripción de la adquisición en cabeza de la Nación – Agencia Nacional de Infraestructura o la Entidad competente.

Las Notarías Públicas - en virtud de las normas del Código Civil Colombiano, según el cual es un requisito sine qua non para realizar la adquisición de los inmuebles o zonas de terreno requeridas el otorgamiento del instrumento público respectivo (Escritura Pública), en desarrollo de su función de dar fe de los actos traslaticios de dominio, dependiendo la jurisdicción territorial en la cual se encuentre ubicado el inmueble se otorgarán las Escrituras en las Notarías del Círculo Notarial respectivo atendiendo a las disposiciones contenidas en el Decreto Ley 960 de 1970 modificado por el Decreto 2163 de 1970.

Así mismo, todo el proceso de titularización faltante de los predios pertenecientes al INVIAS en materia de la red férrea y sus anexidades, que aún están pendiente por realizarse.

3.2. DEPARTAMENTAL, LOCALES Y METROPOLITANOS

3.2.1. Gobernación de Cundinamarca

Son entidades territoriales de la República los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas.

Corresponde a los departamentos:

- Participar en la elaboración de los planes y programas nacionales de desarrollo económico y social y de obras públicas y coordinar la ejecución de los mismos.

- Cumplir funciones y prestar servicios nacionales, o coordinar su cumplimiento y prestación, en las condiciones que prevean las delegaciones que reciban y los contratos o convenios que para el efecto celebren.
- Promover y ejecutar, en cumplimiento de los respectivos planes y programas nacionales y departamentales actividades económicas que interesen a su desarrollo y al bienestar de sus habitantes.
- Colaborar con las autoridades competentes en la ejecución de las tareas necesarias por la conservación del medio ambiente y disponer lo que requiera la adecuada preservación de los recursos naturales.
- Concurrir a la suscripción de los convenios de colaboración y coordinación, de los que trata el artículo 10 de la Ley 1682 de 2013, con la Autoridad Territorial correspondiente, en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto, en los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo.

3.2.2. Instituto de Concesiones de Cundinamarca-ICCU

El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (ICCU), fue creado mediante Decreto Ordenanza No. 00261 del 15 de octubre de 2008, modificado mediante Decreto Ordenanza No. 007 del 4 de enero de 2013, en el cual se establece el ICCU como un Establecimiento Público del Sector Descentralizado del Orden Departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio independiente, adscrito a la Secretaría de Transporte y Movilidad.

El ICCU, tiene como misión ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento para que los habitantes de Cundinamarca se movilicen de una manera adecuada, disfruten el espacio público, mejoren su calidad de vida y se alcance el desarrollo sostenible.

Dentro de las funciones a su cargo, encontramos:

1. Programar la ejecución de los proyectos con participación de capital privado en infraestructura a cargo del Departamento que hayan sido previamente identificados por la Secretaría Departamental de Transporte y Movilidad.
2. Identificar, proponer y estructurar en forma integral distintas modalidades e iniciativas de vinculación del capital privado para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados, para ser considerados e incluidos cuando sea del caso por la Secretaría de Transporte y Movilidad en los planes, programas y estrategias del sector.

3. Estudiar la viabilidad y proponer esquemas de participación del capital privado de acuerdo con las políticas fijadas por la Secretaría de Transporte y Movilidad del Departamento.
4. Unificar los procedimientos de evaluación, preparación de estudios, pliegos, negociación y en general la estructuración de Concesiones.
5. Ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.
6. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, amoblamiento, remodelación.
7. Construir edificios e instalaciones para servicios comunales, administrativos, de higiene, de educación y culturales.
8. Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de infraestructura vial.
9. Ejecutar obras relacionadas con los programas de transporte masivo.
10. Ejecutar obras de desarrollo urbano, dentro de programas de otras Entidades públicas o privadas, o colaborar en su ejecución o financiación.
11. Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de participación de capital privado a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por la Secretaría Departamental de Transporte y Movilidad y los planes y programas adoptados.
12. Adelantar los procesos de expropiación administrativa o instaurar las acciones judiciales para la expropiación, cuando no sea posible la enajenación voluntaria de los inmuebles requeridos para la ejecución de los proyectos a su cargo.
13. Elaborar los estudios y adelantar las acciones necesarias para recopilar la información de carácter predial, ambiental y social requerida para una efectiva gestión de los proyectos a su cargo.
14. Elaborar los estudios requeridos para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización en los proyectos a su cargo y otras modalidades de financiación a cobrar por el uso o para la construcción, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura del sector transporte.
15. Realizar todas las operaciones de administración propias del sistema de valorización a causa de obras de interés público o de servicios públicos, ya construidas, en construcción o que se construyan por el Instituto o por cualquiera otra Entidad o dependencia del Departamento o por obras que ejecuten otras

Entidades públicas, cuando el crédito sea cedido al Departamento o al Instituto o cualquiera de estos sea delegado para su cobro.

16. Coordinar la obtención de licencias y permisos, la negociación y la adquisición de predios y la realización de las gestiones requeridas para el desarrollo del respectivo proyecto.

17. Obtener recursos de crédito para la financiación de sus programas y obras propios.

18. Celebrar los contratos que requiera la administración de los Fondos Rotatorios que se lleguen a crear a su cargo y que sean necesarios para el cumplimiento de los fines específicas de éstos, gravar los bienes adscritos a cada fondo y pignorar total o parcialmente sus respectivos patrimonios o rentas y el producto de los gravámenes en garantía de operaciones de crédito para la realización de las obras que causen contribuciones.

19. En general, celebrar toda clase de negocios jurídicos, de administración, disposición, gravamen o compromiso de sus bienes o rentas, dentro de la órbita de sus funciones.

20. Estructurar los contratos convenios relacionados con los proyectos a su cargo y realizar todos los actos necesarios para llevar a cabo los procesos de contratación.

21. Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos a su cargo.

22. Supervisar el cumplimiento de los compromisos de inversión establecidos en los contratos a su cargo.

23. Realizar la medición de las variables requeridas en cada proyecto para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y demás obligaciones establecidas en los contratos.

24. Hacer seguimiento al desarrollo de los proyectos de vinculación de capital privado en infraestructura de transporte y, en caso de incumplimiento de cualquier obligación, adoptar de acuerdo con la Ley las acciones necesarias.

25. Imponer las multas y demás sanciones establecidas en los contratos y en la Ley, en caso de incumplimiento de las obligaciones pactadas en los mismos.⁷

⁷ <http://www.iccu.gov.co/entidad/Informacion-institucional/funciones-y-deberes>

3.2.3. Alcaldía Mayor de Bogotá

La Constitución Política de Colombia, en su artículo 315, numeral 3, atribuyó a los alcaldes, entre otras, la función de dirigir la acción administrativa del municipio, asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo.

En ese sentido, y de conformidad con el numeral 35 del Decreto-Ley 1421 de 1993, el Alcalde mayor de Bogotá es el jefe del gobierno y de la administración distrital y representa legal, judicial y extrajudicialmente al Distrito Capital.

Así, la función administrativa deberá estar al servicio de los intereses generales y se desarrollará con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones con el fin de coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

Como primera autoridad del Distrito, el Alcalde mayor tiene, entre otras, las siguientes atribuciones:

“ARTÍCULO 38. ATRIBUCIONES. Son atribuciones del Alcalde Mayor:

1. Hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo.

*(...) 3. Dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y **la construcción de las obras a cargo del Distrito.** (...)* (negrilla fuera del texto original)

Es desde esta importante entidad que se toman las decisiones estratégicas sobre la implementación del Proyecto.

3.2.4. Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá

El Instituto de Desarrollo Urbano es una entidad pública descentralizada con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa, y domicilio en Bogotá D.C. Fue creada mediante el Acuerdo 19 de octubre 6 de 1972 del Concejo de Bogotá y está destinada a ejecutar obras viales y de espacio público para el Desarrollo Urbano de la capital.

Con el Decreto 993 de octubre 14 de 1997, se distribuyeron unos negocios y asuntos entre la Secretaría de Tránsito y Transportes, el Fondo de Educación y Seguridad Vial (FONDATT) y el Instituto de Desarrollo Urbano, asignando a este último algunas actividades en materia vial, de parqueo, de construcción, mantenimiento y utilización de infraestructura vial y semaforización. Este fue derogado posteriormente con el Decreto

1029 de diciembre 7 de 1998, y las entidades mencionadas reasumieron algunas de estas funciones, en especial la Secretaría de Tránsito y Transportes y el FONDATT, que parcialmente fueron responsabilidad del IDU.

Corresponde a la entidad, entonces, ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento, para que los habitantes de Bogotá se movilicen de manera adecuada, disfruten del espacio público, mejoren su calidad de vida y se alcance el desarrollo sostenible.

En esa medida, para desarrollar su misión, el Instituto se formuló los siguientes objetivos:

- Definir y participar en la preparación de los planes de desarrollo urbano en los aspectos relacionados con la construcción, mantenimiento y operación del espacio público para la movilidad, tanto vehicular como peatonal.
- **Estudiar, formular y ejecutar los proyectos necesarios para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura física del espacio público para la movilidad.**
- Estructurar estrategias financieras para la ejecución de los planes y programas de la entidad, de acuerdo con los parámetros del Concejo Distrital, del CONFIS y de la Tesorería Distrital.
- Ejercer las funciones de autoridad técnica en asuntos urbanos relacionados con la infraestructura vial, el espacio público y la movilidad en general.
- Establecer y participar en la formulación de políticas del sector tránsito, transporte y espacio público de la movilidad, manteniendo un sistema de planeación integral articulado con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital y las demás entidades de la Administración del Distrito Capital.⁸

Desde la Entidad se ha realizado la contratación de esta primera etapa de estructuración del Proyecto y seguramente además se mantendrá como autoridad competente para la contratación de las siguientes etapas de estructuración.

3.2.5. Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá

La Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera, que fue creado mediante el Acuerdo 257 de 2006, Artículo 108, el cual fija como objeto de esta Entidad, orientar y liderar la formulación de las

8. <https://www.contraloriabogota.gov.co/sites/default/files/Contenido/Informes/Obligatorios/Presupuesto%20D.C/2001/Finanzas/informe-presupuesto/4estapublicos/5idu.htm>

políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

Como líder del sector, formula políticas e implementar estrategias de movilidad multimodal, incluyente y sostenible que contribuyen a la equidad y mejoran la calidad de vida de la ciudadanía y la seguridad de los actores viales, potenciando la productividad, la competitividad y la integración de Bogotá y la región, con una gestión íntegra y transparente.

La entidad tiene las siguientes funciones básicas:

- Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.
- Fungir como autoridad de tránsito y transporte.
- Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.
- Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.
- Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.
- Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.
- Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.
- Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.
- Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.
- Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.
- Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.

- Administrar los Sistemas de información del sector9

3.2.6. Secretaría de Planeación Distrital

La Secretaría de Planeación Distrital, desarrolla funciones que apuntan a orientar y liderar la formulación y seguimiento de las políticas y la planeación territorial, económica, social y ambiental del Distrito Capital, en conjunto con los demás sectores, de acuerdo con el Decreto 16 de 2013.

Entre las funciones principales que ejecuta esta Secretaría, está coordinar la elaboración, ejecución y seguimiento de los planes de desarrollo distrital y local; coordinar la elaboración, reglamentación, ejecución y evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial -POT-; al igual que la regulación del uso del suelo, de conformidad con la normativa que expida el Concejo Distrital y en concordancia con la normatividad nacional

Así, de acuerdo con el Decreto 16 de 2013, la Secretaría Distrital de Planeación, tendrá las siguientes funciones:

- a) *Formular, orientar y coordinar las políticas de planeación del desarrollo territorial, económico, social y cultural, garantizando el equilibrio ambiental del Distrito Capital.*
- b) *Coordinar la elaboración, ejecución y seguimiento del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y de los planes de desarrollo local.*
- c) *Coordinar la elaboración, reglamentación, ejecución y evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial. d) Adelantar las funciones de regulación del uso del suelo, de conformidad con la normativa que expida el Concejo Distrital y en concordancia con la normatividad nacional.*
- d) *Recopilar, proveer y consolidar la información, las estadísticas, los modelos y los indicadores económicos, sociales, culturales, ambientales, territoriales, de productividad y de competitividad, para la toma de decisiones de la Administración Distrital y que permita la promoción nacional e internacional del Distrito Capital.*
- f) *Asesorar a la Administración Distrital en la formulación de planes y proponer criterios de priorización de recursos para la asignación del gasto público a las localidades.*

9 https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Funciones_deberes

- g) *Liderar en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Económico, la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de políticas y planes de desarrollo conjuntos, procurando un equilibrio entre los aspectos económicos, sociales y de medio ambiente inherentes a la región.*
- h) *Coordinar la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de políticas y planes de desarrollo conjuntos.*
- i) *Coordinar la formulación, ejecución y seguimiento de operaciones estratégicas de la ciudad.*
- j) *Coordinar la formulación, ejecución y seguimiento de las políticas y planes de desarrollo urbano y rural del Distrito Capital.*
- k) *Formular y orientar la política de ciencia, tecnología e innovación del Distrito Capital, en coordinación con los Sectores de Desarrollo Económico y Educación.*
- l) *Formular y orientar las políticas públicas en equidad e igualdad de oportunidades para los habitantes del Distrito Capital y en especial para las poblaciones que han sido discriminadas debido a su edad, etnia, géneros, sexo, orientación sexual y discapacidad visual, auditiva o motora, en coordinación con las entidades distritales competentes y las organizaciones que representen a dichas poblaciones en el Distrito Capital.*
- m) *Coordinar y articular la cooperación nacional e internacional que gestionen los organismos y entidades del Distrito Capital.*
- n) *Formular, orientar y coordinar el diseño y la implementación de los instrumentos de focalización para la asignación de servicios sociales básicos y para la administración del SISBEN. 10*

3.2.7. Secretaría de Hacienda Distrital

La Secretaría Distrital de Hacienda, tiene la misión de gestionar recursos y distribuirlos entre los sectores de la Administración Distrital, para cumplir con las metas establecidas en el Plan de Desarrollo, bajo el principio de sostenibilidad fiscal.

Las funciones de la Entidad, de acuerdo con el Decreto 601 de 2014, modificado por los Decretos 607 de 2017, 834 de 2018 y 839 de 2019, son las siguientes:

10. Decreto 16 de 2013 [Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.] Por el cual se adopta la estructura interna de la Secretaría Distrital de Planeación y se dictan otras disposiciones. 10 de enero de 2013.

- Diseñar la estrategia financiera del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y del Plan de Ordenamiento Territorial, de conformidad con el marco fiscal de mediano plazo y el marco de gasto de mediano plazo.
- Preparar el presupuesto anual de rentas e ingresos y de gastos e inversiones y el Plan Financiero Plurianual del Distrito.
- Formular, orientar y coordinar las políticas en materia fiscal y de crédito público; en este sentido, tendrá a su cargo el asesoramiento y la coordinación de préstamos, empréstitos y créditos de recursos de la banca multilateral y extranjera.
- Formular orientar y coordinar las políticas en materia pensional, de obligaciones contingentes y cesantías.
- Formular, orientar, coordinar y ejecutar las políticas tributarias, presupuestales, contables y de tesorería.
- Proveer y consolidar la información, las estadísticas, los modelos y los indicadores financieros y hacendarios de la ciudad.
- Asesorar a la Administración distrital en la priorización de recursos y la asignación presupuestal del gasto distrital y local.
- Gestionar la consecución de recursos de donaciones, cooperación y aportes voluntarios que financien el presupuesto distrital.
- Gestionar, hacer el seguimiento y controlar los recursos provenientes del orden nacional.
- Supervisar, coordinar y realizar el seguimiento de la articulación contable, presupuestal y financiera entre la Nación y las entidades centralizadas y descentralizadas del Distrito Capital, de la inversión pública realizada con recursos del Sistema General de Regalías –SGR.

3.2.8. Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP

Es una entidad pública, distrital, creada mediante Acuerdo 18 de 1999, que hace parte de la administración central del distrito capital de Bogotá.

El DADEP lidera la defensa, inspección, vigilancia, regulación y control del espacio público de la capital; además, administra los bienes inmuebles del Sector Central y conforma el inventario general del patrimonio inmobiliario distrital.

De conformidad con lo anterior, las siguientes son las Funciones relacionadas con Espacio Público:

- Administrar los bienes que hacen parte del espacio público.

- Formular las políticas, planes y programas distritales relacionados con la defensa, inspección, vigilancia, regulación y control del espacio público.
- Asesorar a las autoridades locales en el ejercicio de funciones relacionadas con el espacio público, así como en la difusión y aplicación de las normas correspondientes.
- Actuar como centro de reflexión y acopio de experiencias sobre la protección, recuperación y administración del espacio público y preparar proyectos de ley, acuerdos o decretos sobre la materia.
- Instaurar las acciones judiciales y administrativas necesarias para el cumplimiento de las funciones asignadas al Departamento.
- Organizar, en coordinación con las autoridades competentes, actividades tendientes a evitar que se ubiquen en el espacio público construcciones que afecten la seguridad, la salubridad de los transeúntes o impidan su disfrute.
- Promover, en coordinación con las autoridades competentes, un espacio público adecuado para todos.
- Coordinar y promover, con las autoridades distritales y locales, actividades que promuevan el buen uso del espacio público y prevengan su deterioro.
- Promover, en coordinación con otras entidades del Distrito, la creación de incentivos para quienes contribuyan de manera especial, a mantener, mejorar y ampliar el espacio público de la ciudad.
- Organizar y adelantar campañas cívicas y educativas para defender, recuperar, proteger y controlar el espacio público.
- Identificación de los espacios en la ciudad que permitan la ubicación de vendedores en proceso de reubicación en zonas estratégicas que le permitan adelantar sus actividades

3.2.9. Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRD

El **IDRD**, creado mediante el Acuerdo 04 de 197, es un establecimiento público, con Personería Jurídica, autonomía administrativa y Patrimonio independiente, que se encarga de administrar y construir parques y escenarios deportivos, promover la recreación y la actividad física y fortalecer el deporte capitalino en sus diferentes manifestaciones, con el objetivo de consolidar una Bogotá Mejor para Todos y la felicidad de sus habitantes.

El Instituto se divide en tres áreas misionales y una administrativa, encargadas de operar los diferentes programas y recintos: Una Subdirección que maneja los temas de deporte y recreación, una de parques, a cargo de administrar y mantener la red de escenarios públicos de la ciudad y una de Construcciones, encargada de los nuevos proyectos y obras en parques ya establecidos

Su objetivo es generar y fomentar espacios para la recreación, el deporte, la actividad física y la sostenibilidad de los parques y escenarios, para ello, desarrolla acciones innovadoras en los parques para su sostenibilidad y adaptación al cambio climático y mejorar la capacidad instalada de los parques y equipamientos de Bogotá para competencias deportivas nacionales e internacionales.¹¹

3.2.10. Secretaría Distrital de Ambiente – SDA

La Secretaría Distrital de Ambiente, como autoridad ambiental del Distrito Capital propende por el desarrollo sostenible de la ciudad, formulando, promoviendo y orientando políticas, planes y programas que permitan la conservación, protección y recuperación del ambiente y de los bienes y servicios naturales de la Estructura Ecológica Principal y de las áreas de interés ambiental; para mejorar su calidad de vida, la relación entre la población y el entorno natural, el disfrute de los derechos fundamentales y colectivos del ambiente, respondiendo a las acciones encaminadas a la adaptación y mitigación al cambio climático, reverdeciendo a Bogotá y promoviendo la participación de la ciudadanía en todas sus dimensiones y el cambio de los hábitos de vida.

Dentro de las principales funciones de la Secretaría Distrital de Ambiente que guardan relación con la presente estructuración, se encuentran:

- Formular participativamente la política ambiental del Distrito Capital.
- Liderar y Coordinar el proceso de preparación de los planes, programas y proyectos de desarrollo medio ambiental que deban formular los diferentes organismos y entidades integrantes del Sistema Ambiental del Distrito Capital - SIAC- y en especial, asesorar a sus integrantes en la definición de los planes de desarrollo ambiental y en sus programas y proyectos en materia de protección del medio ambiente y los recursos naturales renovables, de manera que se asegure la armonía y coherencia de las políticas y acciones adoptadas por el Distrito.
- Ejercer la autoridad ambiental en el Distrito Capital, en cumplimiento de las funciones asignadas por el ordenamiento jurídico vigente, a las autoridades competentes en la materia.
- Promover planes, programas y proyectos tendientes a la conservación, consolidación, enriquecimiento y mantenimiento de la Estructura Ecológica Principal y del recurso hídrico, superficial y subterráneo del Distrito Capital.
- Formular, implementar y coordinar, con visión integral, la política de conservación, aprovechamiento y desarrollo sostenible de las áreas protegidas del Distrito Capital.

11. <https://www.idrd.gov.co/transparencia-acceso-informacion-publica/informacion-entidad/mision-vision-funciones-deberes>

- Ejercer el control y vigilancia del cumplimiento de las normas de protección ambiental y manejo de recursos naturales, emprender las acciones de policía que sean pertinentes al efecto, y en particular adelantar las investigaciones e imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan dichas normas.
- Dirigir el diseño, implementación y seguimiento de planes, programas y proyectos ambientales relacionados con la planificación urbanística del Distrito Capital.
- Ejecutar, administrar, operar y mantener en coordinación con las entidades Distritales y territoriales, proyectos, programas de desarrollo sostenible y obras de infraestructura cuya realización sea necesaria para la defensa y protección o para la descontaminación o recuperación del medio ambiente y los recursos naturales renovables.
- Trazar los lineamientos ambientales de conformidad con el plan de desarrollo, el plan de ordenamiento territorial y el plan de gestión ambiental.
- Y las demás atribuciones consagradas en el artículo 23 del Acuerdo 257 de 2006 y demás normas que lo modifiquen o sustituyan¹².

3.2.11. Alcaldía Municipal de Soacha

El municipio, es la entidad territorial fundamental de la división político-administrativa del Estado, con autonomía política, fiscal y administrativa, dentro de los límites que señalen la Constitución y la Ley y cuya finalidad es el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población en su respectivo territorio.

Corresponde al municipio, en relación con los proyectos de estructuración, lo siguiente:

- Ordenar el desarrollo de su territorio.
- Planificar el desarrollo económico, social y ambiental de su territorio, de conformidad con la ley y en coordinación con otras entidades.
- Velar por el adecuado manejo de los recursos naturales y del medio ambiente, de conformidad con la ley.

En lo que se refiere a las Autoridades de Policía, la máxima autoridad en cada ente territorial corresponde al Alcalde Municipal, a través del cual se adelantan los procedimientos de restitución de bienes de uso público según el procedimiento del Código Nacional de Policía; el procedimiento de desalojo contemplado en la Ley 1682 de 2013 con el acompañamiento de la Defensoría del Pueblo y/o el personero municipal y/o la entrega del inmueble dentro del procedimiento de adquisición por expropiación administrativa de ser adoptado.

Concurrir a la suscripción de los convenios de colaboración y coordinación, de los que trata el artículo 10 de la Ley 1682 de 2013, con la Autoridad Territorial correspondiente, en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la

¹² <https://ambientebogota.gov.co/web/transparencia/mision-y-vision>

ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto, en los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo.

3.2.12. Entes Territoriales – Municipios – Oficinas de Planeación Municipal

Las entidades territoriales de conformidad con la Constitución Política son personas jurídicas de derecho público que gozan de autonomía para la gestión de sus intereses dentro de los límites de la Constitución y la Ley y se definen especialmente por los siguientes criterios básicos: se gobiernan por autoridades propias, ejercen autónomamente sus competencias, participan en rentas nacionales y establecen tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. De conformidad con las normas establecidas en la Ley 9 de 1989, la Ley 388 de 1997 y la Ley 1454 de 2011 a los municipios les asiste la facultad de adoptar los planes de ordenamiento del territorio contemplados en las Leyes vigentes y de manera particular reglamentar de manera específica los usos del suelo en las áreas urbanas, de expansión y rurales de acuerdo con las leyes.

En esa medida, en desarrollo del proyecto para efectos del desarrollo de la gestión predial se requiere la coordinación con las normas propias de los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios en cuya jurisdicción se encuentren ubicados los inmuebles requeridos para la ejecución de las obras. Para efectos de los procedimientos valuatorios, se debe disponer de las Oficinas de Planeación Municipal con el objeto de contar con los certificados de uso del suelo, a efectos de determinar con total certeza las normas del uso del suelo para cada inmueble en particular definiendo si se encuentran sujetas a Licencias de Urbanismo, Planes Parciales y Licencias de Construcción entre otros.

3.2.13. Corporaciones Autónomas Regionales

Las corporaciones autónomas regionales con la actual estructura con que hoy se conocen, fueron establecidas por la Ley 99 de 1993 como entes corporativos de carácter público, integradas por las entidades territoriales que por sus características constituyen geográficamente un mismo ecosistema o conforman una unidad geopolítica, biogeográfica o hidrogeográfica, dotadas de autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica, encargadas de administrar, dentro del área de su jurisdicción, el medio ambiente y los recursos naturales renovables y propender por su desarrollo

sostenible, de conformidad con las disposiciones legales y las políticas del Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible¹³.

El objeto de las corporaciones autónomas regionales será la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos sobre medio ambiente y recursos naturales renovables, así como la cumplida y oportuna aplicación a las disposiciones legales vigentes sobre su disposición, administración, manejo y aprovechamiento, conforme a las regulaciones, pautas y directrices expedidas por el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Las funciones más relevantes y que tienen relación con el proyecto son:

- Ejecutar las políticas, planes y programas nacionales en materia ambiental definidos por la ley aprobatoria del Plan Nacional de Desarrollo y del Plan Nacional de Inversiones o por el Ministerio del Medio Ambiente, así como los del orden regional que le hayan sido confiados conforme a la ley, dentro del ámbito de su jurisdicción.
- Ejercer la función de máxima autoridad ambiental en el área de su jurisdicción, de acuerdo con las normas de carácter superior y conforme a los criterios y directrices trazadas por el Ministerio del Medio Ambiente;
- Celebrar contratos y convenios con las entidades territoriales, otras entidades públicas y privadas y con las entidades sin ánimo de lucro cuyo objeto sea la defensa y protección del medio ambiente y los recursos naturales renovables, con el fin de ejecutar de mejor manera alguna o algunas de sus funciones, cuando no correspondan al ejercicio de funciones administrativas;
- Otorgar concesiones, permisos, autorizaciones y licencias ambientales requeridas por la Ley para el uso, aprovechamiento o movilización de los recursos naturales renovables o para el desarrollo de actividades que afecten o puedan afectar el medio ambiente. Otorgar permisos y concesiones para aprovechamientos forestales, concesiones para el uso de aguas superficiales y subterráneas y establecer vedas para la caza y pesca deportiva;
- Fijar en el área de su jurisdicción, los límites permisibles de emisión, descarga, transporte o depósito de sustancias, productos, compuestos o cualquier otra materia que puedan afectar el medio ambiente o los recursos naturales renovables y prohibir restringir o regular la fabricación, distribución, uso disposición o vertimiento de sustancias causantes de degradación ambiental. Estos límites, restricciones y regulaciones en ningún caso podrán ser menos estrictos que los definidos por el Ministerio del Medio Ambiente.
- Ejercer las funciones de evaluación, control y seguimiento ambiental de las actividades de exploración, explotación, beneficio, transporte, uso y depósito de los recursos naturales no renovables, incluida la actividad portuaria con exclusión de las competencias atribuidas al Ministerio del Medio Ambiente, así como de

¹³ Las corporaciones ubicadas en la zona de influencia de los proyectos son: (i) Corporación Autónoma de Cundinamarca

otras actividades, proyectos o factores que generen o puedan generar deterioro ambiental.

- Ejercer las funciones de evaluación, control y seguimiento ambiental de los usos del agua, el suelo, el aire y los demás recursos naturales renovables, lo cual comprenderá el vertimiento, emisión o incorporación de sustancias o residuos líquidos, sólidos y gaseosos, a las aguas en cualquiera de sus formas, al aire o a los suelos, así como los vertimientos o emisiones que puedan causar daño o poner en peligro el normal desarrollo sostenible de los recursos naturales renovables o impedir u obstaculizar su empleo para otros usos, estas funciones comprenden expedición de las respectivas licencias ambientales, permisos concesiones, autorizaciones y salvoconductos;
- Recaudar, conforme a la ley, las contribuciones, tasa, derechos, tarifas y multas por concepto del uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables, fijar su monto en el territorio de su jurisdicción con base en las tarifas mínimas establecidas por el Ministerio del Medio Ambiente;
- Imponer y ejecutar a prevención y sin perjuicio de las competencias atribuidas por la ley a otras autoridades, las medidas de policía y las sanciones previstas en la ley, en caso de violación a las normas de protección ambiental y de manejo de recursos naturales renovables y exigir, con sujeción a las regulaciones pertinentes, la reparación de daños causados;
- Ordenar y establecer las normas y directrices para el manejo de las cuencas hidrográficas ubicadas dentro del área de su jurisdicción, conforme a las disposiciones superiores y a las políticas nacionales.

En este punto y con independencia de lo que más adelante se referirá específicamente al tema ambiental, será necesario tener en cuenta la coordinación y correlación de funciones entre el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, la ANLA y las diferentes corporaciones autónomas que tienen jurisdicción en las zonas donde se desarrollarán los proyectos de concesión.

En el caso del Corredor Férreo Sur sería la CAR la corporación autónoma regional relevante.

3.2.14. Empresas de Servicios Públicos

Es competencia de la Nación, los departamentos y los municipios la prestación directa de los servicios públicos lo cual se puede hacer de manera directa o a través de empresas de servicios públicos.

Según el artículo 57 de la Ley 142 de 1994, cuando sea necesario para prestar los servicios públicos, las empresas podrán pasar por predios ajenos, por una vía aérea, subterránea o superficial, las líneas, cables o tuberías necesarias; ocupar temporalmente las zonas que requieran en esos predios; remover los cultivos y los obstáculos de toda clase que se encuentren en ellos; transitar, adelantar las obras y ejercer vigilancia en

ellos; y, en general, realizar en aquellos todas las actividades necesarias para prestar el servicio. El propietario del predio afectado tendrá derecho a indemnización de acuerdo con los términos establecidos en la Ley 56 de 1981, de las incomodidades y perjuicios que ello le ocasione.

Las líneas de transmisión y distribución de energía eléctrica y gas combustible, conducciones de acueducto, alcantarillado y redes telefónicas, podrán atravesar los ríos, caudales, líneas férreas, puentes, calles, caminos y cruzar acueductos, oleoductos, y otras líneas o conducciones. La empresa interesada solicitará el permiso a la entidad pública correspondiente; si no hubiere ley expresa que indique quien debe otorgarlo, lo hará el municipio en el que se encuentra el obstáculo que se pretende atravesar.

La Ley 1682 de 2013 con el fin de resolver el problema de interferencia de redes de servicios públicos durante la construcción de obras de infraestructura contempló que durante la etapa de planeación de los proyectos, los estructuradores están en la obligación de analizar la pertinencia del traslado o no de la infraestructura de servicios públicos, la inminencia de su reubicación, la viabilidad de su protección así como la posibilidad de suscribir convenios con las empresas de servicios públicos para coordinar la ejecución de las obras de infraestructura con las actividades que se requieran en materia de infraestructura de servicios públicos, en beneficio del proyecto. De no lograr un acuerdo con los prestadores de servicios públicos, la ley regula el procedimiento a aplicar en el artículo 48.

Si la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte no logra suscribir el acuerdo con el prestador u operador en los que se defina diseño, costo, construcción y demás condiciones para realizar la protección, el traslado o reubicación de redes y activos a cargo del operador, en un término de 45 días calendario contados a partir de la entrega de los diseños, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, podrá realizar la protección, el traslado o la reubicación de las redes y/o activos bajo su propia cuenta, de conformidad con la normatividad técnica vigente, garantizará que el activo a proteger, trasladar o reubicar cumpla con las mismas condiciones técnicas que el activo o red original, de conformidad con la información suministrada por el operador o prestador.

Previo al inicio de estas actividades, el responsable del proyecto de infraestructura deberá obtener los permisos, autorizaciones y/o licencias pertinentes, así como la constitución de las servidumbres a que haya lugar, a fin de no afectar la continuidad del servicio público respectivo, los cuales deberán ser tramitados ante las autoridades competentes.

El prestador u operador estará en la obligación de recibir la red o activo trasladado o reubicado.

3.2.15. Empresa de Transporte de Masivo del Tercer Milenio-TRANSMILENIO

Creada el 13 de octubre de 1999 por autorización del Concejo Distrital, se enmarca en las facultades legales para suplir las necesidades del transporte masivo de la ciudad y está conforme con las competencias legalmente otorgadas al Ente distrital.

TRANSMILENIO S.A., como empresa del Distrito Capital, contribuye al logro de los objetivos que la Administración Distrital establece para la ciudad de Bogotá, bajo las condiciones que señalan las normas vigentes, las autoridades competentes y los Estatutos.

Así, de conformidad con lo señalado en el Acuerdo 04 de 1999, a TRANSMILENIO S.A. le corresponde la gestión, organización y planeación del Servicio de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.

Igualmente, el Decreto 319 de 2006 “*por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá*” extiende las obligaciones de la empresa TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del transporte masivo, asignándole la responsabilidad de integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP - Sistema Integrado de Transporte Publico.

TRANSMILENIO S.A. es el ente gestor del Sistema, la entidad encargada de coordinar los diferentes actores, planear, gestionar y controlar la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, y tiene la responsabilidad de la prestación eficiente y permanente del servicio.

En consecuencia, como entidad del Distrito, es el ente gestor del SITP y deberá velar por su operación para atender con calidad, eficiencia y sostenibilidad la demanda de transporte público en la ciudad de Bogotá D.C.¹⁴

Las funciones misionales que viene cumpliendo la **Empresa de Transporte de Masivo del Tercer Milenio** fueron definidas en dicho Acuerdo 01 de 2001, así:

- Proponer, desarrollar y comunicar los planes y programas de desarrollo estratégico del sistema de transporte masivo a cargo de la empresa
- Formular las estrategias de crecimiento del sistema y coordinar con los diferentes entes distritales su ejecución.
- Realizar estudios sobre la proyección de la demanda del sistema de transporte masivo.
- Coordinar la elaboración de estudios sobre nuevas troncales/ alimentadoras y estudios de expansión y adecuación del sistema, incluyendo otras tecnologías de transporte.
- Responder por el diseño e implementación de nuevas troncales/ alimentadoras.
- Responder por la supervisión de la construcción de - proyectos urbanísticos y de infraestructura del sistema, y el control de gastos de dichos proyectos.

¹⁴ <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146028/historia-de-transmilenio/>

- Dirigir el diseño de estudios que permitan identificar las necesidades de los usuarios del sistema para la mejora del servicio.
- Dirigir los procesos de formulación y seguimiento de los proyectos de inversión de la Sociedad.
- Proponer ante las entidades competentes las tarifas para el servicio de transporte masivo en autobús, de acuerdo con las políticas fijadas para el efecto por la Junta Directiva.
- Dirigir la coordinación efectiva con los operadores desde el punto de vista operativo y brindar una correcta información sobre el sistema para garantizar una evaluación justa de su desempeño.
- Responder por el proceso de control de la operación, efectuando las modificaciones y ajustes necesarios a este proceso para atender las situaciones anormales que se presenten o se puedan presentar.
- Dirigir el proceso de inspección de infraestructura para gestionar su oportuna corrección.
- Atender las contingencias operativas del sistema causando los menores traumatismos posibles al interior y al exterior de la entidad.
- Coordinar con entes distritales las interfaces del sistema con los otros sistemas de transporte y proponer nuevas alternativas acordes con las condiciones y la estructura del sistema.

Esta entidad se torna relevante en tanto puede haber afectación de la Troncal Calle 68 con ocasión de la implementación del proyecto Corredor Férreo Sur.

3.2.16. Empresa Metro de Bogotá S.A.

El Concejo de Bogotá aprobó y expidió el Acuerdo 642 de mayo 12 de 2016, que autorizó al alcalde Enrique Peñalosa para constituir la Empresa Metro de Bogotá S.A. (EMB) como una sociedad por acciones de orden distrital que opera como empresa industrial y comercial del Estado, la cual adoptó los estatutos en diciembre de 2016 e inició operación en enero de 2017.

La Empresa Metro de Bogotá S.A. se constituyó bajo la forma jurídica de sociedad por acciones de orden distrital con participación exclusiva de entidades públicas.

Corresponde a la empresa Metro de Bogotá S.A., realizar la planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de las líneas férreas y de metro que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, así como la adquisición, operación, explotación, mantenimiento, y administración del material rodante. A su vez, liderará, promoverá, desarrollará y ejecutará proyectos urbanísticos, en especial de renovación urbana, y construirá y mejorará el espacio público en las áreas de influencia de las líneas del metro, con criterio de sostenibilidad.

Así, la Empresa Metro de Bogotá S.A., tiene como funciones las siguientes:

1. Prestar el servicio de transporte masivo de pasajeros mediante las líneas de metro, con estándares de seguridad, dignidad, efectividad, eficiencia, calidad y protección del ambiente.
2. Aplicar políticas, tarifas y adoptar medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad de transporte competente.
3. Celebrar contratos de derecho público o privado necesarios para la ejecución y desarrollo de su objeto, incluyendo contratos de asociación público-privada, concesión, arrendamiento, fiducia, obra pública, empréstito, entre otros.
4. Planear, gestionar, promocionar y ejecutar proyectos urbanísticos en las áreas de influencia del sistema metro.
5. Complementar sus ingresos con recursos provenientes de cargas urbanísticas, participación en plusvalía, explotación comercial de sus bienes muebles e inmuebles y, en general, mediante la venta de sus bienes, servicios y derechos relacionados con su objeto social.
6. Participar en sociedades que tengan objetos afines al objeto social de la empresa Metro de Bogotá S.A., o que desarrollen actividades conexas o complementarias.
7. Anunciar, declarar la utilidad pública, las condiciones de urgencia y adquirir por enajenación voluntaria o mediante los mecanismos legales de expropiación judicial o administrativa, los inmuebles requeridos para el cumplimiento de su objeto social.
8. Realizar la planeación de la red de metro en coordinación con los otros modos de transporte de la región, tanto públicos como privados.
9. Estructurar proyectos para la complementación, renovación y ampliación del sistema (sistema de información, sistema de recaudo, centro de control, nuevas líneas, entre otros).
10. Construir y hacer mejoras periódicas a la infraestructura requerida para la prestación del servicio.
11. Velar por el cumplimiento de las normas ambientales, urbanísticas, arquitectónicas, de sismo resistencia y técnicas, en todos los desarrollos y construcciones que realice y/o promueva.
12. Promover el uso de tecnologías limpias y de diseños ecosostenibles, tanto en la operación del sistema como en todos los desarrollos y construcciones que realice y/o gestione.
13. Programar el servicio de metro en coordinación con el centro de control de tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad y de Transmilenio S.A.
14. Asesorar y ofrecer servicios de consultoría a otras entidades u organizaciones con respecto a su ejercicio y especialidad.
15. Planear y ejecutar programas permanentes de formación en cultura ciudadana, tendientes a fomentar una cultura de autorregulación, respeto, solidaridad, honradez, sentido de pertenencia y cuidado en el uso del sistema, valiéndose principalmente del uso de ciencia, tecnología e innovación.
16. Diseñar e implementar programas de responsabilidad social empresarial, en los cuales se involucre un componente de diálogo comunitario y social en las áreas de influencia de las líneas del metro.

17. Participar en la formulación de políticas públicas, planes y programas relacionados con su objeto social.
18. Dentro de las áreas de influencia de las líneas del metro, elaborar y formular instrumentos de planeación, incluidas unidades de actuación urbanística, y coordinar y ejecutar los procesos necesarios para formalización e implementación.
19. Planear, diseñar y ejecutar programas y servicios que permitan el uso creciente del sistema por parte de la población vulnerable, especialmente de aquella en condición de discapacidad.
20. Dirigir y coordinar los esfuerzos para garantizar la seguridad del metro con los organismos de seguridad pertinentes.
21. Ofrecer capacitación permanente al pie de fuerza de la Policía Nacional, destinado a brindar la seguridad integral en el metro de Bogotá, en materias de cultura y convivencia ciudadana.
22. Adquirir y garantizar el funcionamiento de los equipos necesarios para la seguridad del sistema y sus usuarios, los cuales deben quedar conectados con la Policía Nacional y la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.
23. Promover las acciones tendientes a la integración de los distintos modos de transporte de la Bogotá región.
24. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes¹⁵.

Esta entidad se torna relevante en tanto puede haber afectación indirecta de la primera línea del metro de Bogotá con ocasión de la implementación del proyecto Corredor Férreo Sur.

3.2.17. Empresa Férrea Regional de Cundinamarca

El 15 de diciembre de 2010 fue creada la Empresa Férrea Regional S.A.S – EFR S.A.S., mediante escritura pública No. 1280 de la Notaría Única del círculo de Madrid Cundinamarca, cuyo objeto social es la gestión, organización y planeación del Sistema Integrado de Transporte Regional en el Departamento de Cundinamarca, bajo la modalidad de transporte terrestre ferroviario y la integración del transporte de pasajeros municipal, atendiendo todas las condiciones que señalen las normas vigentes y las autoridades competentes.

En desarrollo de su objeto social, la EFR ha liderado la estructuración de proyectos de transporte masivo para el Departamento, en particular para la región Bogotá – Cundinamarca, bajo las premisas de los CONPES 3185 de 2002, 3677 de 2010 y 3819 de 2014 y los planes departamentales de desarrollo, acciones que han llevado a la consolidación de los proyectos extensión de la troncal NQS del sistema Transmilenio a Soacha fases II y III y Regiotram de Occidente.

¹⁵ <https://www.metrodebogota.gov.co/?q=actores>

Estos proyectos fueron declarados de importancia estratégica nacional por medio del CONPES 3882 de 2017 para el caso de Transmilenio a Soacha fases II y III y a través del CONPES 3902 de 2017 para el proyecto Regiotram de Occidente.

En el mes de noviembre de 2017, contando con el aval del consejo superior de política fiscal – CONFIS y la expedición de las ordenanzas por parte de la Asamblea de Cundinamarca para la autorización de vigencias futuras, se firmó entre la Nación, el Departamento y Soacha para la extensión de Transmilenio a este municipio, los convenios de cofinanciación que permitieran contar con los recursos para la ejecución de los proyectos, señalando además como ente gestor de los proyectos a la Empresa Férrea Regional S.A.S.

Actualmente la EFR ejecuta los contratos de obra pública para el desarrollo del proyecto Extensión de la troncal NQS del sistema Transmilenio a Soacha fases II y III y el contrato de concesión para Regiotram de Occidente¹⁶.

De conformidad con lo anterior, las actividades que componen el objeto social de la Empresa Férrea Regional son:

- (i) El desarrollo, establecimiento, explotación y operación del sistema de transporte masivo y del sistema de transporte ferroviario, incluyendo las respectivas infraestructuras.
- (ii) la gestión, de otros sistemas alternativos de transporte, cuando así lo determinen las autoridades competentes, así como a facilitar y coadyuvar a la integración modal con otros sistemas de transporte de entes gestores y modos de transporte para la correcta prestación de servicio de transporte.
- (iii) La gestión, ejecución y administración de proyectos de infraestructura de transporte que atiendan las necesidades de movilidad, cuando dicha labor se asigne o delegue por la correspondiente autoridad de transporte a través convenio o contrato, labores que podrá desempeñar directamente o con terceros.
- (iv) Prestar servicios de asesoría, consultoría, asistencia técnica y capacitación en servicios de transporte público en sus diferentes modalidades. En el cumplimiento de las actividades antes descritas, la EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S., procurará contribuir al mejoramiento de la infraestructura física del Departamento, mejorar su capacidad competitiva en materia turística, comercial y de servicios.¹⁷

Esta entidad se torna relevante en tanto puede haber afectación indirecta con el proyecto del Regiotram de Occidente con ocasión de la implementación del proyecto Corredor Férreo Sur.

3.3. RAMA JUDICIAL

¹⁶ <https://www.efr-cundinamarca.gov.co/es/quienes-somos/nuestra-historia>

¹⁷ Plan estratégico EFR 2022: https://www.efr-cundinamarca.gov.co/sites/default/files/efr-pdf/plan-estrategico-2020-203_F.pdf

Bajo este título se engloban las diferentes autoridades judiciales que tendrían injerencia para conocer reales o hipotéticos conflictos que se puedan generar entre la entidad encargada de desarrollar el proyecto y quine ejecute las infraestructuras, operación y/o mantenimiento de la reactivación del ferrocarril, o entre este último y la comunidad o las autoridades ambientales locales.

Ahora bien, es posible que los contratos de concesión y/o obras, a suscribir contemplen la alternativa de pactar, en lo que se refiere a las discrepancias que surjan entre las partes, un tribunal de arbitramento, lo cual tiene como ventaja no solamente la especialidad de los árbitros, sino también la prontitud en la resolución del conflicto.

En el tema predial y ambiental:

A través de la Rama Judicial se cumple la función pública que cumple el Estado encargada por la Constitución Política y la Ley de hacer efectivos los derechos, obligaciones, garantías y libertades consagrados en ellas. En el caso particular de la gestión predial del proyecto dependiendo la modalidad que se adopte para la adquisición de las zonas de terreno requeridas, bien a través de adquisición por enajenación voluntaria y expropiación judicial o bien por adquisición por enajenación voluntaria y expropiación administrativa, se tendrá relación con la Jurisdicción Ordinaria o bien con la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

En el caso particular de los procesos de expropiación judicial, los mismos se deben adelantar bajo los parámetros establecidos en la Ley 388 de 1997, el Código General del Proceso (Ley 1564 de 2012) y la Ley de Infraestructura (Ley 1682 de 2013) y la Ley 1882 de 2017, y en desarrollo del procedimiento de expropiación administrativa de ser objeto de discusión por los propietarios se deberán atender las normas correspondientes al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011).

En lo que tiene que ver con la forma en la cual se pone en movimiento el sistema judicial colombiano, entiéndase por ello la Rama Judicial, y en particular lo que se refiere con los temas materia de esta estructuración, es importante mencionar que ello dependerá, fundamentalmente, del tipo de acción o medio de control que se utilice, así como el tipo de esquema jurídico que se establezca.

En general podemos advertir que cualquier juez de la República es competente para conocer de estas acciones, advirtiendo, eso sí, que de acuerdo con el Decreto 1382 de 2000, se fijaron unas reglas de reparto de las acciones de tutela dependiendo de la autoridad o particular accionado; así mismo, en lo que tiene que ver con las acciones populares, cuando el demandado es una autoridad pública siempre el competente será el Juez Contencioso Administrativo, en tanto que si lo es un particular, lo será la justicia ordinaria.

En efecto, si la acción es constitucional, estas son las acciones tanto de tutela como popular, la Constitución Política establece en los artículos 86¹⁸ y 88¹⁹, respectivamente, que cualquier persona podrá acudir a estos dos medios para salvaguardar los derechos de carácter individual o colectivo de orden fundamental, cuando consideren que los mismos han sido violados por una autoridad o un particular.

En lo referente con los medios de control, y en especial, el de controversias contractuales, a diferencia de las acciones de tutela y popular, para poder acudir a la justicia es necesario, como requisito *sin qua non*, contar con legitimación en la causa, la cual, según el artículo 141²⁰ del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, corresponde a las partes –contratante y contratista- el Ministerio Público y un tercero que demuestre un interés directo²¹, la jurisdicción competente para conocer y

¹⁸ “Toda persona tendrá acción de tutela para reclamar ante los jueces, en todo momento y lugar, mediante un procedimiento preferente y sumario, por sí misma o por quien actúe a su nombre, la protección inmediata de sus derechos constitucionales fundamentales, cuando quiera que éstos resulten vulnerados o amenazados por la acción o la omisión de cualquier autoridad pública. La protección consistirá en una orden para que aquél respecto de quien se solicita la tutela, actúe o se abstenga de hacerlo. El fallo, que será de inmediato cumplimiento, podrá impugnarse ante el juez competente y, en todo caso, éste lo remitirá a la Corte Constitucional para su eventual revisión. Esta acción sólo procederá cuando el afectado no disponga de otro medio de defensa judicial, salvo que aquella se utilice como mecanismo transitorio para evitar un perjuicio irremediable. En ningún caso podrán transcurrir más de diez días entre la solicitud de tutela y su resolución. La ley establecerá los casos en los que la acción de tutela procede contra particulares encargados de la prestación de un servicio público o cuya conducta afecte grave y directamente el interés colectivo, o respecto de quienes el solicitante se halle en estado de subordinación o indefensión.”

¹⁹ “La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella. También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares. Así mismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos.” Así mismo, el numeral 1 del artículo 12 de la Ley 472 de 1998 indica: “Titulares de las Acciones. Podrán ejercitar las acciones populares: 1. Toda persona natural o jurídica...”

²⁰ “Cualquiera de las partes de un contrato del Estado podrá pedir que se declare su existencia o su nulidad, que se ordene su revisión, que se declare su incumplimiento, que se declare la nulidad de los actos administrativos contractuales, que se condene al responsable a indemnizar los perjuicios, y que se hagan otras declaraciones y condenas. Así mismo, el interesado podrá solicitar la liquidación judicial del contrato cuando esta no se haya logrado de mutuo acuerdo y la entidad estatal no lo haya liquidado unilateralmente dentro de los dos (2) meses siguientes al vencimiento del plazo convenido para liquidar de mutuo acuerdo o, en su defecto, del término establecido por la ley. Los actos proferidos antes de la celebración del contrato, con ocasión de la actividad contractual, podrán demandarse en los términos de los artículos 137 y 138 de este Código, según el caso. El Ministerio Público o un tercero que acredite un interés directo podrán pedir que se declare la nulidad absoluta del contrato. El juez administrativo podrá declararla de oficio cuando esté plenamente demostrada en el proceso, siempre y cuando en él hayan intervenido las partes contratantes o sus causahabientes.”

²¹ La jurisprudencia del Consejo de Estado ha entendido por terceros con interés directo los proponentes

fallar este tipo de litigios, por estar de por medio una entidad estatal, será la Contenciosa Administrativa, integrada por juzgados, tribunales y el Consejo de Estado, que uno u otro conozca del caso dependerá, primordialmente, del valor de las pretensiones económicas del litigio.

3.4. BANCA MULTILATERAL

Estas Entidades, las cuales solamente tienen participación en este tipo de proyectos, siempre y cuando se acuda a solicitar apoyo financiero, y/o asesoría técnica, son de especial relevancia para procesos de impacto nacional y aquellos que requieren definirse con PINES.

3.4.1. Banco Interamericano de Desarrollo -BID

Es una organización financiera internacional con sede en la ciudad de Washington D.C. (Estados Unidos), y creada en el año de 1959 con el propósito de financiar proyectos viables de desarrollo económico, social e institucional y promover la integración comercial regional en el área de América Latina y el Caribe. Es la institución financiera de desarrollo regional más grande de este tipo y su origen se remonta a la Conferencia Interamericana de 1890.²²

Principal Fuente de financiamiento para el Desarrollo en América Latina y el Caribe, en donde los proyectos férreos tienen especial atención. Sin embargo, parte del proceso se basa en la claridad sobre las fuentes de financiación y proceso financiero decantado en donde se evidencie la planeación de lo que se considera ejecutaría el proyecto. En nuestro caso particular, es una fuente que debe ser abordada con claridad financiera para encontrar ECO.

3.4.2. Banco Mundial

El Banco Mundial es una organización mundial única, en búsqueda de soluciones sostenibles para reducir pobreza y generar prosperidad compartida.²³

Su organización funciona como una cooperativa integrada por 189 países miembros. Estos países o accionistas son representados por una Junta de Gobernadores, el máximo órgano responsable de formular políticas en la institución. Por lo general, los Gobernadores son Ministros de Finanzas o de Desarrollo de los países miembros y se

vencidos en un proceso de selección.

²²https://es.wikipedia.org/wiki/Banco_Interamericano_de_Development

²³ Página oficial Banco Mundial, <http://www.bancomundial.org/es/about>

congregan una vez al año en las Reuniones Anuales de las Juntas de Gobernadores del Grupo del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional.²⁴

Teniendo presente este enfoque, el Banco Mundial es un aliado estratégico, que, en el marco de los objetivos de este proyecto, se integra a sus políticas de desarrollo y soluciones sostenibles de prosperidad de una región.

3.4.3. Corporación Andina de Fomento – CAF

CAF - banco de desarrollo de América Latina, tiene como misión impulsar el desarrollo sostenible y la integración regional en América Latina, mediante el financiamiento de proyectos de los sectores público y privado, la provisión de cooperación técnica y otros servicios especializados. Constituido en 1970 y conformado en la actualidad por 19 países de América Latina, El Caribe, Europa y 13 bancos privados, es una de las principales fuentes de financiamiento multilateral y un importante generador de conocimiento para la región.

CAF es una institución financiera multilateral cuya misión es apoyar el desarrollo sostenible de sus países accionistas y la integración regional. Atiende a los sectores público y privado, suministrando productos y servicios financieros múltiples a una amplia cartera de clientes, constituida por los gobiernos de los Estados accionistas, instituciones financieras y empresas públicas y privadas.

Sus principales actividades son: actuar como intermediario financiero, movilizándolo recursos desde países industrializados hacia la región, financiar el desarrollo de infraestructura productiva, promover el desarrollo, fomentar el comercio e inversiones y apoyar al sector empresarial.²⁵

Dada su naturaleza, se ajusta a las metas propuestas con este proyecto. Por lo cual al igual que los demás actores de la Banca Multilateral que pueden apoyar el proyecto, esta entidad financiera, se puede convertir en aliado estratégico para el éxito del proyecto.

4. ANÁLISIS NORMATIVO DE POSIBLES FORMAS DE CONTRATACIÓN

Dado el estado de avance de la estructuración, esto es en la primera fase de este estudio de prefactibilidad, no es posible determinar cuál sería el futuro esquema de contratación ya que esta selección de alternativa de contratación depende de que se realicen estudios de factibilidad técnica y financiera que acoten las necesidades de vinculación de capital público y privado, sus fuentes de financiación y de esta forma los trámites necesarios para lograr la selección de los futuros contratistas que ejecutarían el proyecto. No obstante, lo anterior, si es posible prever cuales modelos de contratación son regularmente utilizados

²⁴Página oficial Banco Mundial, <http://www.bancomundial.org/es/about/leadership>

²⁵https://es.wikipedia.org/wiki/CAF-Banco_de_Desarrollo_de_Am%C3%A9rica_Latina

para el desarrollo de proyectos de infraestructura de acuerdo con la normatividad colombiana aplicable y trazar sus ventajas y desventajas.

4.1. CONTRATO DE OBRA PUBLICA

Los Procesos de Contratación de obra pública se rigen por la Ley 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011 y 1682 de 2013 en materia de infraestructura de transporte y en los demás aspectos, por el derecho privado.

El artículo 32 de la ley 80 de 1993, define el contrato de obra pública como aquel que *“celebran las entidades estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y, en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquiera que sea la modalidad de ejecución y pago”*, de manera que determinó algunas de las características principales del contrato de obra, sin embargo deja abierto un amplio espectro, en razón de la autonomía de la voluntad de las partes, para que las mismas determinen la modalidad de ejecución y pago.

A través de la jurisprudencia emitida por las altas cortes, la doctrina y la práctica reiterada, se pueden identificar algunas modalidades o formas de pago dentro del contrato de obra comúnmente usadas por las entidades públicas, estas modalidades fueron recogidas por la Guía de obra pública expedida por Colombia Compra Eficiente, y se resumen en pago por precio global, por precios unitarios, por sistema de administración delegada, por sistema de reembolso de gastos y pago de honorarios y, por llave en mano:

- **Precio global:** el contratista obtiene como remuneración una suma fija y es el único responsable del cumplimiento del objeto, la vinculación de personal, la elaboración de subcontratos o la obtención de materiales. En el contrato a precio global se incluyen todos los costos directos e indirectos en que incurre el contratista para la ejecución de la obra y la Entidad Estatal no debe reconocer mayores cantidades de obra u obras adicionales necesarias no previstas que se encuentren dentro del objeto.
- **Precios unitarios:** las partes establecen el costo por unidad de cada uno de los conceptos que integran la obra a ejecutar o ítems de obra. Con base en este valor, las partes definen la estimación inicial de la obra, pero el valor real es el que corresponde a la multiplicación de las cantidades de obra ejecutadas efectivamente por el precio de cada unidad de obra.
- **Administración delegada:** la Entidad Estatal delega la ejecución de la obra en el contratista en calidad de director técnico, quien la ejecuta por cuenta y riesgo de la misma Entidad Estatal. El contratista obtiene como remuneración los honorarios que se pactan por su gestión. El administrador delegado se encarga de ejecutar la obra y responde por su buen resultado, pero es la Entidad Estatal quien asume los Riesgos derivados del contrato y la financiación de la obra. Los honorarios del

contratista pueden pactarse en forma de porcentaje sobre el valor de la obra o como precio fijo.

Cuando se haga uso de esta forma de pago, la Entidad debe abrir un proceso de selección para elegir al contratista a través de una Licitación Pública con el fin de garantizar los principios de selección objetiva, transparencia y economía que deben observarse en la actividad contractual del Estado.

- **Rembolso de gastos:** en esta modalidad el contratista asume los gastos de ejecución del contrato y la Entidad Estatal en forma periódica rembolsa dichos gastos y además reconoce al contratista los honorarios que se pactan por su gestión.
- **Llave en mano:** en esta modalidad, el contratista se compromete a realizar todas las labores relacionadas con la obra incluyendo los diseños, estudios de factibilidad, construcción, contratación del personal, instalaciones y suministros y la contraprestación a cargo del contratista es la obra terminada y en funcionamiento. El precio corresponde a un valor previamente establecido que opera como remuneración por todas las gestiones que adelanta el contratista²⁶.

En este tipo de figura jurídica, una de sus partes podrá ser una entidad estatal, así como un particular que cumple funciones administrativas en los términos de la ley o cualquier otra persona que involucre, en el mismo, recursos públicos, y que tiene por objeto cualquier realización o intervención (obligación de hacer) material sobre bienes inmuebles, tales como, construcción, mantenimiento, instalación sobre los mismos, cualquiera sea la modalidad de ejecución y pago.

Se trata por lo tanto de una fuente de obligaciones recíprocas para las partes, en la cual el contratante se obliga a dar una contraprestación, cualquiera que sea ella, a cambio, por parte del contratista, de una obra material (Hacer), que engrandece el patrimonio público, resultante de una intervención o realización material sobre inmuebles, obligaciones que se miran como equivalentes conforme a las previsiones objetivas iniciales acordadas por las partes al momento de proponer o de contratar.

4.2. CONTRATOS DE SUMINISTRO

Si bien la Ley 80 de 1993 no recogió dentro de su articulado la tipología contractual del suministro, por cuenta de la incorporación normativa que estableció el artículo 13 este estatuto de contratación pública respecto a las disposiciones comerciales y civiles resulta aplicable lo que sobre el particular reguló el Código de Comercio.

Así, este es uno de los contratos típicos a utilizar por parte de las entidades estatales para satisfacer necesidades de provisión de bienes y servicios de forma continuada puesto

²⁶ Colombia Compra Eficiente. Guía para procesos de contratación de obra pública – G-GCOP-01

que, de conformidad con el ordenamiento jurídico colombiano, el contrato de suministro está definido en el artículo 968 del Código de Comercio como el negocio jurídico *“por el cual una parte se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir en favor de otra, en forma independiente, prestaciones periódicas o continuadas de cosas o servicios”*.

Al respecto, la doctrina nacional, en materia comercial, se ha ocupado de profundizar sobre los elementos característicos del contrato de suministro, así: *“el proveedor se obliga a suministrar la cantidad determinada convenida, en los límites y máximos pertinentes, con la oportunidad periódica y de manera continua como se ha convenido o lo indica la costumbre del lugar; la de darle cumplimiento a las reglas de orden público, (v.gr. la de suministro de cosas controladas, de precios, forma de servicios, etc.); y la de pagar la indemnización de los perjuicios en caso de incumplimiento. En tanto que las obligaciones del suministrado son las de recibir las cosas o servicios suministrados, las de pagar el precio en la forma correspondiente (que, tratándose de suministro periódico, debe ser en el acto, salvo acuerdo en contrario; y el suministro continuo en la forma convenida, o en su defecto, como lo indique la costumbre)”*²⁷

Con base en lo señalado, es posible concluir que la esencia misma del contrato de suministro es la entrega de determinada cantidad de cosas que, en los términos del Estatuto Mercantil, pueden ser muebles o inmuebles, o incluso puede tener cabida el suministro de servicios, dación que necesariamente debe efectuarse en forma sucesiva o diferida, pues es su ejecución en un tiempo prolongado lo que constituye la gran diferencia con su análogo de la compraventa o del contrato de prestación de servicios según corresponda, todo lo cual se efectúa a cambio de un precio.

Son características de este tipo de contrato, las siguientes:

- i) Es bilateral y conmutativo, ya que crea obligaciones recíprocas para las dos partes del contrato llamadas a reportar beneficios equivalentes para ambos.
- ii) Es oneroso pues genera un lucro, utilidad o beneficio para ambas partes
- iii) Es, por regla general, consensual dado que en derecho privado nace con el solo acuerdo de voluntades sobre el objeto. No obstante, en contratación estatal, es solemne.
- iv) Es de tracto sucesivo, porque la ejecución de las prestaciones se realiza de manera periódica o continua a través del tiempo
- v) Es principal, porque existe por sí solo independientemente de otros contratos
- vi) Es nominado y típico, dado que cuenta con definición y regulación legal en los artículos 968 y siguientes del Código de Comercio
- vii) En estos contratos estatales es potestativa la inclusión de cláusulas excepcionales, de conformidad con el artículo 14 de la Ley 80 de 1993.

²⁷ Consejo de Estado - Sección Tercera Sentencia del 29 de enero de 2014

En relación con el precio del contrato, este puede ser, naturalmente fijado y establecido por las partes, aunque el estatuto comercial suple el eventual silencio de éstas, al disponer, en su artículo 970:

*“Si las partes no señalan el precio del suministro, en el todo o para cada prestación, o no fijan en el contrato la manera de determinarlo sin acudir a un nuevo acuerdo de voluntades, se presumirá que **aceptan el precio medio que las cosas o servicios suministrados tengan en el lugar y el día del cumplimiento de cada prestación, o en el domicilio del consumidor, si las partes se encuentran en lugares distintos.***

En caso de mora del proveedor, se tomará el precio del día en que haya debido cumplirse la prestación.

Si las partes señalan precio para una prestación, se presumirá que convienen igual precio para las demás de la misma especie”

Esta tipología contractual del orden comercial serviría por ejemplo para lograr la adquisición del material rodante y todas sus actividades conexas (logística de transporte, importación y montaje)

4.3. CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO LEY 80 DE 1993²⁸

El numeral 4° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, define el contrato de concesión como:

“(…)los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden”.

Son características del contrato de concesión:

i) su celebración por parte de una entidad estatal, que actúa con carácter de concedente y por una persona natural o jurídica que toma el nombre de concesionario,

²⁸ <https://contratacionenlinea.co/index.php?section=181>

ii) es el concesionario quién asume la gestión y riesgo de un servicio que corresponde al Estado sustituyendo a este en el cumplimiento de dicha carga,

iii) la entidad estatal mantiene durante la ejecución del contrato la inspección, vigilancia y control de la labor a ejecutar por parte del concesionario,

iv) el concesionario recibe una remuneración o contraprestación, la cual se pacta, de diversas maneras (tasas, tarifas, derechos, participación en la explotación del bien, entre otros) y

v) los bienes construidos o adecuados durante la concesión deben revertirse al Estado, aunque ello no se pacte expresamente en el contrato.

Así, el objeto de los contratos de concesión es otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.²⁹

No obstante lo anterior, el Consejo de Estado ha sostenido que el contrato de concesión no necesariamente debe circunscribirse, en su objeto, a las tres modalidades enunciadas, en tanto que *“el contrato de concesión no sólo se celebra para las prestación de servicios públicos sino también para la explotación de bienes o actividades que constitucional o legalmente se hayan asignado al Estado o cualquiera de las entidades públicas, porque al fin y al cabo cualquiera que sea su naturaleza, siempre tendrá una finalidad de servicio público”*³⁰.

Otro aspecto fundamental para destacar en los contratos de concesión es el que hace referencia a la vigilancia y control que ejerce la entidad concedente respecto de las actividades desarrolladas por el concesionario, la cual se acrecienta e intensifica en este tipo de contratos por el especial interés público que involucran.

Finalmente, una característica que diferencia el contrato de concesión de los demás contratos es el relacionado con la obligación que tiene el concesionario de asumir la ejecución del objeto de la concesión por su propia cuenta y riesgo.

²⁹ Secretaría Distrital de Desarrollo Económico. Concepto 2019IE de 2019

³⁰ Consejo de Estado - Sección Tercera. Sentencia 26939 del 27 de marzo de 2014.

Así pues, es dable concluir que la concesión es un negocio jurídico en el cual el particular contratista destina a la prestación de un servicio público, a la construcción de una obra pública o a la explotación de un bien de dominio público, recursos propios o gestados por él, por su propia cuenta y responsabilidad, mientras que el Estado contratante le otorga al concesionario, además del derecho a construir la obra, explotar el bien o servicio, a obtener la remuneración correspondiente – *la cual usualmente proviene de la explotación económica del objeto de la concesión* -, con el fin de que recupere la inversión del capital destinado y se le garantice la obtención de utilidades, de ahí que a diferencia de los demás contratos, en la concesión la utilidad económica que persigue el concesionario no surge del precio pactado, sino del rendimiento de los recursos invertidos para la realización del objeto contractual.

En ese orden de ideas, en principio, las obras y bienes que se ejecuten por parte del Contratista para la prestación del objeto de la concesión, tras la expiración del plazo contractual pasarían a ser de propiedad de la entidad contratante y cuyo costo, así como la correspondiente utilidad para el concesionario, derivarían de los recursos por el Contratista obtenidos como consecuencia de la explotación del objeto concesionado, durante el término de duración del contrato - pactado por las partes.

4.4. CONTRATOS TIPO LLAVE EN MANO

De conformidad con lo señalado por *Colombia Compra Eficiente*, el contrato llave en mano, es una modalidad del contrato de obra, en el cual el contratista se compromete a realizar la obra incluyendo los diseños y estudios previos necesarios para la ejecución; en ese sentido, se ha pronunciado la jurisprudencia del Consejo de Estado, la cual señala:

“En virtud del contrato llave en mano, el contratista se compromete a llevar a cabo una obra, incluyendo los estudios previos, la ejecución de la construcción, el suministro de equipos y la puesta en operación de la obra al momento de su entrega. En general, aunque el contrato llave en mano no se limita a la elaboración de una obra material, se ha considerado como una modalidad especial del contrato de obra pública o de construcción de un bien inmueble³¹”

En línea con lo anterior, la jurisprudencia arbitral colombiana ha precisado que:

“El contrato ‘llave en mano’ a diferencia del contrato tradicional implica la celebración de un solo y único contrato realizado entre el cliente y el contratista. Generalmente, en la selección de este tipo de contratos ejerce una influencia decisiva la tecnología implicada en el proyecto que se pretende realizar y que se va a manifestar no solo en los planos y especificaciones técnicas sino también en los derechos de propiedad industrial implicados en el proceso de producción y, en

³¹ Consejo de Estado – Sección cuarta. Sentencia 15009 del 13 de marzo de 2008

determinados casos, en la formación de personal y en la asistencia técnica proporcionada por el contratista³²”

Por su parte, la doctrina ha indicado que el contrato “llave en mano” debe entenderse como aquel por medio del cual el contratista “se obliga frente al cliente a cambio de un precio, generalmente alzado, a concebir, construir y poner en funcionamiento una obra determinada que él mismo previamente ha proyectado. En este tipo de contratos, el énfasis recae en la responsabilidad global que asume el contratista frente al cliente³³”

Así, se tiene que el principal objetivo del contrato llave en mano es determina cuáles trámites y acciones relacionados con la realización de un proyecto quedan a cargo del contratista definiendo, para ello, un precio integral, así como un plazo de tiempo para la entrega de la obra.

Respecto al pago, este se realizaría por etapas de acuerdo con las entregas parciales. Así, por lo general se paga un monto a carácter de anticipo y luego, se entregan valores acordes con las certificaciones de entrega hasta llegar al monto total.

Como características de este contrato, tenemos las siguientes:

- a. La fusión de la concepción y ejecución de la obra, en cabeza del contratista.
- b. Plazos establecidos en conjunto con el contratista
- c. La obligación global asumida por el contratista frente al cliente, de entregar una obra completamente equipada y en perfecto estado de funcionamiento
- d. La invariabilidad del precio pactado

Por lo señalado, se puede concluir que el contrato de obra modalidad “llave en mano” es el comúnmente utilizado en la ejecución de obras de infraestructura de alta complejidad, habida cuenta de la concentración de todas las prestaciones necesarias para ello y la responsabilidad en cabeza de un mismo contratista, así como la invariabilidad del valor del contrato, con independencia de la cantidad de obras y trabajos que el contratista ejecute.

De manera que, precisamente la naturaleza de esta modalidad del contrato de obra es el traslado al contratista de todas las actividades necesarias para la ejecución de la misma hasta tal punto, que la obra sea entregada en funcionamiento a la entidad. Una de las alertas en el uso de este tipo de proyectos se encuentra en la rigurosa planificación del mismo y control sobre la etapa de estudios y diseños ya que, siendo el Contratista el mismo Constructor, puede haber un incentivo perverso que implique sacrificios en la etapa de diseños para abaratar la obra, más aún cuando se pacta a peso global fijo.

³² Laudo TA-CCB-20040531, mayo 31/04. Concesión Santa Marta Paraguachón vs. Instituto Nacional de Vías.

³³ Hernández Rodríguez, Aurora. *Los contratos internacionales de construcción “Llave en Mano”*. Revista Cuadernos de Derecho Transnacional, marzo 2014, Vol. 6, No. 1, págs. 161-235.

4.5. Asociaciones Público Privadas - APP

Este tipo de procesos de esquema jurídicos marca una estructura legal específica y detallada que ha sido regulada por el Estado desde la Ley 1508 de 2012, la Ley 1682 de 2016, la Ley 1882 de 2018 y las leyes de los planes nacionales de desarrollo, desde la 1450 hasta la 1955 de 2019. El uso de este esquema, aunque similar en varios puntos al contrato de concesión tradicional, comporta el beneficio de lograr la financiación del proyecto con recursos de capital o deuda de origen privado, lo que ayuda a viabilizar proyectos de inversión de infraestructura.

La Ley 1508 de 2012 crea por primera vez el régimen aplicable a las asociaciones público privadas y establece en su artículo 1 que las mismas son:

“Artículo 1. Las Asociaciones Público-Privadas como un instrumento de vinculación de capital privado que se materializa en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, subsumiéndose dentro de esta categoría las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993. Esta norma fue compilada por el Decreto 1082 de 2015, manteniéndose en idéntica consigna sus estipulaciones y fundamentos jurídicos.”

Luego, el artículo 3 de la norma indica los proyectos a los cuales les es aplicable esta modalidad de contratación *“esta ley será aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y la construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, incluyendo su operación y mantenimiento.* Estas actividades se retribuirán con el derecho a explotar económicamente esa infraestructura o servicio, a recibir desembolsos o cualquier otra remuneración, en las condiciones que se acuerden, siempre y cuando exista disponibilidad de la infraestructura, el cumplimiento de niveles de servicio y estándares de calidad; por un plazo no superior a 30 años, incluidas sus prórrogas, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera y bajo el entendido que su monto de inversión deberá superar los 6.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

De esta forma, el privado financia la construcción de la infraestructura hasta tanto culmine cada una de las unidades funcionales en las que se divida el proyecto, incentivándolo a construir rápidamente para que pueda percibir su retribución.

Para la utilización de este instrumento, la entidad competente deberá atender los principios de la contratación administrativa y evaluar previamente si es procedente la aplicación de esta figura con una eficiente asignación de riesgos, soportándose en estudios económicos y dictámenes que arrojen la viabilidad de su utilización.

En dicha ley se regulan los procedimientos de evaluación y contratación de los proyectos cuando la iniciativa de asociación público privada proviene del Estado (iniciativa pública) o si por el contrario, si la necesidad de desarrollar el proyecto fue formulada por un privado (iniciativa privada), determinándose en consecuencia, los trámites y documentos para la elaboración de los estudios y diseños, los requisitos para su estructuración, financiación, distribución de riesgos, valoración de obligaciones contingentes para finalmente adelantar los procesos de selección correspondientes para la contratación y ejecución de la iniciativa de asociación público privada, con el involucramiento o no de recursos públicos. Sin embargo, en enero de 2018 esta ley sufrió una modificación con la ley 1882, la cual modificó su artículo 33 en cual quedó así:

“Artículo 33. La elaboración de estudios, la evaluación de proyectos de iniciativa privada y las interventorías de los contratos, se podrán contratar mediante el procedimiento de selección abreviada de menor cuantía o mínima cuantía según su valor.”

En el caso del proyecto Corredor Férreo Sur, este sería una iniciativa pública por cuanto es la Entidad estatal- el IDU- quien ha acometido la labor de su estructuración.

El régimen legal para estas asociaciones público-privadas es el indicado en la Ley 1508 de 2012, ley 1882 de 2018 y sus decretos reglamentarios y compilatorios (Decreto 1082 de 2015) y en lo no contemplado se regirá por el Estatuto de Contratación Pública. Es importante resaltar que la ley en comentario estableció explícitamente que en este tipo de contratos serán aplicables las cláusulas excepcionales; la obligatoriedad de administración de los recursos a través de un patrimonio autónomo; las condiciones para la entrega y reversión de bienes así como la inclusión de una cláusula en la cual se establezca una fórmula matemática para determinar las eventuales prestaciones recíprocas entre las partes a que haya lugar para su terminación anticipada o por mutuo acuerdo; todo lo cual deberá incorporarse en las minutas de los contratos que se elaboren para tales efectos. Así mismo, fortaleció los procesos de conminación al contratista, condicionándolos a la disponibilidad de la infraestructura junto con procedimientos más claros que permitan al Estado efectivamente sancionar al contratista y hacer efectivas las garantías.

La Ley 1508 de 2012 y sus modificaciones ha tenido además una amplia reglamentación que actualmente se encuentra compilada en el Decreto 1082 de 2015, los decretos compilados traen los siguientes temas relevantes:

- En materia presupuestal y de retribución del inversionista, esta ley, junto con lo indicado en el Decreto 1610 de 2013 (compilado), trata cuidadosamente el procedimiento cuando se requiera para la ejecución de este tipo de proyectos de la aprobación de vigencias futuras, así como lo concerniente a la estimación y aprobación de las valoraciones de las obligaciones contingentes.

- Mediante Decreto 301 de 2014 del 17 de febrero de 2014 se modificaron los artículos 5 y 10 del Decreto 1467 de 2012, los cuales quedaron de la siguiente manera:

“Artículo 5. Derecho a retribuciones en proyectos de Asociación Público-Privada. En los proyectos de Asociación Público-Privada el derecho del asociado privado a recibir retribuciones está condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad. En los contratos para ejecutar dichos proyectos podrá pactarse el derecho a retribución por etapas, previa aprobación del Ministerio u órgano cabeza del sector o quien haga sus veces a nivel territorial, siempre y cuando el proyecto se encuentre totalmente estructurado y cumpla con las siguientes condiciones:

5.1 El proyecto haya sido estructurado en etapas contemplando unidades funcionales de infraestructura, cuya ejecución podría haberse realizado y contratado en forma independiente y autónoma, y la unidad que se va a remunerar esté disponible y cumpla con los niveles de servicio y estándares de calidad previstos para la misma.

5.2 El monto del presupuesto estimado de inversión de cada unidad funcional de infraestructura sea igual o superior a ciento setenta y cinco mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (175.000 SMMLV)”.

Así mismo estableció:

“Artículo 10. Desembolsos de recursos públicos. Los desembolsos de recursos públicos a los que hace referencia la Ley 1508 de 2012, se entienden como erogaciones del Tesoro Nacional provenientes del Presupuesto General de la Nación, del Presupuesto de las Entidades Territoriales, entidades descentralizadas o de otros Fondos Públicos, tales como el Sistema General de Regalías.

Los desembolsos de recursos públicos estarán condicionados a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de Niveles de Servicio y Estándares de Calidad de los servicios prestados y no a los insumos necesarios para la prestación de estos. Para los efectos previstos en la Ley 1508 de 2012, los recursos generados por la explotación económica del proyecto no son considerados desembolsos de recursos públicos. Los recursos generados por la explotación económica por uso de la infraestructura, previo al cumplimiento de los niveles de servicio y estándares de calidad definidos contractualmente, no serán contabilizados en el Presupuesto General de la Nación durante la ejecución del contrato. Los rendimientos de estos recursos serán manejados de acuerdo con lo previsto en el contrato de asociación público privado, conforme con el artículo 5 de la Ley 1508 de 2012 y harán parte de la retribución al concesionario”.

- Frente al tema de derecho a retribuciones en proyectos de asociación público-privada, en donde quien autoriza es *previa aprobación del Ministerio u órgano*

cabeza del sector o quien haga sus veces a nivel territorial, y no el Consejo Nacional de Política Fiscal (CONFIS) cómo inicialmente se tenía contemplado:

“Artículo 5°. Derecho a retribuciones en Proyectos de Asociación Público-Privada. En los Proyectos de Asociación Público-Privada el derecho del asociado privado a recibir retribuciones está condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad.

En los contratos para ejecutar dichos proyectos podrá pactarse el derecho a retribución por etapas, previa aprobación del Ministerio u órgano cabeza del sector o quien haga sus veces a nivel territorial, siempre y cuando el proyecto se encuentre totalmente estructurado y cumpla con las siguientes condiciones:

5.1. El proyecto haya sido estructurado en etapas contemplando unidades funcionales de infraestructura, cuya ejecución podría haberse realizado y contratado en forma independiente y autónoma, y la unidad que se va a remunerar esté disponible y cumpla con los niveles de servicio y estándares de calidad previstos para la misma.

5.2. El monto del presupuesto estimado de inversión de cada unidad funcional de infraestructura sea igual a superior a cien mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (100.000 smmlv).”

Adicionalmente, se contempla lo descrito en el parágrafo frente a la retribución de costos de operación y mantenimiento de infraestructuras existentes partiendo del estado de la infraestructura a concesionar:

“Artículo 5 (...) Parágrafo. Si en la Asociación Público-Privada la Entidad Estatal entrega al inversionista privado una infraestructura existente en condiciones de operación, la Entidad Estatal podrá pactar el derecho a la retribución de los costos de operación y mantenimiento de esta infraestructura existente condicionado a su disponibilidad, al cumplimiento de los niveles de servicio y estándares de calidad”.

Ley 1882 de 2018

Dicha ley entró en vigor en enero de 2018 incorporando las siguientes modificaciones a los proyectos que se pretendan ejecutar bajo esquemas APP, especialmente, la prohibición de que empresas industriales y comerciales del estado inicien este tipo de contrataciones:

Artículo 14. Modifíquese el parágrafo del artículo 8 de la Ley 1508 de 2012.

(...) Parágrafo. o podrán ser contratantes de esquemas de asociación público-privada bajo régimen previsto en la presente ley, las Sociedades de Economía Mixta, sus filiales, las empresas de servicios públicos domiciliarios y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado o sus asimiladas. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades excluidas como contratantes puedan presentar oferta para participar en los procesos de selección de esquemas de asociación público-privada regidos por esta Ley, siempre que

cumplan con los requisitos establecidos para el efecto en el respectivo proceso de selección

Finalmente, es oportuno resaltar que las entidades estatales competentes, en desarrollo de los procesos de selección para este tipo de proyectos, deberán observar las obligaciones que en materia de Acuerdos Internacionales y Tratados de Libre Comercio vinculen al Estado colombiano.

Resolución 3656 de 2012 emitida por el Departamento Nacional de Planeación

Mediante Resolución 3656 de 2012 el Departamento Nacional de Planeación adoptó como uno de los parámetros para justificar la utilización del mecanismo de Asociación Público-Privada la “Metodología del Comparador Público Privado”.

En dicha Resolución se establece como la entidad de planeación de la respectiva entidad territorial, utilizando una metodología de evaluación, comúnmente aceptada, que permita identificar, ponderar y valorar los beneficios y riesgos de ejecutar el proyecto bajo tal esquema: Guía de Buenas Prácticas para la ejecución de proyectos de Asociación Público-Privada.

El Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación, con el apoyo del Fondo Multilateral de Inversiones y el IDB publicaron la Guía para la Ejecución de Proyectos de Asociación Público-Privada, para que sea utilizada como una herramienta para orientar a todos los actores involucrados en los procesos de estructuración, ejecución y gestión contractual de este tipo de proyectos. A través de este documento se brindan los mecanismos y criterios técnicos necesarios para una adecuada toma de decisiones.

A través de esta metodología se puede evaluar si las Asociaciones Público-Privadas son o no el mecanismo idóneo de contratación, dependiendo de la necesidad del Estado y para hecho, se ha creado una herramienta denominada Comparador Público-Privado³⁴ (CPP), cuyo objetivo es guiar y orientar a los especialistas del sector público para evaluar

³⁴ Comparador Público Privado (CPP): Metodología cuyo objetivo es comparar los costos de ejecutar un proyecto bajo la modalidad de Proyecto Público contra los costos de ejecutar este mismo proyecto bajo la modalidad APP. El proyecto seguirá la modalidad de ejecución que demuestre mayor Valor por Dinero (VPD).

Esta Metodología se presenta en la Nota Técnica de la Guía denominada: Comparador Público Privado para la selección de Proyectos APP.

si un proyecto debe estructurarse en la modalidad de Proyecto Público³⁵ o a través de un esquema APP.

La aplicación de esta guía se logra determinar si un proyecto genera mayor Valor por Dinero para la Nación al ser ejecutado bajo esquema APP o bajo esquema de Proyecto Público.

- **La Guía de Buenas Prácticas está organizada en 3 secciones, así:**

Sección 1: Incluye aspectos básicos necesarios para el entendimiento de los esquemas APP, definiciones de aspectos clave, y una descripción de sus principales características.

Sección 2: Corresponde a una presentación de los conceptos de la Asociación Público-Privada, la experiencia internacional y de Colombia al respecto.

Sección 3: Corresponde a la descripción del ciclo institucional con los diferentes procesos y procedimientos que debe seguir cada sector, para adelantar el estudio, el análisis y la implementación de un proyecto de infraestructura pública que se ejecute mediante la modalidad APP.

A fin de adentrarnos en los aspectos más relevantes y en la realidad práctica de evaluación de los beneficios de un proyecto de Asociación Público-Privada centraremos este capítulo al contenido de la Sección No 3.

Las Asociaciones Público Privada son una opción eficiente para desarrollar infraestructura y ofrecen muchos beneficios a las entidades públicas. Sin embargo, el esquema funciona sólo para ciertos tipos de proyectos, bajo las siguientes características:

Resultados que pueden ser medidos: El proyecto permite medir de manera objetiva su desempeño a través de parámetros cuantitativos, que sean la fuente de los indicadores de desempeño y disponibilidad bajo los cuales se realizaran los pagos al sector privado.

Capacidad e interés del mercado: Debe existir un mercado privado con la suficiente capacidad e interés en desarrollar la infraestructura y prestar el servicio requerido. Esto garantiza competencia entre posibles socios privados, lo que produce ahorros e innovación.

³⁵ Para efectos de esta guía, *Proyecto Público* es aquel que, desde la óptica del presupuesto, genera egresos fiscales durante el periodo de ejecución de la obra.

Grados de transferencia de riesgo: Dada una evaluación de riesgos de un proyecto, se debe observar que una gran parte de estos o los que mayor impacto generen sean susceptibles de ser gestionados de manera más eficiente por el sector privado. Esto significará mayores economías para el sector público al transferir responsabilidades al sector privado porque este último puede administrar mejor y a menores costos esas responsabilidades y riesgos. Sin embargo, las APPs no crearán valor si el sector privado es obligado a tomar riesgos para los cuales no está preparado.

Claridad en los alcances de los servicios o activos: El proyecto debe poder separar claramente los servicios o activos que van a ser objeto de una APP.

Tiempo del contrato: Los tiempos deben ser largos, 20 o 30 años. Estos deben responder a las necesidades a largo plazo de la población y al tiempo bajo el cual el privado estima puede recuperar sus inversiones.

Actividades significativas de operación y mantenimiento: Que se puedan transferir importantes responsabilidades correspondientes a actividades de operación y mantenimiento, ya que esto genera el incentivo adecuado para que el sector privado busque eficiencias en el diseño y construcción para minimizar los costos futuros de tales actividades.

Margen para Innovación: Que la prestación del(los) servicio(s) requerido(s) tenga la posibilidad de ser optimizada a través de la innovación del socio privado, quien podrá contribuir con ideas y mejores prácticas para hacer el proyecto más eficiente y mejorar la calidad en los servicios.

Un proyecto de APP tiene unas fases generales y comunes que se encuentran enmarcadas dentro de un análisis estratégico, económico, comercial, financiero y de gestión:

Fase 1: Identificación y preselección de los proyectos de APP:

En esta fase se analiza si el proyecto postulado debe ser o no impulsado bajo la figura de APP. Para ello se evalúa:

- *Si pertenece al Plan Nacional de Desarrollo ó al Plan Sectorial;*
- *Si es positiva la evaluación socioeconómica según lo establecido en la metodología vigente del proyecto;*
- *Valor de inversión y costos de estructuración*
- *Resultados del diagnóstico que debe contemplar, como mínimo: cuál es el problema que se pretende solucionar con esta iniciativa; si es competencia del Estado resolverla; los beneficiarios del proyecto en términos de zona y población; la gravedad de la situación que se pretende modificar incluyendo elementos de temporalidad, relevancia y grado de avance; intentos de solución anteriores; intereses de los involucrados consistente en una análisis sociopolítico para definir si existe el apoyo social y político para su ejecución:*

- *El objetivo del proyecto asociado con la solución del problema principal que se ha identificado como consecuencia del diagnóstico.*
- *Descripción del proyecto que incluya como mínimo: los servicios a prestar a los usuarios; la identificación de los riesgos; la estimación de los costos e ingresos; la fuente de recursos; descripción de los estudios disponibles o por ejecutar; los profesionales y actores involucrados.*

Contando con la información indicada anteriormente y para analizar si el proyecto puede ser potencialmente desarrollado para este esquema de APP, se utiliza un análisis de Elegibilidad para Selección de Proyectos de Asociación Público-Privada, denominado en la Guía, como “Análisis APP”.

La Guía agrupa en criterios generales una serie de variables a través de la instrumentalización de factores y presenta 23 interrogantes que deben ser respondidos con los argumentos técnicos y sustentos tendientes a determinar su propensión al mecanismo de APP.

Fase 2: Estructuración/Modalidad de contratación

Agotada la primera fase se continúa con la estructuración dentro de la cual se deben considerar al menos las siguientes actividades:

- *Evaluación financiera de alternativas de financiamiento y determinación de la estructura financiera previsible: Con base en estos análisis se proporcionan los elementos para elegir los plazos del contrato, el nivel de pagos por efectuar al contratista y cualquier otro parámetro fundamental de la estructura financiera del contrato.*
- *Actores involucrados en el proyecto y estrategia de comunicación: En esta actividad se deben determinar los distintos agentes afectados e interesados en el desarrollo del proyecto, tales como: la entidad ejecutora, la entidad encargada de supervisar el contrato, los consultores, las asociaciones gremiales, los usuarios finales, los agentes privados entre otros. De igual forma se debe definir una estrategia de comunicación para conocer los puntos de vista de los involucrados.*
- *Definición de estándares de construcción, operación, mantenimiento y conservación: Esta actividad consiste en desarrollar el conjunto de estándares técnicos con base en los cuales se deberán desarrollar las etapas, incluyendo los indicadores, la metodología para su medición, las herramientas y equipos necesarios, su periodicidad. De igual forma se deben establecer parámetros de aceptación y esquemas de descuentos por incumplimientos. Todos los indicadores deben ir dirigidos a medir resultados finales y no procesos.*
- *Detalle de obras y acciones a largo plazo: Identificar y plantear las acciones para garantizarle al usuario la disponibilidad y calidad del servicio.*

Una vez se ha superado este análisis, la Entidad debe desarrollar un estudio que permita determinar la modalidad de contratación más conveniente y para ello se debe atender la metodología de la Nota Técnica: Comparador Público Privado para la selección de APP.

Fase 3: Documentos contractuales y requerimientos presupuestales.

En esta fase, habiendo surtido la metodología CPP, se preparan los pliegos de condiciones y el modelo del contrato, que debe incluir la información técnica necesaria para la mejor evaluación de los documentos contractuales.³⁶

Se deben identificar cuáles serán los principales factores de incidencia sobre el Valor Por Dinero, incluidos los principales riesgos del proyecto y su asignación e impacto. Entre estos factores y beneficios se encuentran:

- *La eficiencia del proceso de licitación y provisión de infraestructura en un contexto de largo plazo, con un enfoque de servicios y desempeño.*
- *Una adecuada transferencia de riesgos al agente que se encuentra en mejores condiciones de gestionarlos y administrarlos.*
- *La generación de innovación para el desarrollo del capital público por parte del sector privado.*
- *La reducción o eliminación de retrasos, costos suplementarios y renegociaciones, gracias a la coincidencia de pagos con la entrega de la infraestructura y comienzo de operaciones en el momento acordado.*
- *El alineamiento de incentivos en las distintas fases de un proyecto (diseño, construcción, operación y mantenimiento) gracias a la obligación que se impone al sector privado en términos de prestar los servicios bajo estándares de calidad, lo que a su vez conlleva a una reducción y control de costos de mantenimiento en el largo plazo.*
- *La transparencia y previsibilidad del gasto público a largo plazo, debido al esquema de pagos implícito, en general, de aportes fijos atados a la adecuada prestación de los servicios.*
- *La modernización de los servicios prestados a los ciudadanos y mantenimiento de su calidad en el tiempo, lo que se espera redunde en un incremento de su satisfacción.*

Dado que la aplicación de la metodología CPP se realiza en la Fase 2, durante la Fase 3, se debe verificar si es necesario realizar una actualización del CPP a partir de los documentos contractuales elaborados y preparar el análisis de riesgos de acuerdo con la metodología de la Subdirección de Riesgos del MHCP, para efectos de determinar el plan de aportes del fondo de contingencias, en caso de que aplique. Finalmente, la entidad deberá gestionar las autorizaciones legales requeridas de acuerdo con lo dispuesto en la ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios o normas vigentes al momento.

³⁶ Una mayor competencia en el proceso de licitación del contrato optimiza el presupuesto definitivo del proyecto, ajustándolo de una manera eficiente a los precios de mercado. El Valor por Dinero se genera cuando se adopta la mejor alternativa de contratación para la ejecución del proyecto, utilizando una combinación de eficiencia, eficacia y economía; sea ésta el PPR o el esquema APP

Fase 4: Licitación y adjudicación

Se realizan los trámites de selección de conformidad con la normatividad vigente. Si el proceso se declara desierto, se podrá reformular el proyecto.

Fase 5: Seguimiento

La gestión contractual del contrato debe ser monitoreada por el Ente Concedente con el apoyo de una interventoría externa y/o con un organismo específico de regulación, verificando en todo momento el cumplimiento de los indicadores, estándares de servicio, prerequisite para el pago al contratista y el cumplimiento de la distribución de los riesgos.

La interventoría según la guía debe ser especializada en cada una de las fases del proyecto, la cual debería ser renovada cada 5 años, siendo oportuno señalar que dentro de los análisis previos por parte del Ente Ejecutor está el hecho de contar con los recursos disponibles para la contratación de la interventoría desde el inicio del contrato de APP.

Es posible que surja la necesidad de realizar modificaciones al contrato durante la fase de ejecución, las cuales deberán ser evaluadas concienzudamente por la entidad ejecutora, atendiendo los criterios definidos en la Guía.

Fase 6: Liquidación

La Guía de Buenas Prácticas determina que, por lo menos dos (2) años antes de la finalización del contrato que se celebre, la entidad ejecutora debe preparar un estudio que le permita tomar la decisión de iniciar el proceso de selección de contratista para la celebración de un nuevo contrato o dejar que el proyecto revierta a la Nación. Cuando se decida que la reversión es la opción más adecuada, se recomienda a la entidad ejecutora la preparación de los recursos físicos y económicos que se requieren para atender la reversión del proyecto en coordinación con otras entidades públicas en caso de ser necesario.

Por el contrario, si se decide celebrar un nuevo contrato, con suficiente antelación a la finalización del contrato, se recomienda a la Entidad Ejecutora, preparar el proceso de selección teniendo en cuenta las nuevas condiciones del proyecto, de conformidad con lo establecido en la guía.

5. ANÁLISIS INICIAL QUE EVIDENCIE RESTRICCIONES NORMATIVAS QUE LIMITEN EL DESARROLLO DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS PROPUESTAS.

Para determinar la existencia de restricciones normativas que pudieran afectar la ejecución del proyecto, en cualquiera de sus alternativas en cuanto no se ha surtido la selección del corredor, se procedió a hacer la consulta con las demás especialidades del proyecto, así como el propio análisis jurídico.

De este ejercicio se tiene como resultado una restricción normativa de carácter general referente a la autoridad ambiental con competencia para procurar el licenciamiento del proyecto, así como otras alertas que, aunque no configuran propiamente una restricción normativa de las que trata el Anexo Técnico del Contrato de Consultoría, sí convienen dejar identificadas para las futuras fases de estructuración de este proyecto férreo. Estas alertas y condiciones relevantes que pudieran llegar a representar cuellos de botella en el futuro del proyecto.

Durante la siguiente etapa del proyecto- etapa No. 4- se tomará como base la información recabada dentro de este capítulo para el desarrollo de los componentes de:

- Diagnóstico y análisis de requerimientos y gestiones necesarias para el desarrollo del proyecto en sus diferentes etapas desde el componente legal y jurídico
- Análisis de los requerimientos jurídicos para la implementación del sistema de transporte en sus diferentes etapas.

5.1. Análisis desde el componente Ambiental

Dada la localización territorial del proyecto, esto es abarcando el municipio de Soacha y el Distrito Capital, se prevé la necesidad de agotar desde la ANLA la definición de la autoridad ambiental aplicable al Proyecto.

En materia de competencias particulares de la ANLA respecto de proyectos ferroviarios, el artículo 2.2.2.3.2.2 del Decreto Único 1076, dispone:

*“Artículo 2.2.2.3.2.2. Competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA). **La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA- otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades:***

*(...) 8. **Ejecución de obras públicas:***

*(...) 8.3. **La construcción de vías férreas y/o variantes de la red férrea nacional tanto pública como privada; (...)**”.*

Como condición previa para que la ANLA pueda surtir el proceso de licenciamiento, debe existir claridad sobre la autoridad ambiental que rige el proyecto, lo que a su vez dependerá de la consideración del proyecto como regional o nacional. Para solventar este asunto se le debe dar aplicación al análisis de competencia dispuesto en el artículo 2.2.2.3.2.6. del Decreto Único Reglamentario Sectorial 1076 de 2015, que indica:

“Cuando el proyecto, obra o actividad se desarrolle en jurisdicción de dos o más autoridades ambientales, dichas autoridades deberán enviar la solicitud de licenciamiento ambiental a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), quien designará la autoridad ambiental competente para decidir sobre la licencia ambiental...”.

En línea con lo anterior, será necesario identificar desde los componentes técnicos y jurídicos, la clasificación del proyecto como del orden nacional o regional, con el propósito que se adelanten las diferentes solicitudes de pronunciamiento sobre la entidad componente que llevará a cabo la evolución y conceptos ambientales del proyecto. Este ejercicio ha sido planteado para el Informe No. 4 desde la metodología aprobada para el componente ambiental; sin embargo, se incluye dentro de las posibles restricciones normativas, que en esta fase representa un cuello de botella transversal a cualquiera de las alternativas del proyecto.

No se presentan otras restricciones normativas desde el punto de vista ambiental. Especialmente se resalta que los trazados han tenido a consideración rigurosa las restricciones normativas sobre protección de humedales.

5.2. Análisis desde el componente de Predios

Dentro del informe de la especialidad predial se advierte que sobre los predios entregado por el INVIAS como pertenecientes al corredor férreo a su cargo (administración) o propiedad, presentan un porcentaje de aproximadamente 87% sobre los que se requerirá de gestión de saneamiento, lo que puede generar un riesgo porque algunos saneamientos pueden llegar a demandar tiempos adicionales.

Esta información será actualizada por el área técnica cuando se tenga el corredor seleccionado. De cara al componente legal y jurídico llama la atención de cara a futuros proceso de gestión y adquisición predial, no obstante, la normatividad vigente dispuesta para estas gestiones es robusta y suficiente

5.3. Análisis desde el componente de urbanismo.

Desde la especialidad de urbanismo se hizo un ejercicio de determinación Planes Parciales Vigentes que afectan las diferentes alternativas de trazado así:

COD	NOMBRE	ESTADO	CORRE DOR 1	CORRE DOR 3	CORRE DOR 4	COR RED OR 6	CORR EDOR 7
203	Primavera II	Pre-	X	X	X	X	X

COD	NOMBRE	ESTADO	CORRE DOR 1	CORRE DOR 3	CORRE DOR 4	COR RED OR 6	CORR EDOR 7
		Delimitado					
226	Eden el Descanso	Delimitados				X	X
252	La Marlene	Delimitados				X	X
254	Bosa 37	Delimitados				X	X
286	Dispapeles	Adoptado				X	
289	Ferrocarril - Calle 13	Adoptado	X	X	X	X	X
290	La Sabana	Adoptado	X	X	X	X	X
294	Triángulo Bavaria	Adoptado	X	X	X	X	X
296	Voto Nacional - La Estanzuela	Adoptado	X	X	X	X	X
300	Bodegas del Rhin	Adoptado				X	

La existencia de estos Planes Parciales se adiciona a la normatividad urbana aplicable para el desarrollo del futuro proyecto, no se ha identificado una necesidad específica de modificación, sin embargo, el asunto será mayormente detallado en estados mas avanzados de la estructuración.

Además, se advierte dentro de este componente técnico sobre las necesidades específicas del futuro Patio Taller. La Especialidad Urbanística advierte al menos las siguientes variables relevantes para determinar la ubicación de este equipamiento:

- *La revisión de los usos que debe incorporar el Patio Taller y el análisis de los casos de estudio concluyen que se requiere un área cercana a las 30 hectáreas.*
- *Los trenes del metro pesado tendrán una longitud de 6 vagones, que medirán cerca de 150 metros. Se considera que el sistema requerirá 27 o 28 trenes.*
- *El tren ligero tendrá una longitud de 2 vehículos, que medirán cerca de 150 metros. Se considera que el sistema requerirá 23 de ellos.*
- *El estudio y la consulta con el equipo de diseño geométrico no descarta la posibilidad de localizar el Patio Taller en cualquier lugar a lo largo de los trazados, y no limitarse a que sea en el inicio o final de la línea.*
- *Esta misma consulta con el componente predial da cuenta de la dificultad de encontrar un lote disponible en el área de influencia dentro del perímetro urbano de Bogotá, Bosa o Soacha.*

- *Dada la magnitud que en principio plantea el sistema previsto, se consulta con los componentes de diseño geométrico, predial, de demanda y de redes, la posibilidad de distribuir las instalaciones de Patio Taller en diversas zonas, con el fin de disminuir así la afectación en su entorno urbano.*

5.4. Análisis desde el componente de redes húmedas y secas.

En el componente de redes secas y redes húmedas se realizaron las correspondientes consultas con empresas de servicios públicos y autoridades competentes que incluyeron:

- ENEL
- ETB
- UNE
- MOVISTAR
- VANTI
- Alcaldía Soacha
- Alcaldía de Sibaté
- GEB
- IDU
- IDECA
- Secretaría de Planeación Distrital
- Secretaría de Obras Públicas del Municipio de Soacha
- Secretaría de Ambiente Distrital



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

El asunto de la gestión y eventual traslado de redes también está regulado de forma suficiente por lo que no se perciben restricciones normativas específicamente para el proyecto; sin perjuicio de los retos que supone la exigencia que la norma técnica demanda estas especialidades para lograr la aprobación del proyecto.

Ahora bien, desde el componente de redes húmedas si se hace un llamado de alerta pertinente para este acápite del componente jurídico y es que, si bien no existen normas, resoluciones, leyes y/o códigos que estén vigentes que limiten o genere restricciones, en virtud de la aplicación de la Resolución 0886 de 2021 expedida el 29 de septiembre 2021 por el Acueducto (EAAB) que indica el Reglamento de intervenciones en la infraestructura de la EAAB – ESP para el desarrollo de sistemas de transporte público masivo en la ciudad de Bogotá y municipios colindantes, esta resolución se debe tener presente porque afecta el presupuesto, dado que su aplicación puede implicar costos variables dentro del CAPEX y en la construcción.

Por otro lado, tenemos la resolución 0957 del 31 de mayo del 2018, por la cual se adoptan los criterios para el acotamiento de las rondas hidráulicas en Colombia y sus disposiciones, esta resolución no restringe, pero si puede volver inviable o transformar alguna solución técnica de pasos elevados sobre algún río o cuerpo de agua de tipo lótico.

Con lo anterior, solo se tienen estas dos resoluciones que son alertas tempranas, para darle un buen manejo técnico, pero no son restrictivas o limitantes.

5.5. Análisis desde el componente de arqueología

Desde el componente arqueológico no se prevé ninguna restricción normativa vigente dentro del conjunto de disposiciones jurídicas aplicables que pudiera llegar a implicar una afectación o limitación al desarrollo de las alternativas propuestas.

No obstante, sí se anticipa como una posible limitación al desarrollo del proyecto la existencia de planes de manejo arqueológico aprobados por el ICANH y vigentes para el tratamiento de sitios de interés dentro del área de influencia del proyecto. El artículo 7 de la Ley 1185 de 2008 que modificó la Ley 307 de 1997 indica sobre estos instrumentos lo siguiente:

“Artículo 7°. Modifica el Artículo 11 de la Ley 397 de 1997. El artículo 11 de la Ley 397 de 1997 quedará así:

1.4. Plan de Manejo Arqueológico. Cuando se efectúen las declaratorias de áreas protegidas de que trata el artículo 6° de este Título, se aprobará por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia un Plan Especial de Protección que se denominará Plan de Manejo Arqueológico, el cual indicará las características del sitio y su área de influencia, e incorporará los lineamientos de protección, gestión, divulgación y sostenibilidad del mismo.

En los proyectos de construcción de redes de transporte de hidrocarburos, minería, embalses, infraestructura vial, así como en los demás proyectos y obras que requieran licencia ambiental, registros o autorizaciones equivalentes ante la autoridad ambiental, como requisito previo a su otorgamiento deberá elaborarse un programa de arqueología preventiva y deberá presentarse al Instituto Colombiano de Antropología e Historia un Plan de Manejo Arqueológico sin cuya aprobación no podrá adelantarse la obra.”

Una vez se defina la alternativa seleccionada se procederá a requerir al ICANH desde el área de arqueología para determinar la totalidad de Planes de Manejo Arqueológico.

La especialidad de arqueología advierte sobre la riqueza arqueológica de Soacha, indicando que:

“Tal y como lo demuestran las intervenciones realizadas en el municipio, aproximadamente el 70 % de las mismas reporta algún tipo de hallazgo arqueológico, lo cual podría explicarse por la existencia de un área rural extendida, la implementación de manera oportuna de una gran cantidad de programas de arqueología preventiva, y el potencial arqueológico que presenta la zona, lo cual

implica que la posibilidad de identificar un contexto arqueológico durante la ejecución de un proyecto de infraestructura es alta.”

En consecuencia, se advierte de la eventual existencia de varios Planes de Manejo Arqueológico que tendrán que ser tenidos a consideración para esta instancia de prefactibilidad y en las futuras etapas de mayor detalle.

5.6. Análisis desde el componente de patrimonio - bienes de interés cultural

Desde el componente de patrimonio se advierte sobre la existencia de Planes Especiales de Manejo y Protección dentro de los que se puede contemplar la posibilidad de albergar de nuevo el uso original como estación férrea de la Estación de la Sabana, algo que se considera brindaría al proyecto un valor adicional dentro del componente urbano, arquitectónico y paisajístico.

“Los PEMP como instrumento del Régimen Especial de Protección de los BIC, deben:

- *Definir las condiciones para la articulación de los bienes con su contexto físico, arquitectónico, urbano o rural, los planes preexistentes y su entorno sociocultural, partiendo de la conservación de sus valores, la mitigación de sus riesgos y el aprovechamiento de sus potencialidades.*
- *Precisar las acciones de protección de carácter preventivo y/o correctivo que sean necesarias para la conservación de los bienes.*
- *Establecer las condiciones físicas, de mantenimiento y de conservación de los bienes.*
- *Establecer mecanismos o determinantes que permitan la recuperación y sostenibilidad de los bienes.*
- *Generar las condiciones y estrategias para el mejor conocimiento y la apropiación de los bienes por parte de la comunidad, con el fin de garantizar su conservación y su transmisión a futuras generaciones.*

Todo esto dentro de dos ámbitos territoriales: el área afectada que es la totalidad del predio catastral que contiene el Bien, y la zona de influencia de 100m a la redonda para asegurar el “cono visual” que permita a la ciudadanía disfrutar de este. Estas medidas físicas obedecen a tres factores de riesgo:

- i. Riesgo de transformación o demolición parcial o total debido a desarrollos urbanos, rurales y/o de infraestructura.*
- ii. Cuando el uso represente riesgo o limitación para su conservación.*
- iii. Cuando el bien requiera definir o redefinir su normativa y/o la de su entorno para efectos de su conservación.*

Basados en este marco de protección se analizan las alternativas para el futuro corredor del Regiotram Sur, siendo que, si el trazado de la infraestructura afecta eventualmente uno de los BIC, se requiera de la formulación de un PEMP, como en efecto puede suceder con las alternativas que están afectando cuatro BICS:

- Sector de Interés Cultural Colseguros – alternativas 1, 3, 4 y 7
- Puentes férreos Fucha y Tunjuelo – alternativas 1, 3, 4 y 7
- Estación de La Sabana – todas las alternativas”

Desde el componente de Patrimonio no se advierten restricciones específicas pero sí la existencia de BICS que implican un manejo especial de estos bienes limitado a los PEMP aplicables.

5.7. Análisis en relación con la existencia de otros proyectos

Se resaltan los proyectos presentes y futuros que son de relevancia para la Ciudad y que han sido considerados dentro del modelo de transporte. La especialidad de Transporte divide los proyectos contenidos en instrumentos de planeación urbana relevantes así:

- **Oferta 1:** Los proyectos, que, dado su grado de avance actual, tienen una alta probabilidad de estar operando en el año 2035.
- **Oferta 2:** Proyectos identificados por el Distrito que bajo una visión optimista e ideal estarían operando en el año 2035 y bajo una visión conservadora pueden considerarse operando en el 2055.
- **Oferta 3:** Proyectos identificados por el Distrito que bajo una visión optimista e ideal estarían operando en el año 2055.

Teniendo en cuenta que se trata de supuestos de planificación de ciudad, las redes de oferta empleadas en el desarrollo de las Fases 1 y 2 de la presente consultoría fueron definidas y validadas por la SDM y la EMB. La información correspondiente a la oferta de transporte público de modos, rutas, intervalos y trazados fue suministrada por la SDM en el modelo de transporte de 4 etapas en su versión más actualizada. Dicha información será adaptada para cada una de las prospectivas y escenarios incluidos en los análisis de transporte.

Los siguientes son los proyectos que se incluyen en cada oferta, los cuales pueden ser detallados espacialmente en los mapas que acompañan cada lista:

- **Oferta 1**
 - Troncales
 - Red de transporte público 2022
 - Av. Calle 13 desde puente Aranda hasta límite del distrito
 - Corredor Verde Carrera 7 desde Calle 34 hasta Calle 200
 - Av. Carrera 68 entre Autopista Sur y Carrera 7

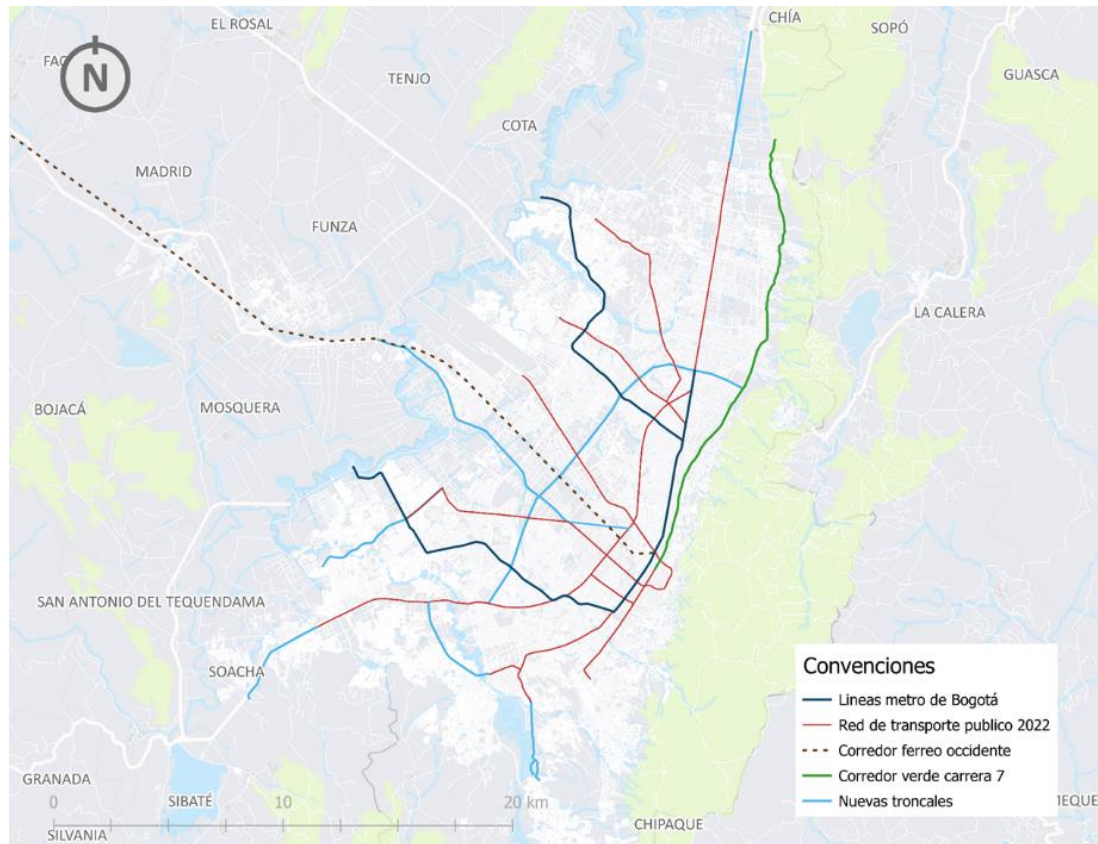
- *Av. Ciudad de Cali desde Av. Circunvalar del Sur hasta Av. Manuel Cepeda Vargas*
- *Extensión troncal Autopista Norte desde Estación Terminal hasta Calle 245*
- *Conexión troncal Américas desde NQS hasta Puente Aranda*
- *Fase II y III de Soacha desde San Mateo hasta el Vinculo*
- *Extensión Troncal Caracas Sur desde estación Molinos hasta Portal Usme*
- *Av. Villavicencio desde Av. Boyacá hasta Autopista Sur (Portal Tunal – Estación Sevillana)*
- *Proyectos Férreos*
 - *Línea 1 de Metro hasta Calle 72*
 - *Línea 2 de Metro desde Calle 72 hasta Suba*
 - *Corredor férreo de occidente – Proyecto Regiotram de Occidente*



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

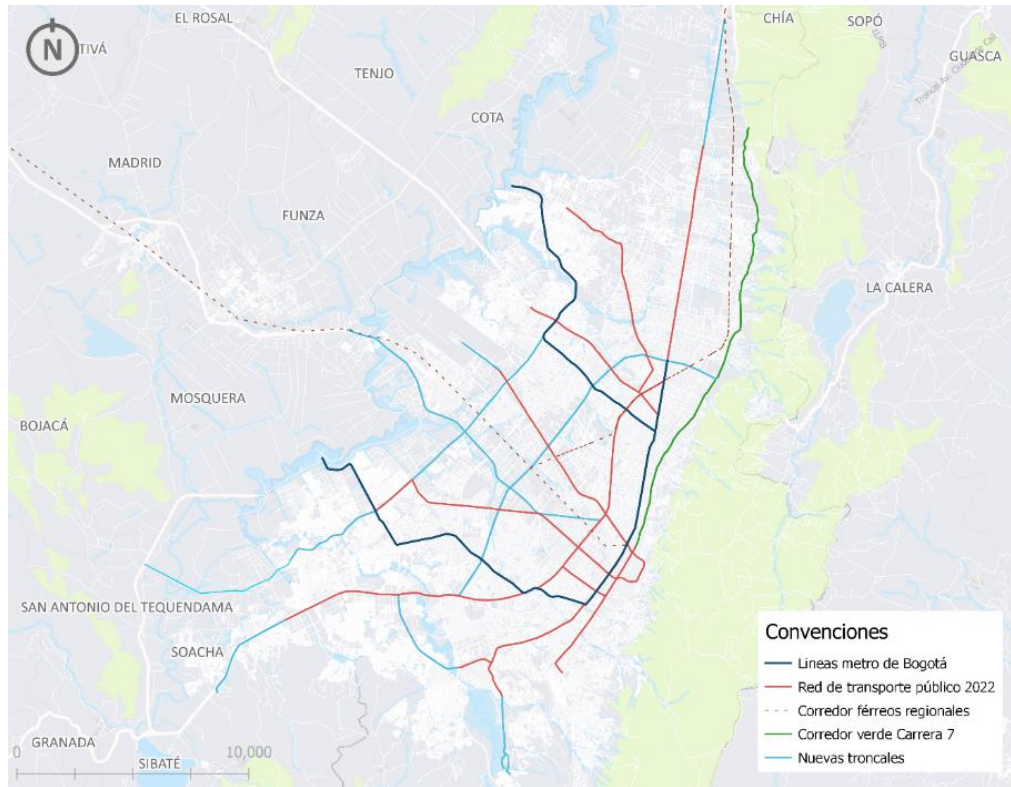
Figura 1 Proyectos de transporte público de la oferta 1



Instituto de Desarrollo Urbano Fuente: Steer 2022

- **Oferta 2**
 - *Proyectos transporte público Oferta 1*
 - *Troncales*
 - *Avenida Ciudad de Cali desde Av. Manuel Cepeda Vargas hasta Calle 80 y desde Av. Circunvalar del Sur hasta Av. ALO Sur*
 - *Extensión troncal Av. Eldorado hasta Aeropuerto Eldorado*
 - *Extensión troncal Calle 80 desde Carrera 100 hasta Puente de Guadua*
 - *Proyectos Férreos*
 - *Extensión de la L1 del metro por la Autopista Norte desde la Calle 72 hasta la Calle 100*
 - *Corredor férreo del Norte – Proyecto Regiotram del Norte*

Figura 2 Proyectos de transporte público de la oferta 2



Fuente: Steer 2022

Una vez se defina el corredor seleccionado se procederá a analizar los impactos sobre los proyectos contenidos en la Oferta No. 1, que son: Transmilenio Av. Calle 68, Metro Línea 1 y REGIOTRAM Occidente.

6. CONCLUSIONES

En este ejercicio preliminar de identificación de marco institucional relevante se observan al menos dos niveles de relación respecto de las competencias de las autoridades relevantes. Por una parte, se establece el nivel de relacionamiento entre entidades del orden nacional y entidades del orden territorial, con las interacciones que se puedan tener en razón de la competencia de cada una respecto del proyecto.

Por otra parte se encuentran las relaciones entre entidades territoriales, esto es específicamente entre el municipio de Soacha y el Distrito Capital que se deriva de la localización del corredor férreo sur. Será importante trazar con claridad entonces las actividades sobre las que cada una de estas entidades pertenecientes a ambas jurisdicciones territoriales tendrán competencia.

Respecto de los posibles tipos contractuales a ser utilizados como modelo de transacción se observa que existen determinantes de orden, técnico, financiero, socioeconómicos y de riesgos para definir el uso de uno o varios de los contratos descritos, según la disposición de fuentes de financiación públicas, e incluso privadas, tanto del CAPEX como del OPEX, así como la posibilidad del proyecto de generar recursos y sus opciones de bancabilidad.

Finalmente, respecto de la existencia de restricciones normativas que pudieran impedir la ejecución de las actividades propuestas. Lo anterior en tanto ha sido precisamente la tarea de esta Consultoría, plantear alternativas que sean viables desde todos los componentes de estructuración. No obstante, si surgen alertas respecto de algunos asuntos particulares que se resumen en las siguientes:

- Necesidad de determinar la autoridad ambiental del proyecto, previa consulta con la ANLA, a fin de tramitar su licenciamiento ambiental.
- Alta necesidad de saneamiento de predios del INVIAS.
- Existencia de instrumentos como Planes de Manejo Arqueológicos, Planes Especiales de Manejo y Protección sobre los BICs presentes en el Proyecto y Planes Parciales.
- Existencia de proyectos en ejecución por parte del Distrito y otras Entidades relevantes que pueden sufrir una afectación directa o indirecta con ocasión de la ejecución del proyecto corredor férreo sur, específicamente, Primera Línea del Metro de Bogotá, Regiotram Occidente y Transmilenio Av. 68.