

PROYECTO DECRETO
POR MEDIO DEL CUAL SE ADICIONA EL TÍTULO 10 A LA PARTE 4 DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1079
DE 2015 DECRETO ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE

ÁREA A CARGO:
VICEMINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

FECHA PREVISTA PARA LA ADOPCIÓN:
NOVIEMBRE DE 2019

ELABORÓ:
PABLO MEJÍA GONZÁLEZ - ASESOR DESPACHO MINISTRA DE TRANSPORTE
MARIA VICTORIA URIBE DUSSAN – JEFE OFICINA ASESORA JURÍDICA – INVIAS
CLAUDIA MARÍA ALVAREZ URIBE - JEFE OFICINA ASESORA JURÍDICA (E) – AEROCIVIL

NOVIEMBRE DE 2019

I. ANTECEDENTES

El artículo 103 de la Ley 1955 de 2019 otorgó la facultad al Instituto Nacional de Vías-INVIAS y a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de apoyar la financiación proyectos para la intervención de la red vial, fluvial y los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales. Bajo este marco, el presente Decreto adiciona un título a la parte 4 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015 con el objeto de “objeto definir los criterios de priorización que deberán aplicar el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, en el evento en que decidan apoyar la financiación de proyectos para la intervención de la red vial, fluvial y los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales.”

II. RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA (JUSTIFICACIÓN).

De acuerdo con lo establecido en el Pacto VI de las Bases del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 – 2022, “Pacto por Colombia Pacto por la Equidad “, el Gobierno le apuesta a utilizar y potenciar la red fluvial y férrea, mejorar la eficiencia del transporte carretero, aéreo y marítimo para reducir los costos y tiempos logísticos y de transporte, de tal forma que sea posible exportar e integrar a millones de ciudadanos a mercados y servicios.

De los recursos asociados al Pacto precitado se destacan las inversiones relacionadas con la consolidación de corredores viales primarios y secundarios, así como el fortalecimiento de otros modos de transporte: fluvial, marítimo y férreo. Otra de las grandes apuestas del Gobierno nacional es el enfoque territorial, por lo que el Pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones es el cuarto pacto con mayor apropiación de recursos. Las inversiones que más concentran recursos en este pacto son las relacionadas con las estrategias para fortalecer la conectividad entre el campo y las ciudades, mediante la inversión en la red vial regional.

De la misma manera, las Bases del Plan Nacional de Desarrollo establecen que para conectar gobiernos y poblaciones se debe estimular tanto la productividad como la equidad, a través de la conectividad y los vínculos entre la ciudad y el campo, para lo cual la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil y el Instituto Nacional de Vías continuaran diseñando y ejecutando programas enfocados en el apoyo al mantenimiento y rehabilitación de infraestructura de transporte regionales que permitan avanzar en la conectividad de las personas y los bienes.

De acuerdo con el marco legal vigente, la propiedad y responsabilidad de la infraestructura de transporte se encuentra distribuida entre la Nación, los Departamentos y los Municipios y Distritos, por lo que el logro de estos objetivos requieren de la coordinación y la acción conjunta de todos los niveles del Estado, y el apoyo del nivel nacional a los niveles territoriales para superar limitaciones presupuestales que podrían impedir que los objetivos nacionales se concreten.

Por estas razones, resulta conveniente y razonable la expedición de los criterios

Así las cosas, el decreto establece los factores técnicos, sociales, económicos, ambientales, de riesgo y el esfuerzo de contrapartida como criterios de priorización para apoyar la financiación de los proyectos en cuestión, los cuales responden a la necesidad de que las inversiones que realice el Gobierno nacional a través de las entidades mencionadas, permita impactar de manera efectiva el desarrollo y la conectividad del territorio colombiano, y se logre responder de manera oportuna y efectiva a circunstancias excepcionales que puedan poner en riesgo la vida de las personas o que afecten de manera grave e imprevista la conectividad de una región o población.

De esta forma, el decreto fija seis criterios de priorización que deben ser aplicados por las entidades precitadas, los cuales son:

- **Técnicos:** Pretende evaluar la conectividad, entendida esta como la capacidad de la infraestructura para articular las regiones a través de nodos Origen-Destino, y la seguridad operacional (en proyectos para aeropuertos) entendido este como un principio básico de la aviación civil que propende porque las operaciones se hagan a través de infraestructura adecuada para reducir los riesgos derivados de las particularidades de este medio de transporte, y contar con los sistemas y procedimientos de operación adecuados para la seguridad de la aviación civil.
- **Sociales:** Busca valorar la población que se verá impactada con la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, especialmente la más necesitada por razones, entre otras, culturales, étnicas, económicas, sociales o derivadas del el conflicto armado, las economías ilícitas y/o la debilidad institucional, en el marco de los indicadores y criterios de identificación establecidos en los instrumentos nacionales e internacionales definidos para el efecto.
- **Económicos:** Tiene en cuenta el impacto que se origina al potenciar el desarrollo de las cadenas productivas y de turismo.
- **Ambientales:** Permite considerar el impacto ambiental del proyecto y su viabilidad, desde una perspectiva asociada a la no afectación de áreas de especial interés ambiental; cobertura de bosques, áreas seminaturales y parques naturales.
- **Riesgo:** Consiste en considerar la ocurrencia de un evento sobreviniente que cambia la probabilidad o el impacto de un riesgo a la infraestructura o la prestación continua del servicio de transporte, con las cuales se generen situaciones excepcionales de riesgo para la seguridad de las personas y/o a la seguridad operacional y/o la seguridad de la Aviación Civil de los aeropuertos, la integridad y continuidad de la infraestructura o la conectividad de alguna población.
- **Esfuerzo de contrapartida:** Tiene por objeto que el apoyo en la financiación resulte de un esfuerzo conjunto de las entidades del sector transporte y el responsable de la infraestructura, valorando los aportes de estos últimos en: recursos financieros, mano de obra, maquinaria, materiales, entre otros, atendiendo los principios de capacidad y equidad.

Ahora bien, teniendo en cuenta que la naturaleza de cada modo de transporte ilustra el desarrollo de la infraestructura asociada al mismo, el decreto ordena que el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y a

la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL reglamenten los procedimientos necesarios para la implementación del Decreto y definan la ponderación de los criterios de priorización, de tal forma que la misma responda de manera adecuada al objeto de la norma, esto es, que el apoyo a la financiación de los proyectos genere los beneficios esperados.

En este mismo sentido, para que los recursos de la Nación que sean destinados a los proyectos de infraestructura de competencia de las entidades territoriales se inviertan de forma coherente con las políticas e instrumentos de planeación para el desarrollo de este tipo de infraestructuras, se requiere que éstos estén enmarcados en alguno de tales instrumentos, potenciando de esa forma el impacto perseguido.

III. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y POBLACIÓN OBJETIVO

Los criterios de priorización establecidos en la norma reglamentaria tienen aplicación a nivel nacional y son de obligatoria observancia por parte de las entidades adscritas, Instituto Nacional de Vías (Invias) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, cuando quiera que estas tengan la intención de apoyar proyectos de intervención de la red vial, fluvial y los aeropuertos regionales de competencia de las diferentes entidades territoriales, constituyéndose estas últimas en los sujetos destinatarios de la presente reglamentación, cuando quiera que estén interesados en acceder a dicho apoyo en materia de financiación de tales proyectos.

IV. VIABILIDAD JURÍDICA

La expedición del decreto es viable jurídicamente en la medida en que da cumplimiento al mandato dispuesto por el Legislador al Gobierno nacional en el artículo 103 de la Ley 1955 de 2019, de manera precisa y puntual, permitiendo que la norma legal tenga una efectiva implementación y desarrollo, y pueda ser aplicada con certeza por parte de los destinatarios.

De esta forma, y teniendo en cuenta que de acuerdo con el artículo 115 de la Constitución Política de Colombia el Presidente de la República, los ministros del despacho y los directores de departamentos administrativos conforman el Gobierno Nacional, y en cada caso particular el Presidente y el Ministro del Ramo correspondiente conforman el Gobierno, es viable jurídicamente que el Presidente de la República y la Ministra de Transporte expidan el Decreto en comento.

V. ESTUDIO PRELIMINAR IMPACTO ECONÓMICO

Esta medida impactará favorablemente el desarrollo del sector de transporte aéreo propiciando la creación de corredores estratégicos; adicionalmente potenciará el desarrollo de los territorios con iniciativas productivas que generen mayor competitividad regional.

El proyecto no tiene impacto en el Presupuesto General de la Nación (PGN), y no genera impacto fiscal. No obstante, los recursos que las entidades autorizadas para invertir destinen para el apoyo en la financiación de proyectos para la intervención de la red vial, fluvial y los aeropuertos regionales

de competencia de las entidades territoriales, deberán hacerlo de acuerdo con lo previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y con el Marco de Gasto del sector transporte.

VI. POSIBLE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN.

El proyecto no genera de manera directa un impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación. No obstante, es necesario aclarar que la ejecución de los proyectos de inversión en las Entidades Territoriales se regirá por las normas ambientales y de cambio climático como medio necesario para el desarrollo económico sostenible, y la priorización de los proyectos tendrá en cuenta los criterios ambientales definidos en el Decreto.