

| Observaciones Proyecto de Decreto Reglamentación Artículo 103 del Plan Nacional de Desarrollo | | |
|---|--|---|
| Entidad | Observación | Respuesta |
| DNP | <p>Frente al criterio de riesgo: Es preciso recordar que el establecimiento del artículo 103 en el PND obedeció a la necesidad de facultar al INVIAS y AEROCIVIL para ejecutar programas en las vías terciarias y secundarias que se encuentran en regular y mal estado en el marco de la estrategia transversal de Conectar territorios y así continuar dando aplicación a lo dispuesto en la Resolución 3260 de 2018 "Por el cual se adopta el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional — PNVIR", en ese sentido consideramos pertinente que se mantengan los criterios establecidos en el acto administrativo expedido por el MT y en consecuencia se elimine el criterio de riesgo. Cabe indicar, que la propuesta contenida en el proyecto no es clara respecto a si el criterio solo se aplica de manera excepcional o si el mismo será valorado en todos los proyectos que soliciten el apoyo del Gobierno nacional.</p> <p>Adicionalmente, se evidencia en el soporte técnico del proyecto que los criterios de priorización responden a la necesidad que las inversiones que realice el Gobierno nacional a través de las INVIAS y AEROCIVIL, permitirá entre otros 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. Lo cual permite interpretar que los criterios de priorización además de contribuir a conectividad del territorio deben conducir a solucionar estas situaciones de riesgo y en ese evento si limita el ámbito de apoyo que se daría a los proyectos regionales.</p> <p>Ahora bien, en el evento que se decida mantener el citado criterio, nos permitimos proponer la siguiente redacción:</p> <p>"Riesgo: En este criterio excepcional se deberá evaluar 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. El presente criterio sólo se tendrá en cuenta y tendrá una ponderación mayor cuando se trate de situaciones excepcionales de riesgo en infraestructura aeroportuaria, 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."</p> <p>Lo anterior, con el fin que dicho criterio solo se tenga en cuenta como un criterio excepcional, que solo opere cuando se presenten situaciones excepcionales de riesgo y así evitar que el mismo se convierta en un criterio fijo que impida que otros proyectos regionales accedan al apoyo de la Aerocivil. Así mismo, es preciso señalar que dentro del proyecto de inversión del INVIAS 2018011000435 "construcción de obras de emergencia en la infraestructura de transporte" dentro del programa presupuestal 2409 se contempla la intervención en caso de emergencias, en ese sentido, consideramos que este criterio de priorización debe tenerse en cuenta exclusivamente para el caso aeroportuario.</p> | <p>No se acepta la eliminación del criterio, pero si su ajuste. Según el propósito explícito del artículo 103 de la Ley 1955 de 2019, y de acuerdo con la discusión llevadas a cabo entre el Ministerio de Transporte, la ANI y la Aerocivil para la formulación de la propuesta de Decreto, la autorización legal a las entidades precitadas derivada del PND no se encuentra limitada al desarrollo de una política específica, como lo es el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional — PNVIR, toda vez que persigue un apoyo general del gobierno nacional a los gobiernos locales en el desarrollo de los proyectos que de acuerdo con sus ejercicios de planeación o necesidades extraordinarias, deban ejecutarse. Aceptar el planetamiento inicial realizado, sería desconocer la existencia de otros instrumentos de planeación que resultan igualmente válidos para el desarrollo de la infraestructura de transporte de los entes territoriales, así como la inexistencia de situaciones excepcionales que requieren de una valoración especial.</p> <p>En este sentido, se acepta el ajuste a la redacción del criterio de Riesgo, toda vez que permite dar mayor claridad sobre la excepcionalidad del mismo.</p> <p>Finalmente, en relación con la solicitud de que el criterio solo sea aplicable a los proyectos que la Aerocivil decida apoyar en su financiación, no se acepta toda vez que la existencia de un proyecto de inversión no necesariamente tendrá una vocación de permanencia como si la tiene el decreto.</p> |
| DNP | <p>Frente al criterio de contrapartida: debemos manifestar que la contrapartida es un criterio de financiación del proyecto, el cual no debe depender de la importancia o prioridad que tiene el corredor vial, fluvial o aeropuerto regional. En ese sentido, se debe tener clara la definición entre prioridad de corredor y cofinanciación de proyecto. Ahora bien, el CONPES 3857 de 2016 define los criterios para cofinanciar proyectos que son cualitativamente distintos a los de priorización de corredor, por tanto, un criterio de cofinanciación está por fuera del mandato del artículo 103 del PND."</p> | <p>No se acepta la eliminación del criterio. Entendemos que existe una diferencia la prioridad del corredor y la cofinanciación del proyecto, ya que responden a dos elementos sustancialmente diferentes. Por lo tanto, es necesario aclarar que el artículo 103 del PND, a diferencia de lo manifestado en su comentario, no establece un ámbito específico al que deban responder los criterios que fije el gobierno nacional, sino que de manera amplia otorga al gobierno el mandato de determinar los criterios, sean cuales sean estos, deberán ser utilizados para priorizar la inversión, no para priorizar como tal los proyectos en razón a su importancia. De esta forma, algunos de los criterios para priorizar el apoyo a la financiación de un proyectos, estarán enfocados en el proyecto mismo y su importancia, y otros tendrán como fin sopesar el esfuerzo que el responsable de la infraestructura, en relación con sus capacidades, realice para llevar a cabo el proyecto.</p> |
| DNP | <p>Ajustes al documento del Proyecto de Decreto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eliminación de la palabra pasajero en la definición de conectividad. 2. Eliminación de la palabra (DNP) en la definición de Población Beneficiada. 3. Eliminación de la palabra (PND 2018-2022) en la definición de Población Diferencial. 4. Eliminación de la palabra (DANE) en la definición de Índice de Pobreza Multidimensional (IPM). 5. Eliminación de las palabras "y sin limitarse a" del Artículo 2.4.10.3. 6. inclusión en todos los criterios, como frase introductoria lo siguiente "En este criterio se deberá evaluar la". 7. Ajuste en la redacción del criterio de Riesgo. 8. Eliminación del criterio "Esfuerzo de Contrapartida". 9. Ajuste a la redacción del párrafo del Artículo 2.4.10.4. | <p>Como puede verse, ni el criterio constituye una extralimitación del mandato del artículo 103 de la ley 1955 de 2019 ni se deriva de una interpretación errada de los elementos a valorar en relación con el proyecvto mismo.</p> <p>La versión del proyecto sobre la cual se realizaron las observaciones no corresponde a la versión publicada. No obstante, teniendo en cuenta que las observaciones siguen siendo parcialmente validas, damos respuesta a cada uno de los ajustes, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se acepta 2. Se acepta 3. Se acepta 4. Se acepta 5. No se acepta. 6. No se acepta. No obstante se incluye la palabra introductoria "Evalúa" o "Valora", según el caso, a cada criterio. 7. No se acepta. Remitirse a la respuesta al primer comentario. 8. No se acepta. Remitirse a la respuesta al segundo comentario. 9. No se acepta. Remitirse a la respuesta al primer comentario. |
| DNP | <p>Comentarios al Artículo 2.4.10.3. documento del Proyecto de Decreto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Al estar incluido en el plan plurianual de inversiones no se requerirá de estar en un instrumento de planificación? 2. Al indicar "o" significa que con solo acreditar que el proyecto corresponde con los objetivos y estrategias del PND podría obtener apoyo en la financiación sin necesidad de estar en un instrumento de planificación? | <p>La versión del proyecto sobre la cual se realizaron las observaciones no corresponde a la versión publicada. No obstante, teniendo en cuenta que las observaciones siguen siendo validas, damos respuesta a cada uno de los ajustes, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las opciones no se deben cumplir en conjunto. Con el cumplimiento de una es suficiente. 2. Las opciones no se deben cumplir en conjunto. Con el cumplimiento de una es suficiente |