

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:

ENERO DE 2020

ELABORÓ:

PABLO MEJÍA GONZÁLEZ - ASESOR DESPACHO MINISTRA DE TRANSPORTE

DICIEMBRE DE 2019

I. ALCANCE AL DOCUMENTO DE SOPORTE TÉCNICO

Dentro de los criterios de priorización que se establecen en el Decreto se encuentra el de “Riesgo”. Este criterio tiene como fin que se valore si la infraestructura respecto de la cual se ejecutará el proyecto cuya financiación sería apoyada por la Aerocivil o el Invia, sufrió algún tipo de evento que comprometa la seguridad de las personas, la 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.

Bajo esta perspectiva, resulta necesario diferenciar el concepto de riesgo en el sentido mencionado, del asociado a los riesgos contractuales establecidos en los Documentos CONPES 3107 y 3133 de 2001.

Los documentos CONPES 3107 y 3133 de 2001, contienen definiciones precisas y concretas del concepto “riesgo”, propiciando así su adecuada caracterización y asignación. Esto se presenta en tanto los documentos CONPES precitados, establecen la *“Política de Manejo de Riesgo Contractual del Estado para Procesos de Participación Privada en Infraestructura”* (Negrilla nuestra), cuyo ámbito de aplicación se encuentra limitado a los contratos estatales de infraestructura, entre ellos la del sector transporte, en los cuales se presenta participación privada. De esta forma, lo perseguido por la política en comento es establecer, con la mayor precisión, el marco de acción de las entidades públicas para la caracterización y asignación de los riesgos que conlleva la ejecución de un proyecto de los mencionados, propendiendo así porque los mismos sean gestionados y mitigados de la forma más eficiente, y con ello que el proyectos de infraestructura no llegue a verse afectado por los mismos.

Es así como en la página 8 del Documento CONPES 3107 de 2001 se establece que *“El concepto de riesgo en proyectos de infraestructura se puede definir como la probabilidad de ocurrencia de eventos aleatorios que **afecten el desarrollo del mismo, generando una variación sobre el resultado esperado**, tanto en relación con los costos como con los ingresos.”* (Negrilla fuera del texto), lo cual deja claro que los riesgos respecto de los cuales se pretende establecer una política, son aquellos asociados a la ejecución misma de un proyecto, y que pueden afectar los resultados esperados.

En un sentido diferente, el Proyecto de Decreto, al desarrollar el mandato del legislador y establecer los criterios de priorización que el Instituto Nacional de Vías (Invia) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) deben aplicar en el caso 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, incluye el “Riesgo” como un elemento no asociado específicamente al desarrollo del proyecto cuya financiación se apoyaría o al logro de sus resultados esperados, sino a aquellos eventos en los que una situación sobreviniente sobre la infraestructura de transporte ponga en peligro la prestación continua del servicio de transporte de manera segura, o la integridad de la misma infraestructura o la conectividad efectiva de alguna población.

De esta forma, la valoración de estas situaciones de riesgo asociadas a la infraestructura de transporte resulta diferente a la valoración de los riesgos específicos que se derivan de la ejecución de un proyecto de infraestructura, y es por ello que tanto la definición establecida en el

artículo 2.4.10.2, como el criterio establecido en el artículo 2.4.10.3 del proyecto de Decreto, no responden a lo consagrado en los Documentos CONPES 3107 y 3133 de 2001.

En síntesis, el Riesgo entendido desde los Documentos CONPES 3107 y 3133 de 2001 es un elemento presente en los contratos públicos de infraestructura que debe ser caracterizado y asignado entre las partes contractuales, cuando en el proyecto confluyan recursos privados, y el riesgo como criterio de priorización de proyectos para el apoyo en su financiación, es un elemento que puede presentarse en la infraestructura a intervenir y que ameritaría que, para evitar afectaciones a la seguridad de los usuarios del transporte o la infraestructura, se le valore dentro del proceso que adelante el Invias o la Aerocivil.

PABLO MEJÍA GONZÁLEZ - ASESOR DESPACHO MINISTRA DE TRANSPORTE