



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)  
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 482

Bogotá, D. C., jueves, 11 de julio de 2013

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
 www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### TEXTOS DE PLENARIA

**TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 17 DE JUNIO DE 2013 AL PROYECTO DE LEY NÚMEROS 189 DE 2012 SENADO, 139 DE 2011 CÁMARA**

*por la cual se crea el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.*

El Congreso de la República

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. *Creación del Sistema.* Créase el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, como un Sistema integrado por un conjunto de instituciones, normas, procesos, datos e información, desarrollado para generar y mantener la trazabilidad en las especies de interés económico pertenecientes al eslabón de la producción primaria y a través del cual se dispondrá de información de las diferentes especies, para su posterior integración a los demás eslabones de las cadenas productivas hasta llegar al consumidor final.

Parágrafo 1°. Para efectos de la presente ley, harán parte del Sistema de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, el Sistema Nacional de Identificación e Información del Ganado Bovino y los Sistemas que se desarrollen, implementen y operen, de manera gradual, para las demás especies pecuarias en el marco de la presente ley.

Artículo 2°. *Fundamentos.* El Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, estará fundamentado en la universalidad, obligatoriedad y gradualidad aplicables en el territorio nacional.

Artículo 3°. *Definiciones.* Para efecto de la presente ley se aplican las siguientes definiciones.

1. **Universalidad.** Se entiende por universalidad la creación y existencia de un sistema de identifica-

ción, información y trazabilidad oficial aplicable en el territorio nacional.

2. **Obligatoriedad.** El establecimiento, implementación y funcionamiento del Sistema son de obligatorio cumplimiento. Las autoridades, según sus competencias, podrán exigir su cumplimiento e imponer las sanciones que se establezcan, a través de los mecanismos legales pertinentes.

3. **Gradualidad.** Se entiende por gradualidad, el establecimiento, la implementación y funcionamiento del Sistema por etapas. La gradualidad se aplica en aspectos como coberturas, información, servicios, preparación, tipos de sistemas de producción, especies animales, condiciones geográficas, agentes del Sistema, costos de implementación y operación, financiación, socialización y cualquier otro aspecto relacionado con el desarrollo del Sistema.

4. **Trazabilidad.** Se entiende por trazabilidad el proceso, que a través del Sistema, permite identificar a un animal o grupo de animales con información asociada a todos los eslabones de la cadena alimentaria hasta llegar al consumidor.

5. **Agente del Sistema.** Se entiende por Agente del Sistema todo aquel sujeto que independientemente de su naturaleza jurídica o su vinculación al sector público o privado, desarrolla actividades inherentes al funcionamiento del Sistema, las cuales pueden consistir en el desarrollo y ejecución de funciones específicas, el cumplimiento de deberes y, en general, cualquier actividad que se requiera para el adecuado funcionamiento del Sistema y así como en las normas que las adicionen, sustituyan o modifiquen.

6. **Subsectores.** Para los efectos de la presente ley se entiende por subsector la agrupación de elementos ordenados y orientados al desarrollo de una actividad específica de aquellas que conforman el sector pecuario.

7. **Eslabones.** Se entiende por eslabones de la cadena productiva a un conjunto de sujetos y procesos que desarrollan actividades desde el inicio del proceso productivo primario hasta llevar el producto final al consumidor.

8. **Operador.** Por operador se entiende el Agente del Sistema que desarrolla en un determinado nivel, actividades, procesos y procedimientos que habilitan la operación y prestación de servicios a cargo del Sistema.

9. **Usuario.** Es un Agente del Sistema que se encuentra en la posición de solicitante de servicios, con capacidad para acceder al Sistema, de acuerdo con su rol.

10. **Administrador.** Es el sujeto encargado de desarrollar un conjunto de actividades, procesos y procedimientos de carácter administrativo y técnico, así como la coordinación entre los diversos Agentes del Sistema, para la obtención de un resultado tangible en materia de identificación, información y trazabilidad animal de una o más especies.

11. **Predio de producción primaria.** Granja o finca, destinada a la producción de animales de abasto público en cualquiera de sus etapas de desarrollo.

Artículo 4°. *Objetivos.* Los objetivos del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, son los siguientes:

1. Establecer sistemas de identificación, información y trazabilidad de las especies animales, eventos, ubicación y agentes de la cadena productiva primaria, por medio de la creación de una base de datos nacional.

2. Servir de herramienta de apoyo para la formulación y ejecución de las políticas y programas de salud animal e inocuidad de alimentos en la producción primaria.

3. Servir de apoyo a las actividades de inspección, vigilancia y control de las autoridades sanitarias.

4. Apoyar con la información los sistemas de producción animal en mercados internos y externos, generando valor agregado a los mismos.

5. Servir como base de información para el mejoramiento genético de las especies animales en las cuales aplique.

6. Apoyar a los organismos de inteligencia, a las autoridades nacionales y territoriales, en el control de los diferentes tipos de delitos que afecten al sector pecuario.

7. Servir de fuente de información estadística para el análisis y desarrollo del sector pecuario a nivel nacional.

Artículo 5°. *Comisión Nacional del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.* Créase la Comisión Nacional del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, la cual tendrá funciones de carácter consultivo del Gobierno Nacional y estará conformada por los siguientes miembros con voz y voto.

1. El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural o su delegado, quien la presidirá.

2. El Ministro de Comercio, Industria y Turismo o su delegado.

3. El Ministro de Transporte o su delegado.

4. El Director General del Departamento Nacional de Planeación (DNP) o su delegado.

5. El Gerente General del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) o su delegado.

6. El Director General de la Policía Nacional o su delegado.

7. El Representante de la entidad gremial que reúna las condiciones de representatividad nacional del respectivo subsector.

8. El Ministro de Salud y Protección Social o su delegado.

9. Un representante de las asociaciones u organizaciones campesinas de nivel nacional.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, podrá invitar a la Comisión, con voz y sin voto, a los representantes de gremios, de la academia, de la industria y otras instituciones de carácter público o privado, según los temas a tratar y del subsector involucrado. Igualmente, la Comisión podrá recomendarle al Ministerio a quién se debe invitar dependiendo del tema por tratar.

Parágrafo 2°. La Comisión se reunirá ordinariamente al menos dos veces al año, sin perjuicio de que cuando las circunstancias lo requieran, se pueda reunir extraordinariamente. La Secretaría Técnica será ejercida por la dependencia que delegue el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.

Artículo 6°. Son funciones de la Comisión Nacional del Sistema Nacional de Información, Identificación y Trazabilidad Animal, las siguientes.

1. Aprobar los sistemas de identificación que se utilizarán para garantizar el cumplimiento de los objetivos del Sistema previo estudio por los interesados.

2. Aprobar los proyectos de reglamentación de la presente ley, los cuales serán expedidos por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural a través de actos administrativos.

3. Establecer comités asesores necesarios para la implementación y funcionamiento de los diferentes sistemas.

4. Aprobar su reglamento interno.

5. Las demás que sean necesarias para el cabal cumplimiento de los objetivos del Sistema.

## CAPÍTULO II

### De la Dirección y Administración

Artículo 7°. *Dirección y administración.* La dirección, administración y lineamientos de política del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, estarán a cargo del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, quien podrá designar y/o contratar su administración en la autoridad sanitaria nacional agropecuaria. Para efectos de la operación, el Sistema podrá apoyarse en las autoridades de inspección, vigilancia y control, organizaciones gremiales, organizaciones afines a los subsectores pecuarios y otros Agentes del Sistema.

## CAPÍTULO III

**De la responsabilidad de las autoridades de inspección, vigilancia y control**

Artículo 8°. *El Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)*, será el responsable del cumplimiento de los objetivos de la presente ley, de conformidad con las competencias otorgadas en la normatividad vigente, respecto a las actividades de inspección, vigilancia y control sanitario.

## CAPÍTULO IV

**De la sostenibilidad financiera**

Artículo 9°. *Financiación del Sistema*. El Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, podrá tener como fuentes de financiación los recursos provenientes de:

1. Las partidas específicas del Presupuesto Nacional.
2. Donaciones y aportes nacionales e internacionales.
3. Recursos de crédito.
4. Recursos provenientes o contemplados en proyectos de investigación y/o desarrollo.
5. Las provenientes del numeral 2 del artículo 31 de la Ley 101 de 1993.
6. Las demás fuentes de financiación de origen lícito que contribuyan de manera directa y exclusiva a la sostenibilidad del Sistema.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional, a través de la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario, establecerá líneas de crédito blando, las cuales contarán con el apoyo del Incentivo a la Capitalización Rural (ICR) y del Fondo Agropecuario de Garantías (FAG), a las que puedan tener acceso los diferentes agentes de las cadenas productivas o subsectores que participen en la implementación y mantenimiento del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional apropiará en la ley del Presupuesto General de la Nación, para cada vigencia fiscal, los recursos necesarios para la operación y sostenibilidad del Sistema.

## CAPÍTULO V

**Disposiciones finales**

Artículo 10. *Información del Sistema*. Los elementos objetivos de la información que conforman el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, que no comprometan la seguridad e integridad de los agentes del sistema y la gestión de las autoridades de inspección, vigilancia y control, serán de dominio público. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, reglamentará lo dispuesto en el presente artículo, sin perjuicio de su función de seguimiento, monitoreo y control que garantice un adecuado uso de la información del Sistema.

Artículo 11. *Reglamentación del Sistema*. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reglamentará la implementación y funcionamiento del Sistema y aquellos aspectos relacionados con el mismo. El Ministerio de Salud y Protección Social concurrirá y reglamentará lo correspondiente al ámbito de sus competencias.

Artículo 12. *Sanciones*. En materia sancionatoria, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural con apoyo del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), o quien ejerza sus funciones, de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el régimen sancionatorio aplicable al Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.

Lo anterior sin perjuicio de las acciones penales, civiles o disciplinarias a que haya lugar por el incumplimiento de lo previsto por la presente ley.

Artículo 13. *Las disposiciones* que se han expedido con fundamento en la Ley 914 de 2004 y sus normas reglamentarias, se mantendrán vigentes en todo aquello que no sea contrario a la presente ley.

Parágrafo. Todos los aspectos contenidos en la presente ley, aplicables a la especie bovina son igualmente aplicables a la especie bufalina, a través del Sistema Nacional de Identificación e Información del Ganado Bovino.

Artículo 14. Los Sistemas de Trazabilidad que se desarrollen en los otros eslabones de la cadena productiva, particularmente en las etapas de transformación y comercialización de productos de origen animal, al igual que aquellos que se implementen por el sector privado con la competencia de los ministerios responsables deberán articularse y complementarse con el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.

Artículo 15. Cuando se requiera, lo dispuesto en la presente ley se armonizará e integrará con las disposiciones de diferente nivel jerárquico expedidas por las respectivas entidades o dependencias, cuyas competencias estén directamente relacionadas con los eslabones de producción y comercialización primarias de cada especie animal de que trata la presente ley, respecto del funcionamiento del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.

Artículo 16. *Derogatoria*. A partir de la vigencia de la presente ley, quedan derogados los artículos 4°, 5°, 6°, 7° y 8° de la Ley 914 de 2004.

Del artículo 3°, de la Ley 914 de 2004 suprímase la expresión con la Federación Colombiana de Ganaderos (Fedegán) la cual será responsable de la ejecución y puesta en marcha del Sistema. Para efectos de lo anterior, Fedegán podrá apoyarse en las organizaciones de ganaderos u otras organizaciones del sector legalmente constituidas, y delegar en ellas las funciones que le son propias, como entidad encargada del Sistema.

Artículo 17. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 17 de junio de 2013, al Proyecto de ley número 189 de 2012 Senado, 139 **2011 Cámara**, por la cual se crea el Sistema Nacional de Identificación, In-

*formación y Trazabilidad Animal*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

JUAN DE JESÚS CÓRDOBA SUÁREZ

Ponente

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado el 17 de junio de 2013 según texto propuesto para segundo debate con modificaciones.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

\* \* \*

**TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 18 DE JUNIO DE 2013 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 190 DE 2012 SENADO - 060 DE 2011 CÁMARA**

*por medio de la cual se reglamenta lo relativo a los requisitos para la utilización de los equipos y elementos de Izaje, así como las condiciones de experiencia y capacitación exigidas a los operadores de los mismos.*

El Congreso de la República

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. **Ámbito de aplicación.** La presente ley tiene por objeto establecer la metodología y estándares mínimos a utilizar en el Izaje y manejo de equipos y elementos de Izaje y las condiciones de capacitación y experiencia exigidas a los operadores de esta maquinaria, debido al gran riesgo social que tal oficio implica. Para los efectos de esta ley se entenderán como equipos de Izaje, los siguientes:

1. Plataforma elevadora.
2. Montacargas/Cargadores.
3. Puente Grúas.
4. Monorrieles.
5. Brazos pescantes.
6. Grúas de pedestal.
7. Grúas Móviles.
8. Grúas de brazo articulado.
9. Torres Grúas.
10. Grúas Pórtico.
11. Grúas de pluma lateral.
12. Tractores con equipo de Izaje en el costado.
13. Pórticos.
14. Aparejos.
15. Eslingas.
16. Elementos de unión.
17. Ganchos.
18. Escuadras.
19. Grilletes.
20. Grapas.
21. Cáncamos.
22. Tensores.
23. Poleas.

Artículo 2°. **Definiciones.** Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. **Aparejador.** Es la persona que tiene conocimiento y autorización para amarrar o aparejar, estabilizar y guiar la carga durante las operaciones de Izaje.

2. **Certificación de equipos.** Documento que certifica que un determinado elemento cumple con las exigencias de calidad de un estándar nacional que lo regula y en su ausencia, de un estándar avalado internacionalmente.

3. **Certificación de competencia laboral.** Documento emitido por un ente reconocido que estipula que el operador de equipos y elementos de Izaje han recibido y asimilado el adiestramiento y reúne las condiciones técnicas, físicas y mentales necesarias para operar.

4. **Certificación de capacitación.** Documento que se expide al final del proceso en el que se da constancia que una persona cursó y aprobó la capacitación necesaria para desempeñar una actividad con elementos y equipos de Izaje.

5. **Grúa de brazo articulado.** Equipo mecánico o hidráulico de partes articuladas, montado sobre una plataforma la cual puede ser autopropulsada y cuyo fin es el de izar cargas.

6. **Cáncamos.** Tornillo en forma de anillo para levantar cargas pequeñas.

7. **Cabrestante.** Tambor vertical con cable esmerilado.

8. **Cangilones.** Recipientes para transporte de material.

9. **Cargadores.** Equipo mecánico para izar cargas livianas.

10. **Elementos de Izaje.** Accesorios utilizados para el amarre o aparejamiento y levantamiento de cargas.

11. **Equipos de Izaje.** Maquinaria utilizada para el levantamiento de cargas.

12. **Eslinga.** Elemento en nylon, acero o cadena utilizado para el amarre de las cargas.

13. **Grúa.** Aparato de elevación de funcionamiento discontinuo destinado a elevar y distribuir, en el espacio, las cargas suspendidas de un gancho o de cualquier otro accesorio de aprehensión.

14. **Grúas móviles.** Equipo de Izaje mecánico o hidráulico utilizado para el levantamiento de cargas. Grúas que se pueden transportar o autotransportar.

15. **Grúas pórtico.** Equipo de Izaje de estructura metálica en forma de pórtico compuesto por una viga puente y/o monorriel, un polipasto o diferencial utilizado para el levantamiento y movimiento de cargas, especialmente utilizado en los puertos marinos.

16. **Izaje.** Son todos aquellos equipos y elementos usados para levantar y descender cargas, objetos o personas.

17. **Malacate.** Tambor con cable enrollado para mover cargas mediante un motor mecánico.

18. **Plataforma elevadora.** Equipo para Izaje de personas.

19. **Montacargas/cargador.** Equipo de Izaje, vehículo hidráulico mecánico o eléctrico dotado con ñas horquillas o balde, para levantamiento y desplazamiento de cargas pequeñas.

20. **Pateclas.** Conjunto o arreglo de poleas instalado al equipo de Izaje para elevación de cargas.

21. **Oshas.** Norma norteamericana que da los requisitos para que una organización implemente un sistema de seguridad y salud ocupacional.

22. **Puente grúa.** Equipo de Izaje mecánico, electromecánico compuesto por una viga puente, una viga carrilera y un carro que soporta la diferencial, para el izamiento de carga en plantas o puertos.

23. **Roldana:** Polea para el izamiento de cargas.

24. **Señalizador.** Es la persona que tiene conocimientos, experiencia y autorización para indicarle al operador los movimientos que debe realizar los equipos de Izaje mediante comunicación directa con él. Dicha persona debe poseer entrenamiento en técnicas de aparejamiento, señales internacionales para dirigir los movimientos de los equipos de Izaje y conocimiento en general en la operación de los mismos.

25. **Desenergización del equipo.** Se refiere a la acción de aislar las fuentes de energía del equipo de tal manera que este o alguno de sus componentes no puedan ser activados involuntariamente.

26. **Polipastos.** Equipo instalado sobre estructura para izar cargas.

27. **Torre grúas.** Es un aparato de elevación de funcionamiento discontinuo, destinado a elevar y distribuir las cargas mediante un gancho suspendido de un cable, desplazándose por un carro a lo largo de una pluma.

28. **Winche.** Tambor giratorio con cable enrollado para mover cargas.

29. **Operador de equipos de Izaje.** Es la persona que tiene conocimiento y autorización para operar los equipos de Izaje.

30. **Supervisor de Izaje.** Es la persona natural que planifica las actividades necesarias y organiza los recursos humanos y materiales para la ejecución del trabajo de Izaje en forma correcta y segura.

## TÍTULO II

### CLASIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES DE IZAJE

Artículo 3°. *Clasificación.* De acuerdo con la magnitud de la carga respecto a la capacidad máxima del equipo de Izaje, se clasifican las operaciones de Izaje en tres tipos:

1. **Izaje normal.** Es la operación donde no existe en el área edificios, maquinaria, redes eléctricas que puedan ocasionar accidentes, además en el momento de realizar una elevación su peso no supera el 70% de la capacidad incluyendo elementos auxiliares si se requiere.

2. **Izaje extraordinario o crítico.** Se define como una operación de levantamiento de cargas que no es común debido al empleo cercano de los límites de servicios de los equipos.

3. **Izaje de personas.** Es la operación donde se elevan personas para acceder a diferentes niveles

de trabajo por medio de una canastilla colgante del gancho de una grúa.

## TÍTULO III

### DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

#### CAPÍTULO I

##### Entidades competentes

Artículo 4°. *Entidades competentes.* Se designa como autoridades competentes para efectos de llevar a cabo la reglamentación en materia de Izaje a los Ministerios de Transporte y al Ministerio de Trabajo.

En lo referente a normas técnicas de los equipos de Izaje la autoridad competente para expedirla será al Icontec.

Parágrafo. El Gobierno Nacional contará con un plazo de 12 meses a partir de la promulgación de la presente ley para expedir la reglamentación necesaria.

#### CAPÍTULO II

##### Inspección y vigilancia

Artículo 5°. *Inspección y vigilancia.* Para el efectivo cumplimiento de esta ley, la Superintendencia de Puertos y Transporte velará porque se ejerza inspección y vigilancia de manera integral sobre los tres factores que incluyen en la operación segura de izajes: Equipos de Izaje, elementos de Izaje y competencias del personal.

Parágrafo. El Gobierno Nacional contará con un plazo de 12 meses a partir de la promulgación de la presente ley para expedir la reglamentación necesaria.

## TÍTULO IV

### DEL PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DEL IZAJE

#### CAPÍTULO I

##### Requisitos y funcionamiento de los equipos y elementos de Izaje

Artículo 6°. *Requisitos para los equipos de Izaje.* Para garantizar el seguro funcionamiento de los equipos de Izaje, el ente regulador exigirá:

a) Certificación de calidad del equipo expedida por el Icontec;

b) Un programa de mantenimiento preventivo de acuerdo a las recomendaciones del fabricante y del supervisor de Izaje;

c) Registro anual de la inspección realizada, por la Superintendencia de Puertos y Transportes;

d) Tablas de capacidad, manuales de operación y mantenimiento en idioma español, o con su correspondiente traducción al español. Si el fabricante del equipo de Izaje no expide tablas de capacidad, debe indicar claramente la capacidad del equipo y este debe estar siempre visible sobre el equipo;

e) Registros de calibración aplicables;

f) Informe de fabricación de equipos de Izaje estructurales, en donde se contemple el diseño, certificados de calidad de los materiales empleados, controles de calidad realizados durante la construcción y pruebas de carga realizadas antes de poner el equipo en operación.

Parágrafo 1°. Las inspecciones realizadas a los equipos se deben hacer con los equipos desenergizados y fuera de funcionamiento para evaluar el buen estado de sus diferentes componentes y dispositivos e igualmente se deben realizar pruebas operacionales con y sin carga que evalúen la operatividad de los sistemas, y el procedimiento de seguridad.

El criterio de aceptación del equipo, debe estar basado en las óptimas condiciones de los componentes vitales, que no afecten la capacidad nominal ni su estabilidad, establecida en su tabla de capacidades, suministrada por el fabricante de la misma.

Parágrafo 2°. Para la validación de las condiciones de operación del equipo de Izaje, se tendrá como base las normas expedidas por el Icontec.

Artículo 7°. *Requisitos para los elementos de Izaje.* Para garantizar el seguro funcionamiento de los elementos de Izaje, la entidad reguladora exigirá.

a) Todos los elementos de Izaje deberán tener su identificación de capacidad o codificación que determine esta última según referencias del fabricante de una manera legible para poder ser utilizados. Esta identificación debe ser presentada en idioma español;

b) Certificación de calidad de los elementos de Izaje expedida por el Icontec.

## CAPÍTULO II

### Competencias de los operadores de Izaje

Artículo 8°. *Para las competencias del personal involucrado en Izajes.* Para garantizar la correcta y segura operación de los equipos y elementos de Izaje, y con el fin de establecer la adecuada competencia del personal que interviene en las operaciones de Izaje, tales como operadores de equipo de Izaje, aparejadores, señaleros y supervisores, entre otros, la Superintendencia de Puertos y Transportes exigirá que el personal cuente con una certificación de competencia expedida por una entidad certificada por la ONAC (Organismo Nacional de Acreditación de Colombia).

Para tal fin, la entidad certificada expedirá un carné que especifique el tipo de equipo que el operador está autorizado para manejar o la especialidad para la cual fue avalado; para el caso de los aparejadores, señaleros y supervisores de Izaje, se les exigirá el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Resolución número 3673 de 2008 del Ministerio de la Protección Social, hoy Ministerio de Trabajo.

Parágrafo. Para los trabajadores que se encuentran operando equipos de Izaje actualmente y no cuentan con el carné expedido por la ONAC, se establece un plazo de doce (12) meses para que se capaciten de acuerdo a los términos establecidos en el presente artículo.

Igualmente las empresas procederán a establecer convenios con las instituciones para facilitar el acceso del personal para su capacitación. Las empresas subsidiarán los gastos de la capacitación de los trabajadores. En todo caso, los trabajadores no serán desvinculados de sus cargos por el no cumplimiento de este requisito y serán las empresas quienes asuman la responsabilidad.

## CAPÍTULO III

### Disposiciones varias

Artículo 9°. *De la responsabilidad del propietario, tenedor o poseedor del equipo.* El propietario, tenedor o poseedor del equipo debe hacerse responsable, conforme a lo establecido por el artículo 2341 del Código Civil o según lo previsto por el artículo 94 y siguientes del Código Penal, o las demás normas que se adicionen o modifiquen, según corresponda, por los daños y/o perjuicios que se causen al personal del dueño o usuario del equipo, terceros o bienes de cualquier naturaleza, cuando estos se presenten por:

a) Utilización y manipulación del equipo por personal no autorizado ni competente;

b) Por indebido funcionamiento del equipo en caso de no acatar las recomendaciones de uso del fabricante;

c) Operación del equipo sin los dispositivos operacionales, de seguridad y/o componentes requeridos por el fabricante para la correcta operación del equipo;

d) No acatamiento de las recomendaciones e instrucciones realizadas por el fabricante y por el ente estatal o entidad u organismo de inspección debidamente acreditado o autorizado por la autoridad competente antes y después de la inspección, con respecto al uso, funcionamiento, mantenimiento e inspecciones frecuentes (pre-operacionales, diarias y/o mensuales) y periódicas del equipo;

e) Utilización del equipo en terrenos no aptos ni aprobados para operar según instrucciones del fabricante, dependiendo el modelo y el servicio a prestar por este;

f) Alteraciones al diseño original del equipo o elementos no instalados en debida forma según indicaciones realizadas por el fabricante;

g) Reparaciones al equipo por personal no capacitado/apto para ello, sin utilizar los procedimientos, materiales y repuestos requeridos o sin acatar los estándares y procedimientos establecidos por el fabricante;

h) Omisión de las inspecciones frecuentes, periódicas y/o pre-operacionales del equipo según especificaciones realizadas por el fabricante o lo recomendado por el ente estatal o una entidad u organismo de inspección debidamente acreditado o autorizado por la autoridad competente;

i) Utilización del equipo en actividades diferentes a las establecidas en el diseño original;

j) La no realización de planes de Izaje e inventario de riesgos correspondientes antes de ejecutar las labores establecidas para el correspondiente equipo;

k) Errores de cálculo y/o en los datos de entrada para la elaboración de los planes de Izaje;

l) Elaboración del análisis de riesgos sin contemplar todos los peligros inherentes a la ejecución de los trabajos y/o la no implementación debida del mismo;

m) El no entendimiento de la carta de capacidades del equipo por parte del operador del equipo, su no disponibilidad o estado ilegible de la misma;

n) Operación del equipo luego de encontrar defectos, daños o deformaciones en las inspecciones frecuentes que disminuyan su capacidad de carga y/o afecten la seguridad o integridad de la operación del equipo;

o) Y en general por cualquier circunstancia o hecho que genere el dueño o usuario del equipo, o un tercero, por violación de los rangos de trabajo establecidos por el fabricante del equipo. Las anteriores disposiciones se sujetan a lo dispuesto en los artículos 2343, 2347 y 2356 del Código Civil;

p) Desconocimiento y/o omisión de las distancias de seguridad de las líneas energizadas, contempladas en el RETIE (Reglamento de Instalaciones Eléctricas) Resolución número 18294 del 2008.

Artículo 10. De la Seguridad. Las empresas prestadoras de servicios de Izaje, tendrán que cumplir con las normas de seguridad industrial, a fin de proteger la integridad de las personas que hacen uso de estos elementos y de los accidentes que se puedan causar debido a la manipulación de estos elementos.

Parágrafo. El Gobierno Nacional se encargará de reglamentar las normas de seguridad industrial frente al manejo de elementos de Izaje, en un plazo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.

#### TÍTULO V

#### DE LAS SANCIONES

Artículo 11. *Sanciones.* Facúltese al Ministerio de Transporte y Ministerio de Trabajo para reglamentar las normas y procedimientos relativos a la investigación y sanción por las violaciones a esta ley y sus reglamentos. En dicha reglamentación podrán los Ministerios facultados establecer como sanción: multas pecuniarias, terminación de las autorizaciones de uso u operatividad de los equipos de Izaje y pérdida de las competencias de Izaje, entre otras.

Adicionalmente, podrá autorizarse la facultad de decretar medidas preventivas o cautelares en el curso de las investigaciones, cuando la gravedad de los hechos así lo amerite.

Artículo 12. La presente ley entrará en vigencia desde el momento de su sanción y promulgación.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 18 de junio de 2013, al **Proyecto de ley número 190 de 2012 Senado - 060 de 2011 Cámara**, por medio de la cual se reglamenta lo relativo a los requisitos para la utilización de los equipos y elementos de Izaje, así como las condiciones de experiencia y capacitación exigidas a los operadores de los mismos, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

CESAR TULIO DELGADO BLANDON  
Ponente

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado el 18 de junio de 2013 según texto propuesto para segundo debate sin modificaciones.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

#### TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 17 DE JUNIO DE 2013 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 191 DE 2012 SENADO – 074 DE 2012 CÁMARA

*por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los cien (100) años de la Aviación en Colombia.*

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. La nación se vincula a la conmemoración, exaltación y reconocimiento de los 100 años de la aviación en Colombia que se cumplen en el año 2012, dados los invaluable aportes otorgados a través del servicio de transporte aéreo y el desarrollo de la industria aeronáutica, propendiendo por el crecimiento tecnológico, económico, cultural y social de la República de Colombia.

Artículo 2°. Autorízase al Gobierno nacional para gestionar, adelantar y desarrollar todas las actividades inherentes, incluidas las apropiaciones presupuestales necesarias para exaltar, organizar y promover los 100 años de la aviación en Colombia.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 17 de junio de 2013, al **Proyecto de ley número 191 de 2012 Senado – 074 de 2012 Cámara**, por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los cien (100) años de la Aviación en Colombia, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE  
Ponente

Continúa firmas Texto de Plenaria **Proyecto de ley número 191 de 2012 Senado – 074 de 2012 Cámara**, por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los cien (100) años de la Aviación en Colombia.

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado el 17 de junio de 2013 según texto propuesto para segundo debate sin modificaciones.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco,*

\*\*\*

#### TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 19 DE JUNIO DE 2013 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 199 DE 2013 SENADO - 128 DE 2012 CÁMARA

*por medio de la cual la nación se asocia a la Conmemoración de los 150 años de Vida Municipal del municipio de Jardín en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. La nación se asocia a la conmemoración de los 150 años de fundación como municipi-

pio, del municipio de Jardín, en el departamento de Antioquia, efeméride que se cumplirá el 23 de mayo de 2013.

Artículo 2°. A partir de la promulgación de la presente ley y de conformidad con los artículos 334, 339, 341 y 345 de la Constitución Política, se autoriza al Gobierno Nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, las partidas presupuestales para concurrir a la financiación de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en el municipio de Jardín, departamento de Antioquia, así:

- Mejoramiento de la red vial terciaria del municipio y vías urbanas.
- Mejoramiento de instalaciones de Policía en el municipio, dotación y construcción.
- Mejoramiento al Palacio Municipal “Indalecio Peláez Velásquez”.
- Reparación de la Casa de la Cultura y Museo “Clara Rojas”.
- Realización de proyectos de inversión social para la generación de empleo y la satisfacción de las necesidades básicas insatisfechas de la población municipal.
- Inversiones en el sistema de acueducto y alcantarillado, plan maestro urbano.
- Inversiones en la infraestructura educativa municipal.

Artículo 3°. Autorízase al Gobierno Nacional para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 4°. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, se autoriza igualmente la celebración de los contratos necesarios, el sistema de cofinanciación y la celebración de convenios interadministrativos entre la nación, el departamento de Antioquia y el municipio de Jardín.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 19 de junio de 2013, al Proyecto de ley número 199 de 2013 Senado – 128 de 2012 Cámara, *por medio de la cual la nación se Asocia a la Conmemoración de los 150 años de Vida Municipal del municipio de Jardín en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

JORGE EDUARDO GECHM TURBAY  
Ponente

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado el 19 de junio de 2013 según texto propuesto para segundo debate sin modificaciones.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

## TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 18 DE JUNIO DE 2013 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 214 DE 2013 SENADO

*por la cual se dictan normas para restringir la circulación de vehículos en las zonas de playas en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto reglamentar la circulación de vehículos en las playas marítimas en el territorio colombiano y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables a las playas marítimas existentes en el territorio colombiano.

Artículo 3°. *Definiciones.*

a) **Playas marítimas.** Para todos los efectos de la presente ley considérese como Playa Marítima, a las zonas de material no consolidado que se extiende hacia la tierra desde la línea de la más baja hasta el lugar donde se presenta un marcado cambio en el material, forma fisiográfica o hasta donde se inicie la línea de vegetación permanente, usualmente límite efectivo de las olas de temporal, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 167 del Decreto número 2324 de 1988;

b) **Zonas de embarque.** Son aquellas áreas de las Playas Marítimas destinadas por las autoridades locales al estacionamiento, embarque y desembarque de embarcaciones profesionales o de recreo;

c) **Banderas de señalización y habilitación para el baño en el mar.** Son las señales que informan a los bañistas sobre las condiciones de seguridad para el ingreso al mar. Con el fin de procurar la visibilidad adecuada de estas señales, el tamaño mínimo de las banderas de señalización tendrá que ser mínimo de 1 x 1.70 metros.

Artículo 4°. *De la naturaleza de las playas marítimas.* Son consideradas Bienes de Uso Público las playas marítimas, por tanto intransferibles a cualquier título a los particulares, quienes solo podrán obtener concesiones, permisos o licencias para su uso y goce de acuerdo a la ley y a las disposiciones del presente decreto. En consecuencia, tales permisos o licencias no confieren título alguno sobre el suelo ni subsuelo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 166 del Decreto número 2324 de 1988 y el artículo 63 de la Constitución Nacional.

Artículo 5°. *Prohibición de circulación de vehículos en las playas marítimas.* Con el fin de proteger la integridad y seguridad de las personas en las playas marítimas, se prohíbe la circulación o tránsito de vehículos de cualquier tipo, que incluyen: vehículos de tracción animal, vehículos de tracción mecánica, (de dos, tres y cuatro ruedas), con excepción de bicicletas, por estas áreas del territorio nacional.

Parágrafo 1°. Quedan expresamente excluidos de la aplicación de la presente disposición, las ambulancias, los vehículos de bomberos, los vehículos utilizados por personas discapacitadas, por las autoridades Militares y de Policía, así como los utiliza-



dos para la limpieza, mantenimiento y vigilancia de las Playas Marítimas.

Parágrafo 2°. Quedan excluidas de la aplicación de la presente restricción de tránsito vehicular, las playas marítimas ubicadas en zonas de difícil acceso del territorio nacional, en las cuales debido a las condiciones geográficas existentes no sea posible la utilización de otras zonas para el desplazamiento de vehículos.

Artículo 6°. Quienes no acaten la prohibición establecida en el artículo anterior, serán sancionados con la multa establecida en el Código Nacional de Tránsito para quienes transiten por zonas prohibidas.

Artículo 7°. *De la vigilancia, salvamento y socorrismo.* En cada jurisdicción las autoridades territoriales tendrán a su cargo la organización y puesta en marcha de las actividades necesarias para la protección y el salvamento de la vida humana de las personas que utilicen las playas marítimas, en forma prioritaria durante las temporadas de mayor afluencia de personas.

Para la prestación de este servicio deberán contar con los medios humanos y materiales que les permitan realizar las siguientes actividades.

a) Desarrollar labores de vigilancia y socorrismo permanente en las zonas dispuestas para el baño de las personas;

b) Desarrollar labores de búsqueda de personas desaparecidas;

c) Informar y prevenir a las personas sobre las condiciones de seguridad para acceder al mar en las zonas destinadas para el baño;

d) Detener y evitar toda clase de actividades que resulten peligrosas para las personas usuarias de las playas marítimas o en el mar.

Artículo 8°. *Equipamiento mínimo.* Con carácter general los recursos materiales mínimos de vigilancia y salvamento que debe tener una playa marítima son los siguientes:

a) Señalización de vías de acceso;

b) Banderas de señalización del ingreso al mar;

c) Equipo de salvamento;

d) Material de primeros auxilios óptimo para ser utilizado;

e) Botiquín sanitario;

f) Equipos de comunicación;

g) Torre de vigilancia;

h) Dependiendo de la extensión de la playa marítima, del número de personas que acuda a ella y de los recursos presupuestales disponibles las autoridades locales podrán disponer de embarcaciones de rescate y vehículos de vigilancia para el buen cumplimiento de esta función pública.

Artículo 9°. *Clasificación de las banderas de ingreso al mar para los bañistas.* Las banderas que determinan la aptitud de las condiciones de seguridad para el ingreso al mar se clasifican de la siguiente forma.

a) **Color verde.** Indica Condiciones aptas para el ingreso al mar;

b) **Color amarillo.** Indica precaución. Permite el ingreso al mar con ciertas restricciones, debido a las condiciones del mar u otras circunstancias de riesgo para las personas;

c) **Color rojo.** Indica que se prohíbe el ingreso al mar, previene de un peligro inminente para la vida o salud de las personas debido a las condiciones del mar u otras circunstancias de riesgo para las personas.

Artículo 10. *Obligaciones de los usuarios de las playas marítimas.* El uso y disfrute de las playas marítimas es un derecho de todos los ciudadanos nacionales y extranjeros, que conlleva las siguientes obligaciones.

a) Acatar y cumplir las orientaciones e indicaciones que por seguridad puedan realizar los servicios de salvamento y socorrismo, especialmente las de acatar las señales de banderas de ingreso al mar;

b) Comportarse de manera adecuada de tal forma que no sea perturbado el derecho de las demás personas a disfrutar de las playas marítimas de manera tranquila y pacífica;

c) Abstenerse de llevar a cabo cualquier actividad que contamine las playas marítimas, recoger y depositar en los compartimientos de basuras todos los desechos que se produzcan durante su estadía en la playa;

d) Las personas que decidan bañarse por fuera de los horarios establecidos para la vigilancia y salvamento, lo harán bajo su propia responsabilidad.

Artículo 11. *Mascotas en las playas.* Con el fin de prevenir y controlar las molestias y/o peligros que los animales usados como mascotas puedan causar tanto a las personas como al medio ambiente, cuando las mascotas sean llevadas a las playas marítimas, sus dueños serán responsables de ellas y deberán mantenerlas siempre con correa, siendo obligatorio el uso de bozal.

Por condiciones de salubridad y protección del medio ambiente, los dueños de dichas mascotas serán responsables de recoger los excrementos y desechos que sean arrojados en estas áreas, de lo contrario serán multados de acuerdo con la legislación vigente sobre esta materia.

En caso de no ser acatado lo dispuesto en el presente artículo la mascota podrá ser retirada de la zona de baño, por las autoridades policiales.

Artículo 12. *Los Comités Locales (de que trata el artículo 12 de la Ley 1558 de 2012).* En cada jurisdicción determinarán y organizarán los espacios de las playas marítimas que podrán ser utilizados como áreas de embarque y desembarque de embarcaciones profesionales o de recreo, para lo cual contarán con un plazo máximo de (4) meses contados a partir de la aprobación de la presente ley.

Parágrafo. Con el fin de proteger el medio ambiente y evitar la contaminación del agua y las playas marítimas, se prohíbe la realización de reparaciones mecánicas en las embarcaciones cuando estas utilicen las áreas de embarque y desembarque.

Artículo 13. Lo dispuesto en la presente ley no se aplicará a las playas marítimas que no sean explotadas para el turismo de manera formal y permanente.

Artículo 14. La presente ley deroga las normas que le sean contrarias y rige a partir de su promulgación.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 18 de junio de 2013, al **Proyecto de ley número 214 de 2013 Senado**, por la cual se dictan normas para restringir la circulación de vehículos en las zonas de playas en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

LUIS FERNANDO DUQUE GARCÍA

Ponente

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado el 18 de junio de 2013 según texto propuesto para segundo debate con modificaciones.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

\* \* \*

**TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 18 DE JUNIO DE 2013 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 223 DE 2013 SENADO**

*por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.*

El Congreso de la República

DECRETA:

TÍTULO I

**DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y POLÍTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE**

Artículo 1°. *Las disposiciones* de la presente ley se aplicarán a la infraestructura del transporte.

Artículo 2°. *La infraestructura del transporte* es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

Artículo 3°. *Características de la infraestructura del transporte.* La infraestructura de transporte como Sistema se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación y está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos.

Artículo 4°. *Integración de la infraestructura de transporte.* La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:

1. La infraestructura de transporte terrestre automotor, con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, terrenos de explotación urbanos o rurales, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización.

2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.

3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.

4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a estos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico.

5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

6. Las líneas férreas y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, las estaciones férreas, la señalización y la infraestructura para el control del tránsito.

7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.

9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.

10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones, y plataformas tecnológicas.

11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

Parágrafo. La integración a la que se refiere el presente artículo no modifica las competencias, usos y destinación adicionales que el legislador haya previsto respecto de los bienes antes descritos.

Artículo 5°. *Las acciones de planificación, ejecución y mantenimiento* de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del territorio nacional, y el disfrute de los derechos de las personas. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departa-

mental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

Artículo 6°. *La infraestructura del transporte* en Colombia deberá tener en cuenta las normas de accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, así como, el desarrollo urbano integral y sostenible.

Lo anterior, sin perjuicio de las exigencias técnicas pertinentes para cada caso.

Artículo 7°. *Las entidades públicas* y las personas responsables de la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte, deberán identificar durante la etapa de estructuración entre otros, la existencia en el área de influencia del proyecto, los siguientes aspectos:

a) Las redes de servicios públicos, la infraestructura de transporte de hidrocarburos y la infraestructura de telecomunicaciones;

b) El patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico;

c) Los recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental;

d) Los inmuebles sobre los cuales recaigan medidas de protección al patrimonio de la población desplazada y/o restitución de tierras, conforme a lo previsto en las Leyes 387 de 1997 y 1448 de 2011 y demás disposiciones que las modifiquen, adicionen o complementen;

e) Las comunidades étnicas establecidas;

f) Títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación;

Para tales efectos deberán solicitar a las autoridades, entidades o empresas que tengan a su cargo estas actividades o servicios dicha información, que deberá ser suministrada en un plazo máximo de quince (15) días calendario después de radicada su solicitud.

De igual forma, requerirán información sobre la existencia de proyectos, de cualquier naturaleza y sector, que se encuentren en proceso de estudio, estructuración, construcción o cualquier otro estado y que puedan llegar a impactar el proyecto de infraestructura de transporte.

La Comisión Intersectorial de Infraestructura decidirá, en caso de existir superposición y/o conflicto entre proyectos de los distintos sectores o con los aspectos señalados anteriormente, cómo debe procederse.

Artículo 8°. *Para efectos de la presente ley*, se definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte:

Accesibilidad: en el desarrollo de los proyectos de infraestructura y los servicios de transporte deberán considerarse tarifas, cobertura y disposiciones que permitan el acceso de todas las personas e igualmente el acceso de la carga.

Adaptación y mitigación al cambio climático: los proyectos de infraestructura de transporte deben considerar la implementación de medidas técnicas para reducir la vulnerabilidad de los sistemas de transporte por razón de los efectos reales o espe-

rados del cambio climático. Asimismo, deben implementar los cambios y reemplazos tecnológicos que reducen el insumo de recursos y las emisiones de gases contaminantes y material particulado por unidad de producción.

Calidad del servicio: la infraestructura de transporte debe considerar las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, así como, las características mínimas requeridas para cumplir con los niveles de servicio y los estándares nacionales o internacionales aplicables.

Capacidad: se buscará el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura, de conformidad con las condiciones técnicas de oferta y demanda de cada modo de transporte.

Competitividad: la planeación y desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte del país deberán estar orientados a mejorar la producción, el sostenimiento y la expansión de la industria nacional y el comercio exterior y su participación en los mercados internacionales, así como a propender por la generación de empleo. Se impulsará la consolidación de corredores que soporten carga de comercio exterior y que conecten los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y puntos fronterizos con la red vial terrestre, fluvial o aérea.

Conectividad: los proyectos de infraestructura de transporte deberán propender por la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la nación, los departamentos y los municipios, razón por la cual el tipo de infraestructura a construir variará dependiendo de la probabilidad de afectaciones por causas naturales, los beneficios esperados y los costos de construcción.

Eficiencia: en los proyectos de infraestructura de transporte se buscará la optimización del sistema de movilidad integrado, la adecuada organización de los diversos modos de transporte y la creación de las cadenas logísticas integradas.

Seguridad: la infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte.

Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia.

Artículo 9°. *Intermodalidad, multimodalidad, articulación e integración*. Los proyectos de infraestructura se planificarán con la finalidad de asegurar la intermodalidad de la infraestructura de transporte, la multimodalidad de los servicios que se prestan y la articulación e integración entre los diversos modos de transporte, en aras de lograr la conectividad de las diferentes regiones del país y de estas con el exterior.

El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 10. *Proyectos de infraestructura de transporte con intervención urbana y rural de la red secundaria o terciaria*. 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, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación 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 caso de no llegar a un acuerdo en un término de noventa (90) días, la entidad responsable del proyecto a cargo de la Nación continuará con el proyecto de infraestructura de transporte.

Artículo 11. *Con el fin de mejorar* la movilidad urbana, reducir la pobreza y propiciar la inclusión social, el Gobierno Nacional impulsará el diseño, construcción y operación de cables urbanos.

## TÍTULO II DEFINICIONES

Artículo 12. *En lo que se refiere* a la infraestructura de transporte terrestre, aeronáutica, aeroportuaria y acuática, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Activos y redes de la industria del petróleo: corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la explotación, refinación, transporte y distribución de hidrocarburos y sus derivados, conforme al Código de Petróleos y la normativa expedida por el Ministerio de Minas y Energía.

Actividades de protección de redes e infraestructura petrolera: labores mecánicas de protección y mitigación, permanentes o provisionales, sobre los activos y redes.

Adecuación: intervención para hacer que una infraestructura de transporte se ajuste o adapte de acuerdo con su funcionalidad.

Construcción: son aquellas acciones de obra nueva que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.

Estudios de ingeniería: las siguientes definiciones deben tenerse en cuenta en la preparación de los diversos estudios de ingeniería que se adelanten para la ejecución de los proyectos de infraestructura.

Fase 1. Prefactibilidad. Es la fase en la cual se debe realizar el prediseño aproximado del proyecto, presentando alternativas y realizar la evaluación económica preliminar recurriendo a costos obtenidos en proyectos con condiciones similares, utilizando modelos de simulación debidamente aprobados por las entidades solicitantes.

Fase 2. Factibilidad. Es la fase en la cual se debe diseñar el proyecto y efectuar la evaluación económica final, mediante la simulación con el modelo aprobado por las entidades contratantes.

En esta fase se debe desarrollar un diagnóstico ambiental de alternativas cuando proceda y a partir del tercer año siguiente a la promulgación de la ley se adelantará el estudio de impacto ambiental, cuando a ello haya lugar.

Se identifican todas las redes existentes, las comunidades étnicas y el patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico que pueda impactar

el proyecto; así como títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación.

Fase 3. Estudios y diseños definitivos. Es la fase en la cual se debe elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto.

Industria del petróleo. Actividad de utilidad pública en las áreas de exploración, explotación, refinación, transporte y distribución de hidrocarburos y sus derivados según el Decreto-ley 1056 de 1953 y las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE). Las Infraestructuras Logísticas Especializadas son áreas delimitadas donde se realizan, por parte de uno o varios operadores, actividades relativas a la logística, el transporte, manipulación y distribución de mercancías, funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional.

Las Infraestructuras Logísticas Especializadas, contemplan los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

Mantenimiento periódico: Comprende la realización de actividades de conservación a intervalos variables, destinados primordialmente a recuperar los deterioros ocasionados por el uso o por fenómenos naturales o agentes externos.

Mantenimiento rutinario. Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) de las zonas laterales y a intervenciones de emergencia, con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte.

Mantenimiento de emergencia. Se refiere a las intervenciones en la infraestructura derivada de eventos que tengan como origen emergencias climáticas, telúricas, terrorismo, entre otros que a la luz de la legislación vigente puedan considerarse eventos de fuerza mayor o caso fortuito.

Mejoramiento. Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.

Modo de transporte. Espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transita el respectivo medio de transporte.

Modo aéreo. Comprende la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria para los medios de transporte aéreo.

Modo terrestre. Comprende la infraestructura carretera, férrea y por cable para los medios de transporte terrestre.

Modo acuático. Comprende la infraestructura marítima, fluvial y lacustre para los medios de transporte acuático.

Nodo de transporte. Infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte.

Prestador y operador. Operador y/o prestador de servicios públicos o proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones TIC, o de transporte de hidrocarburos.

Red. Corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la prestación del respectivo servicio público, de conformidad con la normativa expedida por la correspondiente Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía.

Rehabilitación. Reconstrucción de una infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida.

Reubicación de redes. Comprende el desmantelamiento, inutilización o abandono de parte de la infraestructura de redes, la cual es construida en sitio diferente de tal manera que el respectivo servicio se continúe prestando.

Saneamiento automático. Es un efecto legal que opera por ministerio de la ley exclusivamente a favor del Estado, cuando este adelanta procesos de adquisición de bienes inmuebles, por los motivos de utilidad pública consagrados en la ley para proyectos de infraestructura de transporte. En virtud de tal efecto legal, el Estado adquiere el pleno dominio de la propiedad del inmueble quedando resueltas a su favor todas las discusiones relativas a la propiedad.

Lo anterior, sin perjuicio de los conflictos que puedan existir entre terceros sobre el inmueble, los cuales se resolverán a través de las diferentes formas de resolución de conflictos, sin que puedan ser oponibles al Estado.

Servicios conexos al transporte. Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte, de acuerdo con las competencias de las autoridades previstas para cada modo.

Dichos servicios permiten una operación modal o multimodal, atendiendo también las actividades propias del transporte en condiciones de regularidad y de eventualidades.

Entre estos servicios se encuentran los peritajes y evaluación de vehículos, las terminales de pasajeros y carga, las escuelas de transporte y los centros de desintegración y reciclaje de vehículos, entre otros.

Solicitante. Persona o entidad pública o privada que requiere el traslado de la red de un prestador con el objeto de adelantar un proyecto de infraestructura de transporte.

Términos de referencia integrales. Los términos de referencia integrales son los lineamientos generales estándares que la autoridad ambiental señala para la elaboración y ejecución de todos los estudios ambientales para proyectos de infraestructura de transporte, sin perjuicio de los lineamientos específicos que para cada proyecto exija la autoridad ambiental competente.

El solicitante deberá presentar los estudios exclusivamente de conformidad con estos términos de referencia integrales, los cuales serán de obligatorio cumplimiento.

Traslado de redes. Retiro o levantamiento físico de parte de la infraestructura de redes de servicios públicos del sitio en el que se encuentran instaladas y su instalación en sitio diferente de tal manera que

el respectivo servicio público se continúe prestando en las mismas o mejores condiciones.

Vecinos o aledaños. Para efectos del artículo que regula la autorización temporal, se considerará que los predios rurales son vecinos o aledaños a la obra, si se encuentran a no más de 50 km de distancia de la misma.

Vida útil técnica remanente: Corresponde al tiempo durante el cual se espera que el activo y la red contribuyan a la generación de ingresos y a la prestación del servicio, teniendo en cuenta las condiciones técnicas al momento que se efectúe el traslado o reubicación, de acuerdo con los rangos o parámetros previstos en la regulación sectorial vigente.

Parágrafo. En todo caso, las definiciones contenidas en reglamentos técnicos internacionales que deban ser observados por las autoridades colombianas prevalecerán frente a las que están reguladas en el presente artículo.

### TÍTULO III

#### DISPOSICIONES ESPECIALES EN MATERIA DE CONTRATACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Artículo 13. *Los contratos* que en adelante desarrollen proyectos de infraestructura de transporte, incluirán una cláusula en la cual se establezca la fórmula matemática que determine las eventuales prestaciones recíprocas en caso de terminarse anticipadamente por un acuerdo entre las partes o por decisión unilateral.

Parágrafo 1°. La entidad pública contratante garantizará el equilibrio económico del contrato en cualquiera de las etapas de su ejecución y podrá proponer, si así lo considera, de acuerdo a la ley vigente, el pago anticipado de la recuperación de la inversión en la etapa de operación de acuerdo a la fórmula descrita en el contrato.

Parágrafo 2°. Para los contratos celebrados con anterioridad a la sanción de la presente ley, que estén en etapa de operación, la entidad pública contratante podrá proponer fórmulas que aceleren la recuperación de la inversión, garantizando al contratista el pago de las prestaciones a que tiene derecho, posibilitando de común acuerdo la terminación anticipada del contrato.

Las indemnizaciones o pagos a que haya lugar podrán ser determinadas de común acuerdo entre las partes o haciendo uso de la amigable composición, o de un tribunal arbitral, o de cualquier otro mecanismo alternativo de solución de conflictos.

Artículo 14. *Solución de conflictos técnicos, financieros, jurídicos durante la ejecución del contrato.* Los contratos que se celebren para el desarrollo de proyectos de infraestructura o los contratos celebrados con anterioridad a la expedición de esta ley, podrán incluir, solo por voluntad de las partes, la conformación de un tribunal técnico, financiero y jurídico de tres (3) integrantes o un amigable componedor, quienes tendrán competencia para resolver con efecto vinculante las disputas técnicas, financieras y jurídicas, siempre que no versen sobre la legalidad de los actos administrativos contractuales.

Durante la vigencia del contrato, el tribunal o el amigable componedor antes indicado funcionarán transitoriamente cada vez que se presenten conflictos que sean sometidos a consideración, bajo las reglas dispuestas en la Ley 1563 de 2012, o aquellas que la adicionen, modifiquen o sustituyan, sin perjuicio de que las partes puedan acudir a los mecanismos de solución de controversias establecidos en el contrato o en la ley vigente.

Las partes asumirán en igual proporción los costos y gastos del tribunal o el amigable componedor.

Las entidades públicas incluirán los costos y gastos en sus presupuestos.

Artículo 15. *Permisos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte.* Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 1508 de 2012, las personas de derecho privado podrán solicitar a la autoridad competente, permiso para el desarrollo por su cuenta y riesgo de proyectos de infraestructura de transporte de su interés.

La entidad competente analizará la conveniencia técnica, legal y financiera del proyecto y podrá otorgar el permiso si considera que está acorde con los planes, programas y proyectos del sector y si el mismo cuenta con los conceptos técnicos y las autorizaciones legales pertinentes.

El proyecto deberá desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas del modo correspondiente y deberá garantizar su conectividad con la infraestructura existente. Todos los bienes y servicios que se deriven del desarrollo del proyecto serán de propiedad, uso, explotación y administración de la Nación o entidad territorial según corresponda.

En ningún caso, la autorización o permiso otorgado constituirá un contrato con el particular, ni la entidad estará obligada a reconocer o pagar el valor de la inversión o cualquier otro gasto o costo asociado al proyecto de infraestructura de transporte.

Tampoco podrá entenderse que el particular obtiene derecho exclusivo o preferente sobre la propiedad, uso, usufructo, explotación o libre disposición y enajenación del bien o servicio del proyecto de infraestructura de transporte.

El Gobierno Nacional establecerá las condiciones que deben cumplir tanto las entidades nacionales, como las territoriales para el otorgamiento de estos permisos, en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario.

Artículo 16. *Para el desarrollo* de proyectos de infraestructura de transporte las entidades deberán abrir los procesos de selección si cuentan con estudios de ingeniería en etapa de factibilidad como mínimo, sin perjuicio de los estudios jurídicos, ambientales y financieros con que debe contar la entidad.

Parágrafo. La anterior disposición no se aplicará:

a) Cuando excepcionalmente la entidad pública requiera contratar la elaboración de estudios y diseños, construcción y/o mantenimiento de manera integral, o

b) Para las iniciativas privadas de asociación pública-privada previstas en la Ley 1508 de 2012 o la norma que la modifique, sustituya o reemplace,

caso en el cual se podrá contratar con estudios y diseños Fase 1.

Artículo 17. *Registro de Apoyo al Sistema de Precalificación.* Para los proyectos de asociación público-privada de infraestructura de transporte, las entidades contratantes podrán implementar un Registro de Apoyo al Sistema de Precalificación, en el cual deberán inscribirse todas las personas naturales y jurídicas nacionales o extranjeras que aspiren a participar en las precalificaciones de la entidad.

#### TÍTULO IV

GESTIÓN Y ADQUISICIÓN PREDIALES, GESTIÓN AMBIENTAL, ACTIVOS Y REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS, TIC Y DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS Y PERMISOS MINEROS Y SERVIDUMBRES

#### CAPÍTULO I

##### Gestión y adquisición predial

Artículo 18. *Definir* como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte a los que se refiere esta ley, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción, mantenimiento, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes y terrenos urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

Artículo 19. *La adquisición predial* es responsabilidad del Estado y para ello la entidad pública responsable del proyecto podrá adelantar la expropiación administrativa con fundamento en el motivo definido en el artículo anterior, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en las Leyes 9ª de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial con fundamento en el mismo motivo, de conformidad con lo previsto en las Leyes 9ª de 1989 y 1564 de 2012.

En todos los casos de expropiación deben aplicarse las reglas especiales previstas en la presente ley.

Parágrafo 1º. La adquisición de predios de propiedad privada o pública necesarios para establecer puertos, se adelantará conforme a lo señalado en la Ley 1ª de 1991 o aquellas que la complementen, modifiquen o sustituyan.

Parágrafo 2º. Debe garantizarse el debido proceso en la adquisición de predios necesarios para el desarrollo o ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte, en consecuencia, las entidades públicas o los particulares que actúen como sus representantes, deberán ceñirse a los procedimientos establecidos en la ley, respetando en todos los casos el derecho de contradicción.

Artículo 20. *Saneamientos por motivos de utilidad pública.* La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes, gozará en favor de la entidad pública del saneamiento automático de cualquier vicio relativo a su titulación y tradición, cuando los mismos surjan durante el proceso de adquisición o con posterioridad a este, sin perjuicio de las acciones indemnizatorias que por cualquier causa puedan dirigirse contra los titulares inscritos en el respec-

tivo folio de matrícula inmobiliaria, diferentes a la entidad pública adquirente.

El saneamiento automático de que trata el presente artículo será aplicable a los inmuebles adquiridos para proyectos de infraestructura de transporte, incluso antes de la vigencia de la Ley 9ª de 1989, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario.

Parágrafo. El saneamiento automático será invocado por la entidad adquirente en el título de tradición del dominio y será objeto de registro en el folio de matrícula correspondiente.

Artículo 21. *Limitaciones, afectaciones, gravámenes al dominio y medidas cautelares.* En el proceso de adquisición de predios requeridos para proyectos de infraestructura de transporte, en caso de existir acuerdo de negociación entre la entidad estatal y el tradente y previo al registro de la escritura pública correspondiente, la entidad estatal, con cargo al valor del negocio, podrá descontar la suma total o proporcional que se adeuda por concepto de gravámenes, limitaciones, afectaciones y medidas cautelares y pagar directamente dicho valor al acreedor o mediante depósito judicial a órdenes del despacho respectivo, en caso de cursar procesos ejecutivos u ordinarios en los que se haya ordenado el respectivo gravamen, considerando para el efecto el área objeto de adquisición.

La entidad estatal adquirente expedirá un oficio con destino al Registrador de Instrumentos Públicos respectivo o a la autoridad competente, en el cual se solicite levantar la limitación, la afectación, gravamen o medida cautelar, evidenciando el pago correspondiente, cuando a ello haya lugar. El registrador deberá dar trámite a la solicitud en un término perentorio de 15 días hábiles.

Una vez realizada la respectiva anotación en el registro, el registrador deberá dar aviso mediante oficio al notario correspondiente para que obre en la escritura pública respectiva del inmueble.

Las medidas cautelares al dominio cuya inscripción se encuentre caducada de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1579 de 2012, se podrán cancelar con la solicitud que realice la entidad estatal al Registrador de Instrumentos Públicos.

Artículo 22. *Avalúadores y metodología de avalúo.* El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las lonjas de propiedad raíz.

El avalúo comercial, de ser procedente, incluirá el valor de las indemnizaciones o compensaciones que fuera del caso realizar por afectar dicha declaratoria el patrimonio de los particulares.

Para la adquisición o expropiación de inmuebles requeridos en proyectos de infraestructura de transporte, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) tendrá como función adoptar las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos que deben aplicarse en la elaboración de los avalúos comerciales y su actualización. Cuando las circuns-

tancias lo indiquen, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) introducirá las modificaciones que resulten necesarias.

Las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos establecidos y/o modificados por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) son de obligatorio y estricto cumplimiento para los evaluadores, propietarios y responsables de la gestión predial en proyectos de infraestructura de transporte.

Parágrafo. El retardo injustificado en los avalúos realizados es causal de mala conducta sancionable disciplinariamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el evaluador.

Artículo 23. *Revisión e impugnación de avalúos comerciales.* Para la adquisición o expropiación de bienes requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte, la entidad solicitante, o quien haga sus veces, del avalúo comercial, podrá pedir la revisión e impugnación dentro de los (5) días siguientes a la fecha de su entrega. La impugnación puede proponerse directamente o en subsidio de la revisión.

Se entiende por revisión la solicitud por la cual la entidad solicitante o quien haga sus veces, fundada en consideraciones técnicas, requiere a quien realizó el avalúo comercial, para que reconsidere la valoración y/o precio presentados, a fin de corregirlos, reformarlos o confirmarlos.

Corresponde a quien realizó el avalúo comercial pronunciarse sobre la revisión solicitada dentro de los treinta (30) días siguientes a su presentación. Una vez decidida la revisión y si hay lugar a tramitar la impugnación, quien haya decidido la revisión enviará el expediente al Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) dentro de los tres (3) días siguientes a la de la fecha del acto por el cual se resolvió la revisión.

La impugnación es el procedimiento que se adelanta por la entidad solicitante, o quien haga sus veces, ante el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC), para que este examine el avalúo comercial, a fin de corregirlo, reformarlo o confirmarlo.

Al Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) le compete resolver las impugnaciones en todos los casos, para lo cual señalará funcionalmente dentro de su estructura las instancias a que haya lugar. La decisión tendrá carácter vinculante. El plazo para resolver las impugnaciones será de treinta (30) días y se contarán desde el día siguiente a la fecha de presentación de la impugnación.

Parágrafo 1°. En cuanto no sea incompatible con lo previsto en esta ley, se aplicarán para la revisión e impugnación lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo o demás normas que lo modifiquen, deroguen o sustituyan.

Parágrafo 2°. El avalúo comercial tendrá una vigencia de un (1) año, contado desde la fecha de su comunicación o desde aquella en que fue decidida y notificada la revisión y/o impugnación.

Parágrafo 3°. La entidad solicitante, o quien haga sus veces, asumirá los costos que demande la atención de las impugnaciones a que se refiere el

presente artículo, de conformidad con las tarifas fijadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

Artículo 24. *Notificación de la oferta.* La oferta deberá ser notificada únicamente al titular de derechos reales que figure registrado en el folio de matrícula del inmueble objeto de expropiación y/o al respectivo poseedor regular inscrito de conformidad con las leyes vigentes.

Parágrafo. Notificada la oferta de compra de los inmuebles sobre los que recaiga la declaratoria de utilidad pública e interés social, los mismos no podrán ser objeto de ninguna limitación al dominio. El registrador se abstendrá de efectuar la inscripción de actos, limitaciones, gravámenes, medidas cautelares o afectaciones al dominio sobre aquellos.

Artículo 25. *Actualización de cabida y linderos.* En caso que en el proceso de adquisición o expropiación de inmuebles necesarios para la realización de proyectos de infraestructura de transporte, se requiera la actualización de cabida y/o linderos, la entidad pública, o quien haga sus veces, procederá a solicitar dicho trámite ante el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente.

El Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente comparará la información contenida en los títulos registrados con la que tiene incorporada en sus bases de datos, disponiendo y practicando una inspección técnica para determinar su coincidencia. Si la información de los títulos registrados coincide en un todo con la de sus bases de datos, procederá a expedir la certificación de cabida y/o linderos.

Si la información de catastro no coincide con la de los títulos registrados, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente convocará a los titulares de derechos de dominio y demás interesados, directamente o través de un medio de comunicación idóneo, para buscar un acuerdo a partir de una propuesta que sobre cabida y/o linderos el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o quien haga sus veces realice. Si se llega a un acuerdo, se expedirá la certificación de cabida y/o linderos; en caso contrario, se agotarán las instancias judiciales a que haya lugar por parte de los titulares de derecho de dominio.

El término para tramitar y expedir la certificación de cabida y/o linderos es de tres (3) meses improrrogables contados a partir de la recepción de la solicitud, cuando la información de los títulos registrados coincida plenamente con la de catastro. Si no coincide y es necesario convocar a los titulares de dominio y demás interesados, el término para agotar el trámite será de cuatro (4) meses, que se contabilizarán desde la recepción de la solicitud.

Una vez se expida la certificación de cabida y/o linderos, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente dará traslado a la entidad u organismo encargado del registro de instrumentos públicos de la respectiva jurisdicción, con el fin de que proceda a hacer las anotaciones del caso.

El Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) establecerá el procedimiento para desarro-

llar el trámite de cabida y/o linderos aquí señalado, en un término no mayor a tres (3) meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley.

Parágrafo 1°. La Entidad solicitante, o quien haga sus veces, asumirá los costos que demande la atención del trámite a que se refiere el presente artículo, de conformidad con las tarifas fijadas por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o autoridad catastral correspondiente.

Parágrafo 2°. El retardo injustificado en el presente trámite de actualización de cabida y linderos es causal de sanción disciplinaria, que se puede imponer de oficio o por queja del interesado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al funcionario.

Artículo 26. *Entrega anticipada voluntaria.* Mediante documento escrito suscrito por la entidad y el expropiado, podrá pactarse la entrega anticipada y voluntaria del inmueble objeto de expropiación. La entrega será irrevocable una vez se pacte.

Con base en el acuerdo de entrega anticipada suscrito, la entidad deberá iniciar el proyecto de infraestructura de transporte.

Parágrafo. En el proceso administrativo, en caso de no haberse pactado la entrega anticipada y voluntaria del inmueble objeto de expropiación, dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del acto administrativo que la dispuso, la entidad interesada solicitará a la respectiva autoridad de policía, la práctica de la diligencia de desalojo, que deberá realizarse con el concurso de esta última, dentro de un término perentorio de cinco (5) días. De la diligencia, se levantará un acta y en ella no procederá oposición alguna.

Artículo 27. *Entrega anticipada por orden judicial.* Los jueces deberán ordenar la entrega de los bienes inmuebles declarados de utilidad pública para proyectos de infraestructura de transporte, en un término perentorio e improrrogable de treinta (30) días calendario, contados a partir de la solicitud de la entidad demandante, en los términos del artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso o la norma que lo modifique o sustituya.

Si los bienes hubieren sido objeto de embargo, gravamen hipotecario o demandas registradas, para efectos de ordenar la entrega anticipada, no serán oponibles estas limitaciones. En todo caso, se respetarán los derechos de terceros dentro del proceso judicial.

Los numerales 4 y 11 de artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso, en relación con la entrega anticipada del bien a solicitud de la entidad demandante, entrarán a regir a partir de la promulgación de esta ley y aplicarán para los procesos en curso, de conformidad con las precisiones que se disponen en la presente ley.

Artículo 28. *Entrega anticipada de bienes en proceso de extinción de dominio, baldíos y bajo administración de CISA.* Los bienes inmuebles necesarios para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, que se encuentren bajo la administración de CISA o quien haga sus veces, en proceso de extinción de dominio, en proceso de clarificación o inmuebles baldíos, podrán ser expropiados o adjudicados, según sea procedente, por y a



la entidad responsable del proyecto y esta podrá solicitar a la entidad competente la entrega anticipada, una vez se haya efectuado el depósito del valor del inmueble, cuando a ello haya lugar.

La solicitud de entrega anticipada solo podrá realizarse cuando el proyecto de infraestructura de transporte se encuentre en etapa de construcción. La entidad competente tendrá un plazo máximo de 30 días calendario para hacer entrega material del inmueble requerido.

En el caso que el dominio sobre el bien inmueble no se extinga como resultado del proceso o en el proceso de clarificación se establezca un titular privado, el valor del depósito se le entregará al propietario del inmueble.

Artículo 29. *Pagado el valor del inmueble* objeto de expropiación de conformidad con el avalúo, no procederá la prejudicialidad para los procesos de expropiación, servidumbre o adquisición de predios para obras de infraestructura de transporte.

Artículo 30. *Ejecutoriedad del acto expropiatorio*. El acto administrativo por medio del cual la entidad declara la expropiación administrativa del inmueble u ordena el inicio de los trámites para la expropiación judicial, será de aplicación inmediata y gozará de fuerza ejecutoria y ejecutiva.

Contra el acto administrativo que decida la expropiación solo procede el recurso de reposición el cual se concederá en el efecto devolutivo.

Artículo 31. *Cesión voluntaria a título gratuito de franjas de terreno*. Los titulares de derechos reales sobre los predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura, podrán ceder de manera voluntaria y a título gratuito en favor del ente adquirente, los inmuebles de su propiedad sin que previamente tenga que mediar oferta formal de compra. La cesión a que se refiere este artículo no generará gastos de notariado y registro.

Artículo 32. *Adquisición de áreas remanentes no desarrollables*. En los procesos de adquisición predial para proyectos de infraestructura de transporte, las entidades estatales podrán adquirir de los titulares de derechos reales sobre los predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura, áreas superiores a las necesarias para dicha ejecución, en aquellos casos en que se establezca que tales áreas no son desarrollables para ningún tipo de actividad por no cumplir con los parámetros legales y planes de ordenamiento territorial.

Artículo 33. *Avalúos comerciales*. Cuando el avalúo comercial de los inmuebles requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte supere en un 50% el valor del avalúo catastral, el avalúo comercial podrá ser utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral de los inmuebles que fueren desenglobados como consecuencia del proceso de enajenación voluntaria o expropiación judicial o administrativa.

Para este efecto, el ente estatal una vez perfeccionado el proceso de adquisición predial a favor del Estado, procederá a remitir al organismo catastral o quien haga sus veces y a la autoridad tributaria, el informe del valor pagado por metro cuadrado, hectárea o fanegada del inmueble adquirido, con el

fin que sea utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral.

Artículo 34. *Predios adquiridos para compensación ambiental*. Los predios que las entidades estatales deban adquirir en cumplimiento de obligaciones ambientales establecidas en la licencia ambiental para compensación, deberán ser cedidos a título gratuito, para ser incorporados como bien de uso público en el respectivo plan, esquema o plan básico de ordenamiento territorial de la jurisdicción donde se encuentre, a la entidad que determine la autoridad ambiental competente, de conformidad con la medida de compensación propuesta por el solicitante.

La propiedad y administración de dichos bienes deberá ser recibida por las autoridades municipales o las autoridades ambientales respectivas, de acuerdo con sus competencias y la destinación de los mismos.

Artículo 35. *Cesión de inmuebles entre entidades públicas*. Los predios de propiedad de entidades públicas que se requieran para el desarrollo de proyectos de infraestructura deberán ser cedidos a la entidad responsable del proyecto, a título gratuito u oneroso.

La cesión implicará la afectación del bien como bien de uso público.

Para efectos de determinar el valor del inmueble, la entidad adquirente deberá contratar un avalúo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), la entidad que cumpla sus funciones o con peritos privados inscritos en las lonjas de propiedad raíz o asociaciones legalmente constituidas.

El avalúo que dichas entidades o personas establezcan tendrá carácter obligatorio para las partes.

En todo caso, la entrega anticipada del inmueble deberá realizarse una vez lo solicite.

Artículo 36. *El precio* de adquisición será igual al valor comercial determinado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), la entidad que cumpla sus funciones, o por peritos privados inscritos en las lonjas o asociaciones correspondientes, según lo determinado por el Decreto-ley 2150 de 1995, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el decreto reglamentario especial que sobre avalúos expida el Gobierno.

El valor comercial se determinará teniendo en cuenta la reglamentación urbanística municipal o distrital vigente al momento de la oferta de compra en relación con el inmueble a adquirir, su destinación económica, el daño emergente y el lucro cesante.

El daño emergente incluirá el valor del inmueble y el lucro cesante se calculará según los rendimientos reales del inmueble al momento de la adquisición y hasta por un término de seis (6) meses.

Artículo 37. *Para el desarrollo* de proyectos de infraestructura de transporte tienen facultades para imponer servidumbres, mediante acto administrativo, la Nación a través de los jefes de las entidades de dicho orden y las entidades territoriales, a través de los gobernadores y alcaldes, según la infraestructura a su cargo.

El Ministerio de Transporte impondrá servidumbres para la ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, cuando se afecten predios que se encuentren ubicados en más de uno de ellos. Asimismo, el gobernador del departamento impondrá servidumbres en los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de los municipios cuando se afecten predios que se encuentren ubicados en más de un municipio.

En los proyectos a cargo de la Nación, esta podrá imponer servidumbres en todo el territorio nacional.

Para efectos de lo previsto en este artículo, se deberá agotar una etapa de negociación directa en un plazo máximo de treinta (30) días calendario. En caso de no lograrse acuerdo se procederá a la imposición de servidumbre por vía administrativa. El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación correspondiente con el fin de definir los términos en que se deberán surtir estas etapas.

Parágrafo 1°. El Ministro de Transporte podrá delegar esta facultad.

Parágrafo 2°. Lo dispuesto en este artículo será aplicable a la gestión predial necesaria para la ejecución de proyectos de infraestructura de servicios públicos.

## CAPÍTULO II Gestión ambiental

Artículo 38. *Los proyectos* de infraestructura de transporte podrán incluir la variable ambiental, en sus diferentes fases de estudios de ingeniería, pre-factibilidad, factibilidad o estudios definitivos, para aplicarla en su ejecución.

Para el efecto, en desarrollo y plena observancia de los principios y disposiciones constitucionales que protegen el medio ambiente, las fuentes hídricas y los recursos naturales, la autoridad ambiental expedirá los términos de referencia integrales, manuales y guías para proyectos de infraestructura de transporte, en un término máximo de sesenta (60) días calendario, a partir de la promulgación de la presente ley.

La entidad o el responsable del diseño están obligados a adelantar con carácter de insumo y fundamento indispensable para gestionar y obtener la licencia ambiental, los estudios de diagnóstico ambiental de alternativas o el instrumento georreferenciado que determine la autoridad ambiental, cuando a ello haya lugar, en fase de factibilidad.

A partir del tercer año siguiente a la promulgación de la ley, la entidad o el responsable del diseño están obligados a adelantar el estudio de impacto ambiental cuando a ello haya lugar, en fase de factibilidad y obtener la licencia ambiental del proyecto antes del acto de apertura del proceso de selección para la construcción del proyecto de infraestructura de transporte.

Parágrafo. En todo caso, el proceso de licenciamiento ambiental podrá iniciarse con estudios de factibilidad, y con base en ellos la autoridad ambiental deberá realizar el estudio correspondiente y adoptar la decisión respectiva. Lo anterior sin perjuicio de la información adicional que de manera excepcional podrá solicitar la autoridad ambiental para tomar la decisión correspondiente.

Artículo 39. *La gestión* para la obtención de la licencia ambiental, con fundamento en los estudios a los que se refiere el artículo anterior, podrá adelantarse por la entidad pública, el concesionario y/o contratista. La responsabilidad de gestión y obtención de la licencia ambiental deberá pactarse en el respectivo contrato.

El retardo injustificado por parte de la autoridad ambiental es causal de mala conducta sancionable disciplinariamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el funcionario responsable.

Parágrafo. En todo caso a partir del tercer año de promulgación de la ley, la responsabilidad de gestión y obtención de la licencia ambiental será de la entidad pública responsable del proyecto.

Artículo 40. *El Gobierno Nacional*, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, previo concepto de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de ciento veinte (120) días calendario el listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos de infraestructura de transporte, para el debido cumplimiento de la presente disposición.

Artículo 41. *Nuevas fuentes de materiales*. Cuando durante la ejecución de un proyecto de infraestructura de transporte se identifiquen nuevas fuentes de materiales, previa solicitud del responsable contractual, se adelantará ante la autoridad ambiental una solicitud de modificación de licencia ambiental exclusiva para la inclusión de nuevas fuentes de materiales en la licencia ambiental. Este trámite no podrá ser superior a treinta (30) días calendario contados a partir del radicado de la solicitud.

El retardo injustificado por parte de la autoridad ambiental es causal de mala conducta sancionable disciplinariamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el funcionario responsable.

Artículo 42. *Obras de emergencia*. Declarada por el Gobierno Nacional la existencia de una emergencia que afecte gravemente un proyecto de infraestructura de transporte, la entidad competente procederá a solicitar a la autoridad ambiental competente el pronunciamiento sobre la necesidad o no de obtener licencia, permisos o autorizaciones ambientales. La autoridad sin perjuicio de las medidas de manejo ambiental que ordene adoptar, deberá responder, mediante oficio, de manera inmediata.

Artículo 43. *Los siguientes* proyectos de infraestructura de transporte no requerirán licencia ambiental:

- a) Proyectos de mantenimiento;
- b) Proyectos de rehabilitación;

El Gobierno Nacional, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, previo concepto de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de noventa (90) días calendario, el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura, para el debido cumplimiento de la presente disposición.

Artículo 44. *Para la elaboración* de los estudios ambientales requeridos para gestionar, obtener y modificar la licencia ambiental de proyectos de infraestructura de transporte, se entenderá que el permiso de recolección de especímenes silvestres de la diversidad biológica, como todos los demás permisos, está incluido dentro de la licencia ambiental.

### CAPÍTULO III

#### **Activos y redes de servicios públicos, TIC y de la industria del petróleo, entre otros**

Artículo 45. *Ámbito de aplicación.* El presente capítulo es aplicable al traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones y de la industria del petróleo, instaladas en predios requeridos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte y en las fajas de retiro obligatorio, inclusive con anterioridad a la vigencia de la Ley 1228 de 2008.

Asimismo, es aplicable para el otorgamiento de permisos de instalación de nuevas redes de manera coordinada con los trazados y proyecciones de los proyectos de infraestructura de transporte, las cuales en ningún caso podrán ser oponibles para las expansiones futuras.

Igualmente es aplicable para las redes que se encuentren instaladas previamente sobre nuevos trazados de proyectos de infraestructura de transporte.

Artículo 46. *Formulación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que involucran el traslado o reubicación de redes.* Las entidades públicas o personas de derecho privado responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte deberán analizar, en cada caso lo siguiente:

1. La pertinencia de trasladar o reubicar las redes y activos de servicios públicos, de la industria del petróleo o de telecomunicaciones como consecuencia del desarrollo de estos proyectos o de conservar o modificar la ubicación del proyecto de infraestructura.
2. Las condiciones técnicas, legales y financieras bajo las cuales se efectuará dicho traslado o reubicación.
3. La existencia de convenios o acuerdos para traslado o reubicación de redes y activos con prestadores de servicios públicos o proveedores de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la industria del petróleo.

Realizado el anterior análisis, las entidades públicas o personas de derecho privado responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte podrán:

- a) Aplicar el convenio o acuerdo vigente para realizar el traslado o reubicación de redes y activos;
- b) Celebrar los convenios o acuerdos necesarios para establecer o definir las condiciones para realizar el traslado o reubicación de redes y activos, o
- c) De no lograr ningún acuerdo, se deberá adelantar el procedimiento para la reubicación o traslado de redes y activos de que trata el artículo siguiente, a partir de su numeral 4.

Artículo 47. *Procedimiento para la reubicación o traslado de activos y redes.* Cuando una entidad pública responsable de un proyecto de infraestructura de transporte identifique la necesidad de trasla-

dar redes de servicios públicos, de la industria del petróleo, entre otros, o de telecomunicaciones, entre otros, deberá:

1. Enviar comunicación escrita al prestador y operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, indicándole la ubicación del proyecto de infraestructura de transporte y demás información disponible que se requiera para identificar la(s) red(es) y activo(s) a reubicar o trasladar.

2. Informarle al prestador y operador del servicio sobre la existencia de convenios, contratos o cualquier acuerdo de voluntades en virtud de los cuales la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el prestador y/u operador de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, hayan definido sus derechos y obligaciones relacionadas con el traslado o reubicación de redes y activos.

3. El prestador y/u operadores de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, atenderá la comunicación indicada en el numeral primero del presente artículo dentro de los noventa (90) días calendario a su recibo, informando por escrito.

- i) Tipología y caracterización de la red o activo según el servicio al que corresponda;

- ii) Inventario de elementos que conforman la red o activo objeto de traslado o reubicación y dimensionamiento, según aplique;

- iii) Los permisos, autorizaciones o licencias concedidas al prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de TIC o de la industria del petróleo, para la instalación de la red o activo;

- iv) El momento en el cual fueron instaladas las redes o activos objeto de traslado, adecuación, protección o reubicación;

- v) La vida útil técnica remanente de los activos que conforman la red, de conformidad con los rangos o parámetros previstos en la regulación sectorial expedida por la Comisión de Regulación y el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, o en su defecto, su valor contable, en caso de no existir regulación al respecto;

- vi) El análisis y cuantificación de los costos asociados al traslado o reubicación de la red o activo;

- vii) La propuesta de asunción de dichos costos, de conformidad con los criterios establecidos en la presente ley, y

- viii) Los acuerdos de confidencialidad que haya lugar a suscribir entre el solicitante, el prestador u operador del servicio, de conformidad con la información entregada en cada caso.

Con dicha información, la entidad pública responsable dará aplicación al convenio o acuerdo vigente para realizar el traslado o reubicación de redes y activos o podrá celebrar los convenios o acuerdos necesarios para establecer o definir las condiciones para realizar el traslado o reubicación de redes y activos, de lo contrario se procederá como a continuación se indica.

4. Presentada la propuesta de costos del traslado o reubicación de la red por el prestador y/u operador de servicios públicos o de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte manifestará su conformidad sobre la misma, o en su defecto, efectuará una nueva propuesta de asunción de costos, dentro de los (30) días calendario, siguientes a su recibo.

5. Cuando a ello hubiere lugar, el prestador y/u operador de servicios públicos o de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, manifestará su conformidad o disconformidad sobre la nueva propuesta de asunción de costos, dentro de los quince (15) días calendario siguientes a su recibo.

6. De no llegarse a un acuerdo dentro del plazo establecido en los numerales anteriores, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, el prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, deberán acudir, para los fines previstos en el numeral siguiente, a la Comisión de Regulación correspondiente o al Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, dentro de los 10 días calendario siguientes a la manifestación a que se refiere el numeral anterior.

7. Las Comisiones de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, con base en los antecedentes de la actuación administrativa y las visitas a que haya lugar, decidirán en un plazo máximo de 30 días calendario el valor de los activos objeto de traslado, los costos asociados al mismo y los tiempos del traslado.

Parágrafo 1°. El inicio de la ejecución de las obras de traslado o reubicación de las redes y activos quedará sujeto al otorgamiento de los permisos, autorizaciones y/o licencias pertinentes a fin de no afectar la continuidad del servicio público respectivo, los cuales deberán ser tramitados ante las autoridades competentes por el respectivo prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros.

Parágrafo 2°. Cuando una persona natural o jurídica en desarrollo de un proyecto de asociación público privada requiera esta información en etapa de estudios de ingeniería de factibilidad, deberá elevar solicitud a la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, fundamentando la necesidad.

Revisada la solicitud, la entidad pública solicitará la información de manera directa al prestador y operador del servicio, en un plazo máximo de 15 días calendario. La información suministrada será recibida como confidencial y bajo reserva.

Parágrafo 3°. El presente procedimiento será aplicable para los proyectos de infraestructura en ejecución y los que se desarrollen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 48. *Criterios para la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación.* Para efectos de la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación, se aplicará la regulación sectorial vigente.

En caso de no existir, se tomará el valor de la infraestructura actual teniendo en consideración la vida útil remanente de la red y su depreciación. La vida útil de los activos que conforman la red deberá coincidir con la determinada para efectos contables.

En todo caso no se podrá solicitar u obtener remuneración alguna por costos que han sido recuperados o que se encuentren previstos dentro de la regulación sectorial vigente.

Artículo 49. *Asignación de los costos de traslado o reubicación de activos y redes.* Para efecto de determinar la asunción de los costos derivados del traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos y telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. Si la obra de infraestructura de transporte se superpone sobre una red o activo de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, existente, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer, cuando a ello hubiere lugar, el costo del traslado y el valor de la infraestructura actual, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

2. Si las redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial como consecuencia de una servidumbre, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la infraestructura existente, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

3. Si las redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y el permiso se haya otorgado bajo la condición de su retiro ante la necesidad de ampliar la infraestructura de transporte existente, las empresas de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, deberán por su cuenta y riesgo proceder al traslado o reubicación de las redes existentes.

En caso de que dichas empresas no efectúen el referido traslado o reubicación después de transcurridos sesenta (60) días calendario de haberse efectuado la correspondiente solicitud, la entidad responsable del proyecto de infraestructura de transporte podrá llevar a cabo su traslado, sin perjuicio de que repita ante el responsable de la red por los valores correspondientes.

4. Si las redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y haya sido otorgado permiso de instalación no condicionado antes de la entrada en vigencia de la Ley 1228 de 2008 o la norma que la modifique o sustituya, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la

infraestructura, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

Parágrafo. En todo caso, el prestador y/u operador de servicios públicos o proveedor de redes, activos o servicios de comunicaciones o de la industria del petróleo, será el responsable del diseño, construcción, montaje y puesta en servicio de la(s) red(es) y activo(s) reubicado(s).

La entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte entregará los recursos que le corresponda de acuerdo a los costos que deba asumir por dicho traslado o reubicación.

Artículo 50. *Solicitud de inclusión de los costos de protección, adecuación traslado o reubicación.* Sin perjuicio de la iniciación de las obras de traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos, cuando por virtud de lo establecido en las Leyes 142 de 1994 y 1341 de 2009 y el Decreto-ley 1056 de 1953 y sus respectivas normas reglamentarias las tarifas de los servicios públicos o de servicios de telecomunicaciones o de la industria de petróleo, entre otros, se encuentren sujetas a regulación por parte de la Comisión de Regulación correspondiente o del Ministerio de Minas y Energía, y para garantizar el cumplimiento del criterio de suficiencia financiera, el prestador, operador, o proveedor de redes y servicios públicos, de telecomunicaciones o de la industria del petróleo que deba asumir costos de traslado o reubicación de redes y activos y asumir costos de servidumbres, podrá presentar ante la Comisión de Regulación respectiva o ante el Ministerio de Minas y Energía, en materia de hidrocarburos, una solicitud de inclusión en la tarifa de los costos no cubiertos con otras fuentes por dichos conceptos.

Si por el contrario, el valor de trasladar, reubicar y/o la imposición de servidumbres ha sido base para la determinación de las tarifas de los respectivos servicios, el propietario de la red y activo deberá aportar para dichos conceptos, el valor equivalente utilizado como base en la regulación, incluyendo su actualización por inflación y la remuneración de dicho costo con base en la tasa de descuento utilizada por la regulación desde el momento real o estimado de instalación de dicha red.

Cuando las redes y activos no pertenezcan a un servicio o actividad complementaria que se encuentre bajo un esquema de libertad regulada, el prestador u operador de servicios públicos o proveedores de redes, activos o servicios de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, según el caso, deberá aportar para el traslado el valor equivalente al costo estimado de las servidumbres en concordancia con los valores del mercado del sector, incluyendo su actualización por inflación.

Artículo 51. *Contratos de aporte reembolsable para el traslado o reubicación de redes.* El Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), Cormagdalena y demás autoridades del orden nacional o territorial que tengan a su cargo la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, podrán celebrar contratos de aporte reembolsable con los prestadores y operadores de servicios públicos o proveedores

de redes, activos y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) o de la industria del petróleo, entre otros, responsables del traslado o la reubicación de redes para el desarrollo de obras de infraestructura de transporte, mediante los cuales la entidad pública aportará, en calidad de crédito reembolsable, los recursos requeridos para las obras de traslado o reubicación reconocidos tarifariamente.

La tasa de interés aplicable al citado crédito no podrá ser inferior a la que ha establecido la Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, para determinar la tarifa regulada como remuneración a las inversiones del prestador y operador de servicios públicos o del proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), o de la industria del petróleo y el término para la cancelación total del crédito no podrá ser superior al previsto para la recuperación de dichas inversiones por el traslado o la reubicación de las redes por vía de tarifas.

Artículo 52. *Suspensión en interés del servicio.* Cuando por efecto del traslado de las redes y activos de servicios públicos, servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) o de la industria del petróleo, entre otros, a las cuales hace referencia el presente capítulo, sea necesario suspender la prestación del servicio público o afecte las condiciones de continuidad del servicio, la responsabilidad derivada de la suspensión no será imputable al prestador de servicios públicos o al proveedor de redes, activos y servicios de telecomunicaciones o de la industria del petróleo, entre otros, ni afectará los indicadores de calidad definidos en la regulación sectorial vigente, ni se considerará falla en la prestación del servicio.

Lo anterior sin perjuicio de la aplicación de la normatividad de protección al usuario relativa a interrupciones programadas de los servicios que resulten afectados.

Artículo 53. En los proyectos para la construcción, ampliación, rehabilitación y apertura de nuevos tramos de infraestructura de transporte, podrá preverse la incorporación de infraestructura para el despliegue de redes públicas de tecnologías de la información y las comunicaciones o de elementos que soporten el despliegue de dichas redes, previa solicitud del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o quien haga sus veces.

Para estos efectos, los proveedores de redes y servicios podrán solicitar a las entidades estructuradoras de proyectos de infraestructura de transporte información sobre los proyectos en etapa de estructuración, con el objeto de manifestar su interés al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de acuerdo con las necesidades de telecomunicaciones.

La financiación del costo de construcción de la infraestructura para el despliegue de las redes públicas de TIC y su mantenimiento estarán a cargo de los proveedores de estos bienes y servicios y/o del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, para lo cual se realizarán los convenios y apropiaciones presupuestales correspondientes.

Artículo 54. *Reubicación de redes y activos.* Cuando por motivo de la implementación de proyectos de infraestructura de transporte se requiera trasladar o reubicar redes y activos de servicios públicos y actividades complementarias, o de telecomunicaciones o de hidrocarburos, entre otros, se deben integrar a los corredores y redes existentes cumpliendo con la normatividad vigente para lograr la optimización de la ocupación física del terreno y del espacio aéreo, en la medida de lo técnicamente posible.

Artículo 55. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, el cual quedará así: El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, telecomunicaciones o hidrocarburos.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.

Para los efectos de lo previsto en este párrafo, se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite.

#### CAPÍTULO IV

##### Permisos mineros

Artículo 56. De conformidad con la reglamentación en materia de uso, tarifas y capacidad que para el efecto expidan las autoridades competentes, las obras de infraestructura de transporte realizadas por los titulares mineros que hayan sido incluidas en los programas de trabajos y obras o instrumentos similares presentados a la autoridad minera, deberán cumplir la función social de acceso, de carga y/o pasajeros, a los terceros que requieran utilizarla. Estas obras revertirán gratuitamente a favor del Estado en todos los casos de terminación del contrato de

concesión minera, conforme con las disposiciones del Código de Minas.

Artículo 57. La autoridad competente deberá informar a la autoridad minera o quien haga sus veces, 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, solo sea posible efectuar explotación minera para el proyecto de infraestructura de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará los procedimientos administrativos, así como los tiempos y formatos que deben observarse y tramitarse para allegar esta información, en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días calendario.

Artículo 58. *Autorización temporal.* El Ministerio de Transporte de común acuerdo con el Ministerio de Minas, establecerán la reglamentación de las autorizaciones temporales para la utilización de materiales de construcción que se necesiten exclusivamente para proyectos de infraestructura de transporte.

Las entidades públicas, entidades territoriales, empresas y los contratistas que se propongan adelantar la construcción, reparación, mantenimiento o mejora de una vía pública nacional, departamental o municipal, o la realización de un proyecto de infraestructura de transporte declarado de interés público por parte del Gobierno Nacional, podrán con sujeción a las normas ambientales, solicitar a la autoridad minera autorización temporal e intransferible para tomar de los predios rurales, vecinos o aledaños a la obra, los materiales de construcción que necesiten exclusivamente para su ejecución, quienes deberán presentar un plan de mitigación ambiental que vaya sujeto a un término en la decisión de la autoridad ambiental.

Artículo 59. Sobre los corredores viales establecidos que conforman la Red Vial Nacional, la autoridad minera no podrá otorgar derechos mineros. El Ministerio del Transporte delimitará los corredores existentes y/o necesarios.

Lo anterior, sin perjuicio de las restricciones a la actividad minera previstas en el artículo 35 del Código de Minas y en la presente ley.

En el evento de que un proyecto de infraestructura de transporte declarado de interés público, interfiera total o parcialmente con el ejercicio de los derechos otorgados previamente a un titular minero, este título no será oponible para el desarrollo del proyecto. El proyecto de infraestructura de transporte podrá ser suspendido por un término de treinta (30) días calendario, por parte de la autoridad encargada de adelantar el proyecto de infraestructura de transporte, con el fin de que se llegue a un acuerdo en el monto a reconocer para indemnizar al titular minero, por los eventuales derechos económicos de los cuales sea beneficiario y se prueben afectados,

teniendo en cuenta la etapa en la que se encuentre el proyecto minero.

En caso de que no se logre acuerdo entre el titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero, dentro del término establecido en el párrafo anterior, se reanudará la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

En consecuencia, la autoridad encargada de adelantar el proyecto de infraestructura de transporte y la autoridad minera designarán peritos con el fin de determinar el valor a indemnizar al minero tradicional, de conformidad con lo establecido en el artículo 1° del Decreto número 0933 del 9 de mayo del 2013, que haya sido debidamente formalizado mediante un contrato de concesión minera.

En los demás títulos mineros, las partes podrán acudir a un tribunal de arbitramento que resolverá las diferencias entre el titular del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero. En la designación de los árbitros y en el procedimiento arbitral se aplicará la Ley 1563 de 2012 y las normas que lo adicionen o reformen.

Las indemnizaciones a que haya lugar serán asumidas por el proyecto de infraestructura de transporte, para lo cual se realizarán las apropiaciones presupuestales correspondientes.

El Gobierno Nacional establecerá la forma en la que se desarrollarán dichos procedimientos.

Artículo 60. *Derecho de preferencia de acceso a puertos marítimos para los hidrocarburos del Estado.* Se establece un derecho de preferencia de acceso a todos los puertos marítimos de uso público y privado existentes que cuenten con las facilidades para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado. Este derecho de preferencia consiste en garantizar de manera prioritaria el acceso y uso del 20% de la capacidad portuaria instalada y otorgar un derecho de atención prioritaria para prestar servicios portuarios cuando la carga a transportar sean hidrocarburos de propiedad del Estado, previa solicitud por parte del Estado, con una antelación no mayor a siete (7) días calendario.

De la misma manera, en los nuevos contratos de concesión portuaria se entiende pactado el derecho de preferencia de acceso para los hidrocarburos del Estado, en los mismos términos del inciso anterior.

Este derecho se consagra a favor de la entidad estatal encargada de la administración de los recursos hidrocarburíferos de la Nación, o a quien esta designe.

Las tarifas para el acceso, las condiciones técnicas y de seguridad necesarias que permitan hacer uso de la infraestructura de transporte instalada para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado y las condiciones para el uso preferente de la capacidad portuaria para los hidrocarburos del Estado a que se refiere este artículo, se determinarán por la autoridad competente.

## TÍTULO V

### DISPOSICIONES FINALES

Artículo 61. *El Gobierno Nacional* establecerá la organización administrativa requerida para implementar una ventanilla única o un centro de servicios especializado para adelantar todos los trámites, autorizaciones y permisos relacionados con la es-

tructuración, planeación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte.

Para el funcionamiento de la ventanilla única o centro de servicios especializado, el Gobierno Nacional desarrollará un sistema único de información que permita la gestión y el seguimiento integrado de todas las actuaciones administrativas que se adelanten.

Parágrafo. Las entidades y organismos deberán adecuar sus procedimientos y sistemas existentes para garantizar la integración en la ventanilla única que mediante esta ley se ordena.

Artículo 62. *En caso de emergencia*, desastre o calamidad pública, alteración del orden público o por razones de seguridad vial, la infraestructura de propiedad privada destinada al transporte, tal como vías carreteras o férreas, aeródromos y puertos marítimos o fluviales, así como los elementos, equipos y maquinaria privados, podrán ser utilizados por las autoridades públicas, por quienes presten un servicio de transporte público, así como por cualquier vehículo, nave o aeronave.

Asimismo, en caso de alteraciones al orden público, calamidad pública, desastre, emergencia o por razones de seguridad vial, la infraestructura de transporte incluyendo equipos y maquinaria deberán ser puesta a disposición de la Policía Nacional y la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastre o quien haga sus veces, con el fin de conjurar la situación y restablecer el orden y la seguridad nacional.

Los reconocimientos económicos que deban efectuarse en favor de los privados por la utilización de la infraestructura, equipos o maquinaria, será determinada a precios del mercado de común acuerdo, o por un tercero designado por las partes, con posterioridad a la superación del estado de emergencia, desastre o calamidad pública o alteración del orden público, etc.

En estos casos, el Director de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra), o quien haga sus veces, con el propósito de contribuir al restablecimiento del orden y seguridad nacional, podrá autorizar, excepcional y temporalmente, el levantamiento del cobro de peajes en las zonas afectadas por las alteraciones antes indicadas.

Bajo las mismas circunstancias, los contratistas de infraestructura de transporte estarán obligados a permitir que la ejecución de las obras destinadas a conjurar la circunstancia se realicen directamente por la contratante, o por terceros contratados para tal fin.

Artículo 63. *En caso de contradicción* entre la presente norma y otra de igual jerarquía, prevalecerán las disposiciones que se adoptan mediante la presente ley, por ser una norma especial para la infraestructura de transporte.

Artículo 64. *El Gobierno Nacional* adoptará las medidas necesarias para garantizar que en el Secop se lleve a cabo el registro de iniciativas de asociación público-privadas, sus procesos de selección y los contratos desarrollados bajo esquemas de asociaciones públicas privadas que tengan por objeto el desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte.

Artículo 65. Se otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de seis (6) meses para:

1. Crear la Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte como una Unidad Administrativa Especial, con independencia administrativa, técnica y patrimonial, con personería jurídica adscrita al Ministerio de Transporte, la cual tendrá un régimen especial en materia de contratación.

La Unidad de Planeación del Sector Transporte tendrá por objetivo 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.

2. Crear la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte como una Unidad Administrativa Especial, con independencia administrativa, técnica y patrimonial, con personería jurídica adscrita al Ministerio de Transporte, la cual tendrá como misión reglamentar y regular e integrar la normatividad del sector, así como regular, promover y proteger la competencia del sector, evitar los monopolios y la posición dominante en los proyectos de infraestructura de transporte y definir la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio de transporte y los proyectos de infraestructura del sector, fijar las tarifas de las actividades reguladas y los topes máximos de actividades no-reguladas del sector transporte, servir de instancia de resolución de conflictos entre los distintos actores del sector transporte. Quedará exceptuada de la competencia de la Comisión, la regulación del modo aéreo.

**Artículo 66.** Para disminuir los costos de construcción, mantenimiento y rehabilitación que se generan en los casos identificados como de alta vulnerabilidad y de emergencia, el Ministerio de Transporte podrá determinar a través de la UPRA, teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 1551 de 2012, y/o del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, los cambios en el uso del suelo que sean requeridos en los instrumentos de ordenamiento territorial para asegurar la estabilidad del suelo y el equilibrio ecológico necesario para evitar impactos financieros negativos en el costo de la infraestructura de transporte.

Para estos casos, el Gobierno Nacional desarrollará los mecanismos de compensación financiera por las restricciones al uso que se impongan y permitan su efectivo reconocimiento al titular afectado.

**Artículo 67.** La presente ley rige a partir de su publicación y deroga el artículo 32 de la Ley 105 de 1993, el artículo 83 de la Ley 1450 de 2011, párrafos 1° y 2° del artículo 87 de la Ley 1474 de 2011 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 18 de junio de 2013, al **Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado, por la cual se adoptan medidas y**

*disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.*

EUGENIO PRIETO SOTO  
Coordinador Ponente

PLINIO OLANO BECERRA  
Coordinador Ponente

LUIS FERNANDO DUQUE  
Ponente

JORGE ELIECER GUEVARA  
Ponente

MAURICIO AGUILAR HURTADO  
Ponente

JORGE PEDRAZA GUTIERREZ  
Ponente

CARLOS ALBERTO BAENA  
Ponente

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado el 18 de junio de 2013 según texto propuesto para segundo debate con modificaciones.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 482 - Jueves, 11 de julio de 2013

SENADO DE LA REPÚBLICA

TEXTOS DE PLENARIA

	Págs.
Texto aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 17 de junio de 2013 al Proyecto de ley números 189 de 2012 Senado, 139 de 2011 Cámara, por la cual se crea el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.....	1
Texto aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 18 de junio de 2013 al Proyecto de ley número 190 de 2012 Senado - 060 de 2011 Cámara, por medio de la cual se reglamenta lo relativo a los requisitos para la utilización de los equipos y elementos de Izaje, así como las condiciones de experiencia y capacitación exigidas a los operadores de los mismos.....	4
Texto aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 17 de junio de 2013 al Proyecto de ley número 191 de 2012 Senado - 074 de 2012 Cámara, por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los cien (100) años de la Aviación en Colombia.....	7
Texto aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 19 de junio de 2013 al Proyecto de ley número 199 de 2013 Senado - 128 de 2012 Cámara, por medio de la cual la nación se asocia a la Conmemoración de los 150 años de Vida Municipal del municipio de Jardín en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.....	7
Texto aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 18 de junio de 2013 al Proyecto de ley número 214 de 2013 Senado, por la cual se dictan normas para restringir la circulación de vehículos en las zonas de playas en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.....	8
Texto aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 18 de junio de 2013 al Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.....	10