

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVII - Nº 397

Bogotá, D. C., viernes, 8 de junio de 2018

EDICIÓN DE 10 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 261 DE 2018 CÁMARA

por medio del cual se dictan disposiciones en materia de establecimiento de peajes en la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial de transporte que benefician al crecimiento urbano de los municipios colombianos y se dictan otras normas.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de ley busca corregir una injusticia que se comete con los municipios de Colombia cuando dentro de la estructuración de los sitios de ubicación de peajes en las vías nacionales se afectan inmensamente la proyección del desarrollo urbano y socioeconómico de estas entidades territoriales. Con el fin de dar claridad a la justificación del proyecto, dividiremos la presentación en tres (3) partes: la primera, la normativa jurídica que regula los peajes; la segunda, el proceso de expansión urbano y socioeconómico de los municipios de Colombia y la afectación que sobre ese proceso afectan la ubicación de ciertos peajes y, por último, alternativas de solución con el presente proyecto de ley.

I. **NORMATIVA JURÍDICA DE LOS PEAJES**

La Ley 105 de 1993, “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, estableció en su Capítulo III Recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte, el régimen de las tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación. En su artículo 21 establece claramente el derecho de la nación para establecer peajes sobre el uso de la infraestructura nacional. El artículo 30 dentro del régimen del

Contrato de Concesión, la nación, los departamentos, los distritos y los municipios para la recuperación de la inversión podrán establecer peajes cuya fijación se regula por las normas sobre la materia.

La Ley 1508 de 2012, “por la cual se establece el régimen jurídico de las asociaciones público-privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones”, permitió la creación de APP de iniciativa privada y/o APP de iniciativa pública. Las concesiones 4G se dividen en proyectos de Iniciativa Pública y de Iniciativa Privada. Para la ejecución de los proyectos de iniciativa pública, la retribución comprende ingresos generados por el recaudo de peajes, vigencias futuras otorgadas por la nación e ingresos por explotación económica de infraestructura; en APP de iniciativa privada la única fuente de retribución del concesionario es el recaudo de las estaciones de peaje.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ha adjudicado 9 proyectos 4G en la primera ola, 9 proyectos en la segunda ola, 2 en la tercera ola y 11 de iniciativa privada. En etapa de Prefactibilidad y Factibilidad se encuentran 13 proyectos.

El Decreto 087 de 2011 “por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”, estableció en los numerales 6.14 y 6.15 del artículo 6, lo siguiente:

6.14 “Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la nación, los departamentos, distritos y municipios”.

6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo”.

De otro lado, los numerales 1 y 5 del artículo 4° del Decreto 4165 de 2011, y el numeral 15 del artículo 11 del mismo decreto, señalan que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) deberá elaborar los estudios para definir los peajes y solicitar al Ministerio de Transporte concepto vinculante previo para la instalación de las casetas de peaje y otros puntos de cobro de acuerdo con las normas vigentes.

Vemos cómo, entonces, la ANI cumple un papel muy importante como estructurador del proyecto para las casetas nuevas de peajes. En la etapa de estructuración del proyecto, el estructurado del mismo adelanta los estudios que identifiquen los sitios de peajes. Así por ejemplo y con base en información suministrada por la ANI “El Consorcio Consultoría Concesiones Viales Colombia estructurador del Corredor Santana-Mocoa-Neiva, en el proceso de estructuración del Contrato de Concesión número 12 de 2015, entregó a la ANI el estudio denominado “Justificación de la instalación de nuevas estaciones de peaje “cuyo alcance era ‘determinar la viabilidad económica, social y técnica de instalar cuatro estaciones de peaje en la vía Santana-Mocoa-Neiva, que se encuentran a cargo de la Nación, evaluando los impactos y externalidades que generaría este tipo de proyecto” (Derecho de Petición a la ANI 2018-304-016133-1).

II. **CRECIMIENTO URBANO**

Las ciudades colombianas han tenido un proceso de crecimiento urbano significativo. Son innumerables los estudios de revistas especializadas, investigaciones extranjeras, gremios, universidades públicas y privadas que dan cuenta del impacto del aumento demográfico en los cascos urbanos, implicando con ello las necesidades de equipamientos urbanos, vivienda, servicios, zonas industriales, etc.

Paralelo a ese constante crecimiento, se ha venido autorizando por parte del Ministerio de Transporte la ubicación de peajes contiguos a los centros urbanos de los municipios que generan los siguientes impactos negativos en el crecimiento y desarrollo de la ciudad: – No Construcción de viviendas de interés social y de otra índole ante la negativa de muchos planificadores y constructores de edificar por el costo diario de pagar peaje diario; – Zonas conurbanas industriales, que no se desarrollan; – Utilización de otras áreas de mayores costos en la provisión de servicios públicos domiciliarios; entre otros efectos adversos. “La firma de la paz y el fin de la guerrilla entre las FARC y el Gobierno son una oportunidad única para que Colombia comience a repensar cómo quiere diseñar sus ciudades en el futuro. Gracias a la estabilidad tras los acuerdos, se espera que el país experimente un crecimiento económico importante. “En la medida en que eso suceda, la gente consume más espacio. Tiene casas o departamentos más grandes, necesita más hospitales, más colegios, más vías, más parques”, dice Galarza. Para el equipo del instituto, el problema de las ciudades colombianas sería crecer desordenadamente sin planificar. Precisamente, esto es lo que el estudio busca prevenir: Una expansión descontrolada, en la que no se tomen en cuenta las necesidades de una ciudad en crecimiento”.

En palabras simples: Hoy, las ciudades colombianas tienen más gente, pero menos espacio. Martín Echenique - Citylab Latino, 23 de octubre de 2017.

III. ALTERNATIVAS PROPUESTAS

Con el proyecto de ley se pretenden:

- La intervención de los representantes legales de los municipios que puedan verse afectados en su proceso de expansión urbana con la ubicación de casetas de peajes, en la etapa de estructuración que adelante en concesiones viales la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o la entidad que haga sus veces.
- La realización de una audiencia, entre los representantes legales de los municipios afectados en sus procesos de expansión urbana y socio-económica con la instalación de casetas de peajes y el Ministerio de Transporte, previo a la expedición del concepto vinculante previo. En los eventos en que se hayan celebrado contratos de concesión y se encuentren vigentes, cada tres (3) años, se podrá adelantar una audiencia entre el Ministerio de Transporte, la ANI, o la entidad que haga sus veces, el representante legal del municipio de ubicación de la caseta del peaje y el concesionario, con el fin de evaluar eventuales ajustes al Contrato de Concesión.

Igualmente se prevé que, cada tres (3) años, se revise en audiencia la solicitud de representantes de municipios que se consideren afectados socio-económicamente con la instalación de peajes, con la finalidad de ser incluidos con tarifas diferenciales.

Por último, se establece que, en las frecuencias mínimas para conservar los beneficios de las tarifas diferenciales en los vehículos particulares de Categoría I, no dedicados a actividades comerciales, sean máximo de dos (2) frecuencias mensuales (ida y vuelta); esto, con el fin de no afectar la movilidad de las personas de más bajos recursos que tengan su vehículo particular.

Un ejemplo nos ilustra mejor esta situación: Un residente propietario de un pequeño automóvil en el municipio de Hobo (Huila) que tiene peaje al norte de su municipio (estación Cauchos) si se dirige al municipio de Neiva y al sur si se dirige al municipio de Gigante (estación Laberinto), para conservar los beneficios de la tarifa diferencial de los peajes deberá realizar 12 viajes ida y vuelta; esto es, 24 cobros de peaje. No existe la más mínima

posibilidad de que un propietario de vehículo residente en el municipio de Hobo conserve el derecho a la tarifa diferencial convirtiéndose en una burla lograr los beneficios previstos en la Resolución 0001207 de 2015 del Ministerio de Transporte, con lo que, además, se afectan de paso el turismo, la recreación, el desplazamiento a la ciudad capital en provisión de bienes y servicios que no se encuentran en su localidad.

IV. ARTICULADO PROPUESTO PARA DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 261 DE 2018 CÁMARA

por medio del cual se dictan disposiciones en materia de establecimientos de peajes en la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial de transporte que benefician el crecimiento urbano de los municipios colombianos y se dictan otras normas.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o quien haga sus veces, previo a la entrega de los estudios definitivos que definen los peajes, remitirá al representante legal de los municipios donde se ubicarán las casetas de peajes o de aquellos municipios donde no estarán ubicados pero cuyos centros urbanos por su proximidad tengan afectación directa en su ordenamiento territorial, para que profieran un concepto relacionada con el impacto de los peajes en el crecimiento urbano y el desarrollo económico y social de la entidad territorial. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o quien haga sus veces, estará en la obligación de pronunciarse sobre este concepto en el informe que envíe al Ministerio de Transporte para la promulgación del concepto vinculante previo que emite esta entidad.

Artículo 2°. Con anterioridad al concepto a que hace relación el presente artículo que profiera el Ministerio de Transporte, deberá adelantarse una audiencia entre esta entidad y el municipio respectivo para evaluar exclusivamente el estudio remitido por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o la entidad que haga sus veces y plantear de ser el caso alternativas posibles en la ubicación de las estaciones de peajes, para lo cual podrán asistir los representantes de la entidad que adelantaron los estudios en la fase de estructuración. En la resolución o dictamen que profiera el Ministerio de Transporte, deberá pronunciarse expresamente sobre los argumentos esgrimidos por el Representante Legal de los municipios en la audiencia realizada.

Parágrafo transitorio. En los contratos de concesión vigentes, una vez transcurridos tres (3) años de vigencia, a solicitud del representante legal del municipio que se encuentre en los eventos previstos en el artículo 1° de la presente ley, podrá solicitar la convocatoria de la audiencia con el fin de presentar la afectación para el crecimiento urbano de la entidad territorial de la ubicación del respectivo peaje. A dicha audiencia deberán asistir las entidades previstas en este artículo, y donde, se presentarán alternativas que permitan al Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario tomar los correctivos necesarios que ajusten el Contrato de Concesión, sin que se perjudiquen los compromisos adquiridos.

Artículo 3°. Cumplidos tres (3) años de vigencia de la Concesión, los representantes legales de municipios que se consideren afectados en su desarrollo socio-económico y que no se encuentren beneficiados de las tarifas diferenciales podrán solicitar una audiencia privada en los términos previstos en los artículos anteriores.

Artículo 4°. El número de frecuencias mínimas mensuales para beneficiarse de las tarifas diferenciales de los peajes no podrán exceder de dos (2) para los vehículos de servicio particular no dedicados a la actividad comercial de Categoría I.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir su promulgación.

Presentado por


HÉCTOR JAVIER OSORIO BOTELLO
REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR EL HUILA

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 7 de junio del año 2018 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 261 de 2017 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Héctor Javier Osorio Botello*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.