Infraestructura de transporte con capital privado y autonomía territorial #2

Norma: Ley 1682 de 2013 · Nacional
Acción propuesta: Modificar
Estado: Recibido
Etiquetas: Trámites, Economía, Corrupción, Descentralizar, Autonomizar, Transporte, Tecnología
Autor: PORTO (@fport2)
Publicada: 2 de septiembre de 2026
Respaldo: 0 apoyos · 0 comentarios · 0 reposts
https://www.destraba.org/propuesta/s4xK1vlDyDR4WP2htyxH

Desarrollo de la idea

Sobre el artículo 39

El Ministerio de Ambiente puede llenar los términos de referencia integrales con cualquier variable, sin ningún límite escrito sobre qué puede exigir, así que cualquier gobierno de turno puede meter ahí una agenda de política pública general disfrazada de requisito técnico, en vez de exigir solo lo que protege un daño ambiental real y verificable. Además, la posibilidad de pedir información adicional "de manera excepcional" no tiene ningún límite de rondas ni de tiempo, cada solicitud reinicia el reloj del trámite, y aunque el plazo legal formal es de noventa días hábiles, en la práctica el trámite completo rara vez baja de dieciocho meses, lo que hace imposible para cualquier inversionista calcular con certeza cuándo termina el proceso real.

Sobre el artículo 40

El liderazgo de la consulta previa está siempre en cabeza del Ministerio del Interior sin importar el tamaño ni el nivel del proyecto, un ministerio que atiende mil cien municipios a la vez no puede dar la misma velocidad de respuesta que un actor más cercano al territorio, y todo el proceso queda hoy en manos de una sola institución pública sin ninguna vía de mercado que agilice la parte puramente logística.

Sobre el artículo 63

Permite usar infraestructura privada en caso de "emergencia, desastre o calamidad pública" sin anclar esas palabras a ninguna definición técnica existente, dejando abierta la puerta a que se invoque una emergencia sin la causal real que ya exige otra ley. Además, el reconocimiento económico al privado queda sujeto a que las partes se pongan de acuerdo algún día, sin ninguna fecha límite real de pago.

Sobre el artículo 66

Crea dos entidades nuevas, la Unidad de Planeación y la Comisión de Regulación, sin exigir primero un análisis real de si esas funciones se pueden absorber dentro de una dependencia ya

existente del Ministerio de Transporte, y sin ningún recorte compensatorio que evite que el gasto total del sector crezca sin control.

Sobre el artículo 67

Exige compensación financiera al propietario afectado por cambios en el uso del suelo, pero no dice cómo se calcula esa compensación, dejándola en la práctica a discreción del Estado sin ningún mecanismo real que garantice que sea efectivamente compensatoria.

Sobre el artículo 69

Deja la iniciativa de convocar a los municipios de un corredor logístico exclusivamente en manos del Ministerio de Transporte, sin que los propios municipios afectados puedan solicitar esa coordinación conjunta cuando el Ministerio no la impulsa primero.

Sobre el artículo 70

Solo permite que la Nación adquiera obligaciones condicionales para atraer socios estratégicos en entidades financieras de infraestructura, sin que un departamento o distrito pueda hacer lo mismo con su propio vehículo financiero territorial.

Propuesta de solución

Sobre el artículo 39

Exigir que los términos de referencia integrales solo incluyan variables con una relación causal directa y medible con el proyecto específico, agua, suelo, biodiversidad, aire, ruido, prohibiendo criterios de política pública general sin ese vínculo causal directo, y exigiendo que cada requisito nuevo venga acompañado de una justificación técnica publicada. Permitir que un estudio ambiental que ya cumpla un estándar internacional reconocido, como los Estándares de Desempeño de la Corporación Financiera Internacional, sirva como base válida para la licencia ambiental colombiana, sin duplicar el mismo análisis dos veces. Limitar a una sola ronda la solicitud de información adicional después del estudio declarado completo, con un plazo fijo de respuesta para el solicitante, y reanudar el conteo de los noventa días hábiles legales exactamente donde se quedó al recibir esa información, en vez de reiniciarlo desde cero.

Sobre el artículo 40

Establecer que quien lidera la consulta previa nunca puede ser la misma entidad interesada en que el proyecto avance. Para un proyecto municipal, otro municipio del mismo departamento con capacidad técnica certificada lidera la consulta mediante convenio interadministrativo entre municipios, la figura ya prevista en la Ley 489 de 1998, por cercanía geográfica o por turnos rotativos entre municipios ya certificados, y el departamento solo entra si ningún municipio certificado está disponible. Para un proyecto departamental o de un distrito, el Ministerio del Interior lidera la consulta a través de una oficina territorial permanente en ese mismo departamento, no desde Bogotá. Para un proyecto que cruza varios departamentos, el Ministerio del Interior lidera la consulta, salvo que los departamentos afectados pacten un convenio horizontal para revisarse la consulta entre ellos. Crear un registro abierto, sin límite de agencias,

de agencias privadas acreditadas por criterios técnicos objetivos y públicos, para ejecutar la logística completa del proceso, mapeo técnico, traducción, convocatoria y socialización, pagadas por el interesado, que no puede contratar una agencia propia o vinculada a él. Publicar en el mismo registro digital de la entidad el resultado de cada proceso ejecutado por una agencia acreditada y cualquier tutela posterior que lo haya cuestionado. Exigir que la agencia mantenga una póliza de responsabilidad que responda patrimonialmente si una autoridad judicial declara después que el proceso fue defectuoso o fraudulento. Permitir que la comunidad afectada objete a la agencia propuesta con una razón documentada y pida que el interesado contrate otra distinta del mismo registro. Mantener en la entidad pública correspondiente, según el esquema territorial ya definido, el deber activo de verificar que el proceso ejecutado por la agencia acreditada cumplió los estándares de buena fe, información completa y participación real de las instituciones representativas de la comunidad, antes de protocolizar el resultado, coherente con lo que exige la Sentencia de unificación SU-123 de 2018, sin que eso signifique que la entidad pública vuelva a ejecutar la logística que ya delegó en la agencia. Resolver el permiso o la negativa correspondiente en un plazo corto y fijo una vez protocolizado el resultado.

Sobre el artículo 63

Anclar la causal de emergencia a la definición técnica ya existente en la Ley 1523 de 2012, que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, en vez de dejar la palabra emergencia sin ningún criterio propio. Exigir un plazo de pago real y obligatorio después de superada la emergencia, con interés de mora calculado con el Indicador Bancario de Referencia más margen si el Estado se atrasa, sin bloquear el uso temporal de la infraestructura mientras tanto, dado que no hay transferencia de dominio de por medio.

Sobre el artículo 66

Exigir que, antes de crear la Unidad de Planeación y la Comisión de Regulación como entidades nuevas, el Gobierno publique un análisis real que demuestre que esas funciones no se pueden absorber dentro de una dependencia ya existente del Ministerio de Transporte. Si el análisis demuestra que no es viable absorberlas, crear las entidades acompañadas de la eliminación o fusión de funciones redundantes en el Ministerio, para que el gasto total del sector no crezca, se reorganice.

Sobre el artículo 67

Calcular la compensación con el mismo mecanismo de avalúo comercial del artículo 23 de esta misma ley, Instituto Geográfico Agustín Codazzi o un privado inscrito en una Lonja de Propiedad Raíz, en vez de dejarla a discreción del Estado, y sujetarla al mismo esquema de plazo de pago obligatorio con interés de mora ya corregido en otros artículos de esta ley.

Sobre el artículo 69

Permitir que cualquier municipio comprendido en un corredor logístico ya definido convoque directamente a los demás municipios del mismo corredor para coordinar la reglamentación del flujo de carga, sin que el Ministerio de Transporte tenga que convocar primero. El Ministerio se suma solo si algún municipio lo invita, o si los municipios no logran ponerse de acuerdo entre ellos y

piden su mediación.

Sobre el artículo 70

Permitir que un departamento o un distrito constituya su propio vehículo financiero territorial equivalente a la Financiera de Desarrollo Nacional, con la misma facultad de adquirir obligaciones condicionales para atraer socios estratégicos, sujeto a los mismos criterios de sostenibilidad fiscal de la Ley 358 de 1997 y la Ley 819 de 2003, a la autorización correspondiente del Ministerio de Hacienda para endeudamiento externo territorial, y al mismo régimen de autorización previa de la Superintendencia Financiera que exige el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero a cualquier entidad de este tipo, sin ninguna excepción por ser de origen territorial. Aclarar que ningún departamento o distrito puede firmar tratados ni acuerdos de cooperación internacional a nombre del país, esa facultad sigue siendo exclusiva de la Nación.