

CONTENIDO

1. NOVEDADES NORMATIVAS

1.1 Requisitos para aprobación y certificación de la viabilidad técnica y financiera de los proyectos de infraestructura.

2. NOVEDADES JURISPRUDENCIALES

2.1 Inexistencia o invalidez del contrato no afecta cláusula compromisoria

3. OBSERVATORIO LEGISLATIVO

3.1 Principales proyectos de ley en materia de infraestructura

1. NOVEDADES NORMATIVAS

1.1 Requisitos para aprobación y certificación de la viabilidad técnica y financiera de los proyectos de infraestructura.

El 11 de marzo del año en curso, fue expedida la resolución 640 por la cual se establecen los requisitos para la aprobación y certificación de la viabilidad técnica y financiera de los proyectos de infraestructura en el sector transporte, para atender, mitigar, prevenir o fortalecer la infraestructura.

El primer punto versa sobre los responsables de otorgar viabilidad técnica y financiera a los diferentes proyectos; el Invias otorgará dicha viabilidad a los proyectos relacionados con el modo carretero de la Red Vial Nacional no concesionada y terciaria y de los modos férreos y fluviales de su competencia. Por su parte, la ANI será la encargada de los proyectos relacionados con las vías concesionadas, y

la unidad administrativa especial de la Aeronáutica Civil, otorgará viabilidad a los proyectos de infraestructura aeroportuaria y aeronáutica.

Otro punto importante, es que hasta cuando se agote el presupuesto disponible para las operaciones de redescuentos de acuerdo con la certificación que expida Findeter o hasta el 30 de noviembre de 2014, los proyectos radicados en el Ministerio de Transporte se evaluarán. La dirección de Infraestructura del Ministerio remitirá a la entidad competente, los proyectos dentro de los cinco días hábiles siguientes a su radicación, quienes tendrán 20 días para expedir la viabilidad del proyecto.

Aprobación y expedición de la certificación de viabilidad técnica y financiera

El tercer punto sobre el que trata la resolución menciona que para la aprobación y expedición de la certificación de viabilidad técnica y financiera de los proyectos se deberá anexar: Formato de solicitud denominado Información Básica; Certificación original expedida por el intermediario financiero que otorgará el crédito, donde conste que el solicitante tiene aprobado un cupo de crédito por un monto igual o superior al del proyecto presentado; Certificación original del Consejo Departamental Distrital y/o Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres, donde se evidencie que el proyecto es para atender, mitigar, prevenir o fortalecer la infraestructura frente al riesgo generado por la ocurrencia de eventos naturales y el impacto del cambio climático; Copia del plano de localización general de la zona a intervenir y planos del proyecto;

Estudios y diseños definitivos; Para solicitudes presentadas por entidades públicas, se deberá adjuntar copia de la Ordenanza, del Acuerdo, del acta de Junta o Consejo Directivo, según corresponda, donde se autorice la adquisición del crédito.

El artículo 4, adiciona documentación para la aprobación y certificación de la viabilidad técnica y financiera de los proyectos de equipamiento para infraestructura del sector transporte.

El estudio de viabilidad técnica de los proyectos que haga el Ministerio de Transporte, la ANI, el Invías y la Aerocivil, según sea el caso, se hará teniendo en cuenta la información técnica presentada por el solicitante de acuerdo con los documentos establecidos en los artículos 3 o 4 de la resolución, según el caso.

Por último, en caso que el proyecto presentado esté relacionado con el Plan Vial Priorizado y la aprobación del mismo modifique el Plan inicialmente presentado, la entidad territorial deberá comunicar a la Dirección de Infraestructura, los ajustes realizados al plan inicialmente aprobado con el fin de que sea actualizado por este Ministerio.

2. NOVEDADES JURISPRUDENCIALES

2.1 Inexistencia o invalidez del contrato no afecta cláusula compromisoria

El pasado 13 de febrero, el Consejo de Estado profirió un fallo dando solución al litigio de la Sociedad Constructora Chípalo y Otros quienes demandaron al Municipio de Ibagué, por medio de una acción de reparación directa. Lo anterior, tuvo cabida ya que el Concejo muni-

cipal de Ibagué, decretó la construcción de una obra pública denominada "Ampliación de la Avenida Ambalá", obra que afectó terrenos de propiedad de la Constructora Chípalo S.A, entre otras, ocupándolos en forma permanente con motivo de dicha obra.

Con motivo de lo anterior, se suscribió un Acta de compromiso o convenio entre el gerente del Departamento Administrativo de Valorización Municipal y la Constructora, en el cual acordaron, un cruce de cuentas entre la contribución de valorización total de los predios y el valor total de venta de los terrenos afectados; la entrega de dichos predios se consideró como pago de contado de la valorización respecto de la obra "Ampliación Avenida Ambalá" de parte de la Constructora.

Dentro del convenio, se pactaron todas las cláusulas pertinentes de los contratos estatales, dentro de ellas, la cláusula compromisoria.

Tribunal de Tolima se declara competente pese a existir cláusula compromisoria

El conflicto se generó cuando el Municipio posteriormente, se negó a legalizar el compromiso anteriormente descrito, porque la Constructora, luego de muchos requerimientos al Municipio, lo demandó por medio de una acción de reparación directa ante la jurisdicción, omitiendo así, la cláusula compromisoria que se encuentra dentro del pacto.

El Tribunal de Tolima, siendo juez de primera instancia, falló en contra del Municipio de Ibagué, quién alegando la excepción de falta de jurisdicción por existir una cláusula compromisoria, apeló ante el Consejo de Estado.

Éste último, revoca el fallo del tribunal, argumentando que la cláusula compromisoria desplaza la competencia de la jurisdicción contenciosa, ya que con esta cláusula, las partes se obligan a someter sus diferencias a la decisión de un tribunal de arbitramento, renunciando así a hacer valer sus pretensiones ante los jueces permanentes.

Excepción de falta de jurisdicción por existencia de una cláusula compromisoria

La Constructora, alegó la pertinencia de demandar ante la jurisdicción contenciosa ya que lo que se presentó fue una responsabilidad patrimonial por ocupación temporal o permanente de bienes, que se configura cuando la administración o un particular ocupan de manera arbitraria un inmueble afectando así los derechos de los propietarios de dichos bienes. Por lo anterior, la Constructora, interpuso la acción de reparación directa.

Ahora bien, la Corte Constitucional y el Consejo de Estado, han señalado que la autonomía de la cláusula compromisoria determina la habilitación de los árbitros para decidir cualquier tipo de controversia que surja entre las partes, aún en el evento en que el contrato objeto de su pronunciamiento sea nulo o inexistente.

El Consejo de Estado explica entonces, que la cláusula compromisoria contiene una renuncia anticipada, ex ante, que las partes convienen respecto de la jurisdicción permanente, ante la eventualidad de un futuro conflicto, por tanto está llamada a aplicarse en relación con las diferencias surgidas a partir de su

celebración. Por lo anterior, resuelve revocando la Sentencia del Tribunal de Tolima y en su lugar declara probada la excepción de falta de jurisdicción (por la existencia de una cláusula compromisoria) propuesta por la parte demandada.

3. OBSERVATORIO LEGISLATIVO

3.1 Principales proyectos de ley en materia de infraestructura

El pasado lunes 18 de marzo el Congreso de la Republica inició el segundo periodo de la Legislatura 2012-2013.

En materia de infraestructura, existen por lo menos 17 proyectos de ley en curso relacionados con temas gremiales.

Movimientos lentos en la primera semana de sesiones ordinarias

Dentro de la agenda de la semana del 18 al 22 de marzo, el Senado de la República debatió solo dos proyectos de ley. El primero de ellos busca crear la figura del defensor de las víctimas de la movilidad y la creación del Comité de Usuarios del Servicio Público del Transporte.

El segundo proyecto, mediante el cual se pretende que la nación ceda a los departamentos los recursos por concepto de contribución en contratos de obra pública y de concesión, no fue bien acogido por la Comisión Sexta y recibió ponencia negativa para primer debate, por lo que se espera que su trámite legislativo no trascienda de esta instancia y sea archivado.

En la Cámara se efectuó el tercer debate del proyecto de ley que pretende crear el subsidio para la tarifa del Sistema Integrado de Transporte, en el cual se establece que la tarifa diferencial con sus ajustes deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Igualmente, establece el proyecto de ley, que los contratos vigentes al momento de promulgarse la ley, serán revisados con el objeto de realizar los ajustes a la estructura financiera de los mismos.

Reforma a la Superintendencia de Transporte

Desde el pasado mes de agosto, se radicó ante la Cámara el proyecto de ley mediante el cual se pretende reformar la actual Supertransporte para dar paso a la Superintendencia de Infraestructura y el Transporte.

Esta reforma, además de fortalecer la actuación administrativa sancionatoria, tiene como particularidad la creación de una contribución para la vigilancia, tributo que coexistiría con la tasa de vigilancia existente actualmente.

Modificaciones a la sobretasa ambiental

En el periodo legislativo anterior se radicó el proyecto que busca modificar la tarifa de la sobretasa ambiental, aumentándola del 5% al 8%, pero mantiene la base gravable consistente en el valor total del peaje a pagar por cada vehículo que transite por la vía, según la clasificación vigente al momento de su causación.

La apuesta gubernamental en materia legislativa

Sin lugar a dudas el proyecto de mayor impacto e importancia para el sector infraestructura está representado en la llamada "Ley de Infraestructura".

De acuerdo con información suministrada por el Ministerio del Interior, el Gobierno radicaría el proyecto el próximo 2 de abril y aunque no se conoce el texto definitivo que se presentará en el Congreso, es de conocimiento general los puntos principales del mismo.

El Ministerio de Transporte ha anunciado una serie de disposiciones especiales en materia de adquisición de predios, licencias ambientales y traslado de redes de servicios públicos, que buscan contrarrestar el efecto negativo de estos obstáculos que han frenado el desarrollo de varios de los grandes proyectos de infraestructura.

Adicionalmente, con el fin de obtener los recursos necesarios para la financiación de proyectos de infraestructura, se piensa crear una Contribución de Valorización Nacional, podrá ser cobrada por los entes públicos del orden nacional responsables de su ejecución, propuesta que había sido presentada como parte de la reforma tributaria, pero que fue descartada en su momento.

Otros proyectos en curso

Se encuentran en trámite en el Congreso los siguientes proyectos de ley:

Modernización de la organización y funcionamiento de los departamentos; Desarrollo industrial en Colombia; Selección abreviada a las Organizaciones de Acción Comunal; Promoción de la adquisición de bienes y/o servicios con criterios ambientales en las entidades estatales; Medidas para la detección y evaluación de Obras Públicas Inconclusas; Código de Recursos Naturales y Ambientales; Beneficios tributarios para las construcciones ambientalmente sostenibles; Seguridad aérea; creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; Código Aeronáutico; Código Nacional de Tránsito Terrestre; y Promotora para la Integración de la Conectividad Multimodal.

Si desea obtener alguno de los documentos aquí reseñados puede realizar la solicitud en la siguiente dirección de correo electrónico: dgarzon@infraestructura.org.co

