



El futuro es de todos

Gobierno de Colombia

Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

Nombre de la entidad		Departamento Nacional de Planeación - Ministerio de Transporte - Ministerio de Hacienda y Crédito Público			
Responsable del proceso		Katherin Sandoval Chacón - Directora del Programa de Participación Privada en Infraestructura de la Subdirección General Sectorial y Julián Aguilar Ariza - Jefe de la Oficina Asesora Jurídica			
Nombre del proyecto de regulación		"Por el cual se adiciona la Sección 13 al Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015 Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el objeto de definir los términos y condiciones en que podrán establecerse Unidades Funcionales de Vía Férrea en proyectos de Asociación Público Privada de infraestructura férrea, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 6 del artículo 5 de la Ley 1508 de 2012"			
Objetivo del proyecto de regulación		Definir los términos y condiciones en que podrán establecerse Unidades Funcionales de Vía Férrea en proyectos de Asociación Público Privada de infraestructura férrea, incluyendo su monto mínimo del presupuesto estimado de inversión			
Fecha de publicación del informe		28 de julio de 2021			
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta:		15 días			
Fecha de inicio		2 de junio de 2021			
Fecha de finalización		17 de junio de 2021			
Enlace donde estuvo la consulta pública		https://www.dnp.gov.co/DNPN/normativa/proyectos-de-normatividad			
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto		Página web oficial del DNP			
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios		Correos electrónicos: marparado@dnp.gov.co, juaguilar@dnp.gov.co y comentarios@dnp.gov.co"			
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes		2			
Número total de comentarios recibidos		20			
Número de comentarios aceptados		9		%	
				45%	
Número de comentarios no aceptados		11		%	
				55%	
Número total de artículos del proyecto		5			
Número total de artículos del proyecto con comentarios		5		%	
				100%	
Número total de artículos del proyecto modificados		4		%	
				80%	
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Cámara Colombiana de Infraestructura	<p>Artículo 2.2.2.1.13.1. Definiciones.</p> <p>- Se recomienda incluir una definición para los equipos encargados de la operación y mantenimiento que circula por las vías férreas, dado que este equipo puede ser tractivo o remolcado y no corresponde a componentes fijos. Por ejemplo: bateadoras, reguladoras, perfiladoras, alineadoras, estabilizadores, entre otros.</p> <p>- Dentro del sistema férreo un componente fundamental es permitir la carga y descarga de lo transportado; por lo anterior, es relevante incluir definiciones de centros de transferencia u otros elementos logísticos que permitan la transferencia modal. Por ejemplo: patios de apoyo intermodal, grúas, pórticos, zonas de almacenaje, bodegas, entre otros.</p> <p>- Respetuosamente se solicita que en el artículo de "Definiciones": (i) se defina infraestructura férrea, y (ii) se aclare si lo definido a través de dicho artículo complementa o deroga normatividad aplicable a la infraestructura férrea y ferroviaria en la actualidad. Esto por cuanto se ha evidenciado que en el sector férreo no hay suficiente regulación, la poca regulación que existe es confusa, incompleta y contradictoria, y además no existe coordinación interinstitucional entre las entidades involucradas en la gestión y desarrollo del sector férreo, tal como se identificó en el Plan Maestro Ferroviario.</p> <p>- Las definiciones resultan confusas e imprecisas, e incluyen uno y múltiples supuestos a la vez que tienen la potencialidad de generar ambigüedades en aplicación de la norma. Si bien se destaca que la normatividad debe ser flexible para adaptarse a distintos esquemas de proyectos (pasajeros y/o carga, urbano y/o nacional), termina por ampliarse la definición al punto de que no se encuentra algún límite en la misma.</p> <p>- No es claro si la definición de Subistemas ferroviarios está sujeta a cambios en cada uno de los contratos o si se refiere a que en los contratos se incluya un listado taxativo de los componentes que serán considerados subistemas ferroviarios.</p> <p>- En la definición de UFVF se incluye la fórmula "o a una o varias partes de uno o más subistemas ferroviarios", con lo cual se desdibuja el límite de la definición y con ello su aplicación. En segundo lugar, entre Disponibilidad Parcial y Estándares de Calidad sólo hay una coma, lo cual no conecta adecuadamente las dos oraciones y lleva a que no sea clara la regulación.</p>	No Aceptada	<p>- En el estudio técnico que se adelantó, entre otros análisis, para la elaboración del Decreto y en las mesas de trabajo realizadas, se determinó no incluir el equipo tractivo y remolcado, teniendo en cuenta la dificultad para establecer la disponibilidad parcial respecto a los mismos, la cual se predica en este proyecto de Decreto para las Unidades Funcionales de Vías Férreas.</p> <p>- En cuanto a los componentes para carga y descarga, se consideran incluidos en la definición de Infraestructura Ferroviaria, en la siguiente redacción "Es el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones necesarias para prestar los servicios férreos y todos aquellos elementos asociados a este modo de transporte (...)".</p> <p>- La definición de Infraestructura Ferroviaria incluida en el presente Decreto no deroga, ni sustituye los conceptos contenidos en otras disposiciones normativas de rango legal. Esta definición es meramente enunciativa para efectos de la aplicación de la reglamentación que se desarrolla, por lo tanto aquellos elementos descritos en la definición no deberán entenderse como los únicos que podrán aplicarse a los proyectos de infraestructura ferroviaria, pudiendo acudir a otras referencias normativas vigentes sobre el particular.</p> <p>- En cuanto a su apreciación en la que señala que "No es claro si la definición de Subistemas ferroviarios está sujeta a cambios en cada uno de los contratos o si se refiere a que en los contratos se incluya un listado taxativo de los componentes que serán considerados subistemas ferroviarios", se aclara que teniendo en cuenta la definición en cada ejercicio de estructuración del proyecto, para poder dar aplicación a este concepto se deberá determinar por el área técnica cuáles elementos harán parte de estos subistemas ferroviarios, dado que la definición incluida en el Decreto es meramente enunciativa.</p> <p>- En cuanto a la apreciación sobre que las definiciones son imprecisas, e incluyen uno y múltiples supuestos, es pertinente mencionar que estas se establecieron de manera amplia y general, toda vez que puede correrse el riesgo de dejar por fuera elementos o actividades que se pueden llegar a requerir en este tipo de proyectos. Ahora bien, se adiciona una "y" entre Disponibilidad Parcial y Estándares de Calidad en la definición de UFVF, conforme al comentario planteado para mejorar la claridad de la redacción.</p> <p>- Finalmente, respecto de la observación sobre que la inclusión en la definición de UFVF de la fórmula "o a una o varias partes de uno o más subistemas ferroviarios", "desdibuja el límite de la definición y con ello su aplicación", se destaca que precisamente la relación directa constructiva y operacional, como se define en el Decreto, permite que esta definición se ajuste a la realidad necesaria del proyecto, según corresponda.</p>
2	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Cámara Colombiana de Infraestructura	<p>Artículo 2.2.2.1.13.1. Definiciones (...) Equipamiento Fijo.</p> <p>- Consideramos que dicha definición no es correcta, en la medida en que el equipamiento incluye las obras civiles, equipos y componentes objeto de construcción o suministro para un proyecto ferroviario, por lo que sus componentes hacen parte del mismo. Por lo anterior, sugerimos modificar la definición propuesta.</p> <p>- Ahora bien, en lo que respecta al alcance de esta definición, amablemente proponemos la inclusión de los conceptos de repotencialización o remanufactura de equipos. Lo anterior, dado que los costos de algunos equipos necesarios para el correcto mantenimiento de las vías férreas, son considerablemente altos y los fabricantes de los mismos pueden llegar a ofrecer servicios de repotencialización o remanufactura de los equipos y extender de esta manera la vida útil, disminuyendo el valor del CAPEX y consecuentemente el costo que paga el usuario de la vía férrea o el requerimiento de vigencias futuras del estado. Adicionalmente, recomendamos incluir el concepto de área de servicio y talleres, que corresponden a elementos que en algunos corredores férreos son necesarios para la correcta operación no solo de la vía férrea, sino del sistema ferroviario y permitiendo contar con transporte intermodal, que es el fin último de esta infraestructura. Según las observaciones anteriores, se propone la siguiente redacción:</p> <p>"Equipamiento Fijo: Es la construcción y/o rehabilitación de obras civiles y/o a la provisión e instalación, repotencialización, remanufactura de equipos y componentes asociados a esas obras necesarias para la ejecución de un proyecto férreo, de conformidad con lo previsto en el contrato de Asociación Público Privada, tales como estaciones, apartaderos, líneas de asociación talleres y en general cualquier edificación y/o equipo que haga parte del respectivo proyecto, incluyendo la preparación del terreno y los acabados de las obras."</p>	No Aceptada	<p>La definición de Equipamiento Fijo contenida en el artículo 2.2.2.1.13.1. del proyecto de Decreto, comprende la construcción y rehabilitación de obras civiles. Así mismo, la definición permite que se contemplen otros componentes relacionados con el equipamiento fijo que no son necesarios de especificar en una lista detallada, por el riesgo de dejar por fuera elementos o actividades que se pueden llegar a requerir en este tipo de proyectos.</p> <p>Ahora bien, las actividades relacionadas con "repotencialización o remanufactura" pueden entenderse relacionadas en el material rotante que, como se explicó en la respuesta anterior, no se contemplan en el presente Decreto, ante la dificultad de determinar su Disponibilidad Parcial. Dada esta aclaración y teniendo en cuenta que en algún caso puede existir "repotencialización o remanufactura" para algunos equipos fijos y que en la propia estructuración del proyecto será necesario definir en el alcance de los apendices técnicos estas actividades, se entiende que se contempla dentro de la definición planteada y que no es necesario especificarlo dentro de un listado específico en el cuerpo del Decreto. Sin embargo, para dar mayor claridad al respecto se incorpora una aclaración en este sentido dentro del documento de Memoria Justificativa.</p>

3	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Camara Colombiana de Infraestructura	<p>Artículo 2.2.2.1.13.1. Definiciones. (...) Infraestructura Ferroviaria.</p> <p>En la definición de infraestructura ferroviaria se recomienda incluir algunos elementos que son prioritarios en algunos corredores férreos que evidenciamos no se incluyen dentro del borrador, como lo son: i) triángulos de giro, ii) taludes y iii) superestructura. Lo anterior, dado que estos elementos en algunos orígenes, destino o trayectos, respectivamente, por la falta de uso en algunos corredores o por la ampliación de los mismos, deberán ser considerados en las futuras estructuraciones.</p> <p>Adicionalmente, al tratarse de una definición medianamente precisa, sugerimos que se incorporen, en el aparte que amablemente consideren, algunos de las estructuras o conceptos que planteamos en la siguiente redacción, con el fin de contar con una definición más completa: <i>"aquella conformada por obras realizadas para la construcción de la vía: banca, obras de tierra, obras de drenaje transversal y longitudinal (obras de arte), pontones, puentes, viaductos, túneles y edificaciones. En superestructura la infraestructura ferroviaria está conformada por capas de asfalto, traviesas, rieles y aparatos de vía".</i></p>	No Aceptada	La definición de Infraestructura Ferroviaria incluida en el presente Decreto es meramente enunciativa, por lo tanto aquellos elementos descritos en la definición no deberán entenderse como los únicos que podrán aplicarse a los proyectos, pudiendo acudir a otras referencias normativas que sean propias de la naturaleza de este tipo de infraestructura.
4	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Camara Colombiana de Infraestructura	<p>Artículo 2.2.2.1.13.1. Definiciones. (...) Subistemas ferroviarios.</p> <p>- Surge la duda a cuáles instalaciones hacen referencia el cuerpo del texto. Lo anterior, dado que en la definición de "infraestructura ferroviaria" está incluido instalaciones, por lo anterior, sería redundante. Es necesario aclarar cuál es la diferencia entre estos dos conceptos, ya que harían parte tanto de la definición de subistemas, así como de infraestructura ferroviaria.</p> <p>- En la Memoria Justificativa se relacionó que para garantizar la bancabilidad de los proyectos se deben garantizar recursos durante la etapa de construcción, razón por la cual se propone un esquema de UFVF diferenciado a las Unidades Funcionales de Infraestructura que se caracterizan por tener independencia funcional. Si bien estamos de acuerdo con lo anterior, no se debe perder de vista la necesidad de que las Unidades Funcionales (UFVF o de Infraestructura) de los proyectos de APP férreos, en la medida de lo posible, vayan garantizando de forma progresiva la funcionalidad de la infraestructura férrea objeto del contrato respectivo. De forma que, se considera pertinente que el futuro decreto contenga regulaciones que integren los proyectos de APP férreos y en especial las UFVF con proyectos multimodales y/o intermodales, incluyendo la posibilidad de que dichas UFVF sean entregadas con conexiones multimodales y/o intermodales para incrementar la funcionalidad de una UFVF. Esto, teniendo en cuenta que: (i) el país y el Gobierno Nacional se han comprometido con el desarrollo de dichos sistemas, tal como se ha plasmado en el PMTI, en el PND y el Plan Maestro Ferroviario, y (ii) que, según se estructure en cada proyecto, dichas medidas incrementarían la funcionalidad de las UFVF que se vayan entregado o de las cuales se cuente con disponibilidad parcial, garantizando la conectividad de carga y/o pasajeros por sectores y no sólo desde la estación inicial y la estación final del proyecto. Para lo anterior, se propone una modificación a la definición de Subistemas Ferroviarios, con el fin de que dicha definición incluya el concepto de infraestructura necesaria para la interconexión multimodal.</p>	No Aceptada	<p>Como se menciona en la definición de Infraestructura Ferroviaria, las "instalaciones" están relacionadas con el conjunto de estructuras de ingeniería. En ese sentido, las "instalaciones" incluidas en la definición de Subistemas Ferroviarios son propias de este componente.</p> <p>Frente a la consideración de contemplar que las Unidades Funcionales de Vía Férrea se articulen con proyectos multimodales o intermodales, se aclara que el proyecto de Decreto no restringe dicha posibilidad, por lo que es una opción cuya inclusión resulta viable según el tipo de proyecto.</p>
5	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Camara Colombiana de Infraestructura	<p>Artículo 2.2.2.1.13.1. Definiciones (...) Unidad Funcional de Vía Férrea - UFVF</p> <p>Se sugiere que la definición de "UFVF" se modifique a: <i>"la constituyen las obras, diseños, montajes, suministros y/o software que conforman un subistema y que cumplen con un objeto para el servicio de vía, en trayectos determinados convenidos en el contrato, las cuales pueden ser parciales en el proyecto hasta completar el total de los mismos (recibos parciales). Al conformarse parcialmente, su valor podrá ser inferior a las indicaciones de inversión del artículo 2.2.2.1.13.4".</i> Al respecto, será importante tener en cuenta que a diferencia de las Unidades Funcionales de Infraestructura carretera regulaciones que integren los proyectos de APP férreos y en especial las UFVF con proyectos multimodales y/o intermodales, incluyendo la posibilidad de que dichas UFVF sean entregadas con conexiones multimodales y/o intermodales para incrementar la funcionalidad de una UFVF. Esto, teniendo en cuenta que: (i) el país y el Gobierno Nacional se han comprometido con el desarrollo de dichos sistemas, tal como se ha plasmado en el PMTI, en el PND y el Plan Maestro Ferroviario, y (ii) que, según se estructure en cada proyecto, dichas medidas incrementarían la funcionalidad de las UFVF que se vayan entregado o de las cuales se cuente con disponibilidad parcial, garantizando la conectividad de carga y/o pasajeros por sectores y no sólo desde la estación inicial y la estación final del proyecto. Para lo anterior, se propone una modificación a la definición de Subistemas Ferroviarios, con el fin de que dicha definición incluya el concepto de infraestructura necesaria para la interconexión multimodal.</p> <p>Se sugiere que la definición de "UFVF" se modifique a: <i>"la constituyen las obras, diseños, montajes, suministros y/o software que conforman un subistema y que cumplen con un objeto para el servicio de vía, en trayectos determinados convenidos en el contrato, las cuales pueden ser parciales en el proyecto hasta completar el total de los mismos (recibos parciales). Al conformarse parcialmente, su valor podrá ser inferior a las indicaciones de inversión del artículo 2.2.2.1.13.4".</i> Al respecto, será importante tener en cuenta que a diferencia de las Unidades Funcionales de Infraestructura carretera regulaciones que integren los proyectos de APP férreos y en especial las UFVF con proyectos multimodales y/o intermodales, incluyendo la posibilidad de que dichas UFVF sean entregadas con conexiones multimodales y/o intermodales para incrementar la funcionalidad de una UFVF. Esto, teniendo en cuenta que: (i) el país y el Gobierno Nacional se han comprometido con el desarrollo de dichos sistemas, tal como se ha plasmado en el PMTI, en el PND y el Plan Maestro Ferroviario, y (ii) que, según se estructure en cada proyecto, dichas medidas incrementarían la funcionalidad de las UFVF que se vayan entregado o de las cuales se cuente con disponibilidad parcial, garantizando la conectividad de carga y/o pasajeros por sectores y no sólo desde la estación inicial y la estación final del proyecto. Para lo anterior, se propone una modificación a la definición de Subistemas Ferroviarios, con el fin de que dicha definición incluya el concepto de infraestructura necesaria para la interconexión multimodal.</p>	Aceptada	<p>No se acoge la primera redacción propuesta, toda vez que está incluyendo nuevos elementos a los contemplados para la definición de subistema ferroviario y lo hace de forma taxativa, lo cual se estima inconveniente, por cuanto limita la aplicación del concepto a una lista preestablecida podría estar dejando elementos por fuera. Adicionalmente, está sujetando la definición a trayectos que, si bien ya están en operación, se pueden contemplar como unidades funcionales de infraestructura diferentes a las UFVF. Así las cosas, se acoge la segunda redacción propuesta y se modifica la definición de UFVF, en los siguientes términos:</p> <p><i>"Sin perjuicio de los contratos de concesión que se realicen para el suministro y/o operación de material rodante, una UFVF corresponde a un Subistema Ferroviario, o a un conjunto de Subistemas Ferroviarios o a una o varias partes de uno o más Subistemas Ferroviarios, siempre que cumpla con el Presupuesto Mínimo de Inversión establecido en el artículo 2.2.2.1.13.4 del presente Decreto, de la cual se predicará únicamente Disponibilidad Parcial y Estándares de Calidad para efectos de la retribución de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.2.1.13.5 de este Decreto"</i></p>
6	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Camara Colombiana de Infraestructura	<p>Artículo 2.2.2.1.13.2. Integración de Unidades Funcionales de Vía Férrea.</p> <p>- El artículo 13 de la Ley 1882 de 2018, con el que se modifica el artículo 5 de la Ley 1508 de 2012, en el parágrafo 5, fija las condiciones de remuneración para el concesionario en caso que la entidad concedente entregue la infraestructura en condiciones de operación y mantenimiento. A partir de su redacción, se evidencia que el concepto de Unidad Funcional no se menciona, ni se indica como una condición para poder remunerar al concesionario. Con base en lo anterior, el proyecto de decreto presenta una inconsistencia, ya que la infraestructura que se entregue en condiciones de operación no debe estar sujeta a la regulación de las Unidades Funcionales. Se plantea la siguiente modificación a la redacción: <i>"Una vez finalizadas las UFVF, los respectivos componentes y elementos desarrollados conformarán o integrarán <u>II</u> Unidades funcionales de infraestructura de las que trata el artículo 2.2.2.1.1.2 del presente Decreto, <u>III</u> podrán integrarse a la infraestructura que haya entregado la entidad estatal en condiciones de operación que trata el parágrafo 5 del artículo 5 de la Ley 1882, o <u>IV</u> integrarán la infraestructura del proyecto."</i></p> <p>- No es claro cómo procedería lo establecido en el inciso segundo del artículo. No es clara la razón por la cual se deberán conformar unidades funcionales de infraestructura una vez finalizadas las UFVF.</p>	No Aceptada	<p>El evento en que una entidad concedente entregue infraestructura existente en condiciones de operación y pade la retribución como se establece en el parágrafo 5 del artículo 5 de la Ley 1508 de 2012, hace referencia a una situación diferente a lo establecido en el artículo 2.2.2.1.13.2 del presente Decreto. El evento descrito en el parágrafo 5 hace referencia a la operación de infraestructura existente previa a la suscripción del contrato, de la cual se predica disponibilidad total y el cumplimiento de niveles de servicio y estándares de calidad. Ahora bien, esta infraestructura, de conformidad con lo establecido en la estructura de un Proyecto, podrá mas adelante integrar una unidad funcional de infraestructura con disponibilidad total.</p> <p>Por su parte, la integración de unidades funcionales de vía férrea con unidades funcionales de infraestructura se establece en el proyecto de Decreto con el objeto de integrar estas unidades funcionales con disponibilidad parcial a futuras unidades funcionales con disponibilidad total.</p>
7	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Camara Colombiana de Infraestructura	<p>Artículo 2.2.2.1.13.3. Disponibilidad Parcial.</p> <p>En relación con que la disponibilidad parcial se mida con entregas parciales o por partes de subistemas, surge la inquietud de ¿cuál es el rol de dividirlo en subistemas? En caso de presentarse una situación donde un subistema se entregue en partes, implicaría que parte del subistema como tal cumple con alguna función constructiva, de rehabilitación, mejoramiento, equipamiento, mantenimiento y/o operación de un proyecto ferroviario, por lo anterior, desde la misma estructuración de la APP se debió haber contemplado de esa manera. En ese sentido, el articulado debería contemplar la disponibilidad parcial solo cuando finalizado el subistema ferroviario o conjunto de subistemas ferroviarios, cumpla un objetivo o función, y será parte de la estructuración asegurar que los subistemas o conjunto de subistemas cumplan con la exigencia del decreto en su totalidad. Por lo anterior, se recomienda eliminar el aparte <i>"o una o varias partes de uno o más Subistemas Ferroviarios"</i>.</p>	No Aceptada	<p>La interpretación es correcta, en el sentido de señalar que una vez finalizado el subistema ferroviario o conjunto de subistemas ferroviarios, se cumple la disponibilidad parcial que se predica para este tipo de unidades funcionales. Por lo tanto, no se considera necesario el ajuste propuesto, ya que en la definición de UFVF contenida en el artículo 2.2.2.1.13.1, del Decreto se incluye la previsión de que cuando una UFVF esté compuesta por elementos y componentes que pertenecen a diferentes Subistemas Ferroviarios, estos elementos y componentes deberán guardar relación constructiva y/u operacional directa entre sí, entendida como aquella que garantizará la futura operatividad de los procesos y componentes dentro de la misma unidad funcional férrea.</p>
8	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Camara Colombiana de Infraestructura	<p>Artículo 2.2.2.1.13.4. Presupuesto Mínimo de Inversión para UFVF.</p> <p>- A partir de lo dispuesto en la Memoria Justificativa, y considerando apreciaciones adicionales del sector sobre la demora en recuperar las inversiones, respetuosamente se sugiere disminuir el presupuesto mínimo de inversión para UFVF de 15.000 SMLMV a 7.500 SMLMV.</p> <p>- Se solicita aclarar que el ministerio al que se refiere el artículo es el Ministerio de Transporte.</p>	No aceptada	<p>Frente a la sugerencia de modificación del presupuesto mínimo de inversión, se aclara que el monto de 15.000 SMLMV fue determinado en un estudio técnico realizado sobre el particular, basado en experiencias internacionales y nacionales, además de múltiples mesas de trabajo desarrolladas con el Sector, concluyendo que es la cuantía que se ajusta a este tipo de proyectos.</p> <p>De otra parte, se informa que no se considera procedente incluir la aclaración sugerida, en el sentido de señalar de forma expresa que el Ministerio de "Transporte" es la entidad competente para aprobar la incorporación de UFVF. Esto teniendo en cuenta que esta Cartera puede ser objeto de escisión u otras modificaciones en cuanto a su estructura y funciones, por lo que se estima pertinente mantener una referencia general al "Ministerio u Órgano cabeza de sector", en concordancia con los Decretos que se han expedido sobre proyectos APP de Unidades Funcionales de Tramos de Túneles, y Vías Fluviales o Canales de Agua Navegables, hoy incorporados al Decreto 1082 de 2015.</p>

9	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Cámara Colombiana de Infraestructura	Artículo 2.2.2.1.13.5. Derecho a la Retribución. Si bien es cierto dentro de la redacción propuesta del artículo se indica claramente que en ningún caso la remuneración podrá ser igual a la totalidad del presupuesto estimado de inversión y que el monto será el resultado de un análisis técnico, financiero y jurídico, es recomendable que en el artículo se fije un máximo de la remuneración. Lo anterior para evitar discusiones a futuro entre las entidades estructuradoras y quienes aprueban los proyectos y/o condiciones del mismo, por ejemplo, si el valor es del 99% o del 90% de la inversión.	No aceptada	No se considera pertinente definir un porcentaje máximo para fijar el derecho a la retribución, ya que los estudios y análisis deberán contener la justificación técnica, legal y financiera del presupuesto estimado de inversión para las UVFV.
10	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Cámara Colombiana de Infraestructura	Comentarios generales. El Decreto se concentra en regular Unidades Funcionales, a pesar que los proyectos férreos se podrían estructurar en etapas sucesivas en el tiempo. Por ejemplo, el cambio de riel en algunos tramos o corredores, de 75 a 90Byardes, se puede requerir en diferentes momentos del tiempo, dada la demanda de la infraestructura, y esa flexibilización de ejecución a través del tiempo les permite el concepto de Etapa (definido en el decreto 1082 de 2015) y no en Unidades Funcionales. Por lo anterior, recomendamos incluir un artículo donde se indique que los proyectos férreos se pueden estructurar también por medio de Etapas sucesivas en el tiempo.	No aceptada	De conformidad con lo establecido en el parágrafo 6 del artículo 5 de la Ley 1530 de 2012, modificado por el artículo 13 de la Ley 1882 de 2018, el cual es objeto de reglamentación mediante el presente proyecto de Decreto, se habilitó al Gobierno nacional para reglamentar unidades funcionales de vía férrea de las cuales se predicará disponibilidad parcial y estándar de calidad para efectos de la retribución.
11	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Cámara Colombiana de Infraestructura	Comentarios generales. Los sistemas ferroviarios a nivel mundial tienen diversos componentes, de los cuales la infraestructura es solo uno de ellos, por lo cual el citado proyecto de decreto para que tenga la efectividad deseada debe ocuparse de la totalidad de estos elementos. Recientemente el Departamento Nacional de Planeación a través de su Unidad de Apoyo a la Participación Privada emitió la Guía APP Sector Férreo – DNP, este documento hace una completa relación de las principales características y componentes que tienen los sistemas férreos, agrupándolos en tres grandes categorías: • Infraestructura • Material Rodante • Estaciones e Instalaciones El análisis e interpretación del proyecto de decreto publicado atiende dos de estas tres categorías, pero deja por fuera de la reglamentación un elemento esencial para el funcionamiento y operación de un sistema férreo como lo es el suministro del material rodante, el cual es el elemento que permite que las inversiones en infraestructura cumplan su propósito y tengan algún nivel de eficiencia. Por lo anterior, se solicita que el proyecto de Decreto regule lo relacionado con las unidades funcionales de suministro de equipo tractivo (locomotoras) y equipo rodante (vagones) con el fin de permitir que las estructuraciones de Asociaciones Público Privadas puedan contemplar en su alcance la totalidad de los elementos que componen un sistema férreo, de no ser así se generaría un vacío normativo que constituirá una barrera para la materialización de proyectos férreos integrales bajo el esquema de APP.	No Aceptada	En el estudio técnico que se adelantó, entre otros análisis, para la elaboración del Decreto y en las mesas de trabajo realizadas se determinó no incluir el material rodante, teniendo en cuenta la dificultad para establecer la disponibilidad parcial sobre él, de que trata la presente iniciativa para las UVFV.
12	17 de junio de 2021	Juan Carlos Quiñones Guzmán, Vicepresidente Jurídico-Cámara Colombiana de Infraestructura	Comentarios generales. De la Memoria Justificativa se desprende que por la naturaleza de los proyectos ferroviarios es necesario adecuar el concepto de Unidad Funcional de Infraestructura con el fin de promover la viabilidad legal y financiera de los proyectos de APP férreo. De hecho, en la Memoria Justificativa se establece que "un proyecto ferroviario podrá incluir tanto Unidades Funcionales de Infraestructura como UVFV". Sin embargo, de la redacción del Proyecto de Decreto no se desprende una conexión entre la propuesta de definición de UVFV y lo regulado mediante el artículo 2.2.2.1.2 del Decreto 1082 de 2015 y el artículo 13 de la Ley 1882 de 2018, por lo que parece que la definición de UVFV es una regulación independiente de aquellas contenidas en las disposiciones mencionadas. Adicionalmente, salvo por lo establecido en el artículo 2.2.2.1.13.2, no es clara la forma en la que se podrán incluir las Unidades Funcionales de Infraestructura, desde la estructuración del proyecto. Por lo anterior se sugiere y se recomienda aclarar en el texto de modificación (i) que en lo no definido o regulado para las UVFV aplica lo definido y regulado para las Unidades Funcionales de Infraestructura, y (ii) cómo deben integrarse las UVFV con las Unidades Funcionales de Infraestructura desde la estructuración del proyecto, y no sólo cuando estén finalizadas.	No aceptada	La interpretación es incorrecta, teniendo en cuenta que el artículo 2.2.2.1.13.2 del proyecto de Decreto permite la integración de unidades funcionales de vía férrea con las de infraestructura. En el momento de la estructuración deberá determinarse en el contrato la forma y plazos en que se integrarán la unidad funcional de vía férrea con las unidades funcionales de infraestructura.
13	17 de junio de 2021	Agencia Nacional de Infraestructura	Sugerimos hacer un uso homogéneo y cuidadoso de los términos definidos a lo largo del proyecto de decreto y su memoria justificativa. El término definido "Unidad Funcional" no se encuentra definido de esta manera en la Ley 1508 de 2012 ni en su decreto reglamentario. Por lo tanto, es mejor dejar tal concepto en minúscula para efectos de evitar confusiones o interpretaciones conceptuales erróneas, tal y como se usa en la Ley y el reglamento	Aceptada	Se acepta el comentario para todo el Decreto, de acuerdo con los ajustes en control de cambio remitidos por la ANI.
14	17 de junio de 2021	Agencia Nacional de Infraestructura	En el encabezado nombre del Decreto Ajuste en control de cambios sugieren eliminar la palabra pactarse por establecerse "Por el cual se adiciona la Sección 13 al Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015 Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el objeto de definir los términos y condiciones en que podrán establecerse Unidades Funcionales de Vía Férrea en proyectos de Asociación Público Privada de Infraestructura férrea, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 6 del artículo 5 de la Ley 1508 de 2012"	Aceptada	Se acepta ajuste de redacción, de conformidad con la terminología utilizada en el parágrafo 6 del artículo 5 de la Ley 1530 de 2012, modificado por el artículo 13 de la Ley 1882 de 2018.
15	17 de junio de 2021	Agencia Nacional de Infraestructura	Ajuste en control de cambios sugiere eliminar el conector "a" tachado: "Artículo 2.2.2.1.13.1. Definiciones. (...) Equipamiento Fijo: Es la construcción y/o rehabilitación de obras civiles y/o a la provisión e instalación de equipos y componentes asociados a esas obras necesarias para la ejecución de un proyecto férreo, de conformidad con lo previsto en el contrato de Asociación Público Privada; tales como estaciones, apartaderos, y en general cualquier edificación y/o equipo que haga parte del respectivo proyecto, incluyendo la preparación del terreno y los acabados de las obras".	Aceptada	Se acepta ajuste de forma para mejorar redacción.
16	17 de junio de 2021	Agencia Nacional de Infraestructura	Ajuste en control de cambios Artículo 2.2.2.1.13.1. Definiciones. Subistemas Ferroviarios. Sugerien hacer uso de los términos, definidos previamente en el decreto, de las mayúsculas por minúsculas subrayadas: "Son los componentes de un proyecto de infraestructura férrea que se caracterizan por ser un conjunto de elementos de infraestructura Infraestructura Ferroviaria, de Equipamiento Fijo, de instalaciones, de señalización, de control, de electrificación, de comunicación y/o de otros sistemas electromecánicos, definidos de acuerdo con lo previsto en el respectivo contrato de Asociación Público Privada; así como de otros elementos que se consideren necesarios para la construcción, rehabilitación, mejoramiento, equipamiento, mantenimiento y/o operación de un proyecto ferroviario".	Aceptada	Se acepta ajuste de forma, tal como esta definido en el presente Decreto.

17	17 de junio de 2021	Agencia Nacional de Infraestructura	<p>Ajuste en control de cambios Artículo 2.2.2.1.13.1. Definiciones. se sugiere incluir lo subrayado: "Unidad Funcional de Via Férrea - UFVF: (...) Cuando una UFVF esté compuesta por elementos y componentes que pertenezcan a diferentes Subsistemas Ferroviarios, estos elementos y componentes deberán guardar relación constructiva y/o operacional directa entre sí, entendida como aquella que garantizará la futura operatividad de los procesos y componentes dentro de una misma unidad funcional de infraestructura."</p>	Aceptada	<p>Aceptada parcialmente. Se comprende la justificación y se incluye la siguiente redacción en el artículo:</p> <p>"Unidad Funcional de Via Férrea - UFVF: (...)</p> <p>Cuando una UFVF esté compuesta por elementos y componentes que pertenezcan a diferentes Subsistemas Ferroviarios, estos elementos y componentes deberán guardar relación constructiva y/o operacional directa entre sí, entendida como aquella que garantizará la futura operatividad de los procesos, componentes o subsistemas dentro de la infraestructura del proyecto."</p>
18	17 de junio de 2021	Agencia Nacional de Infraestructura	<p>Sugerimos hacer estos ajustes en línea con el comentario de más arriba sobre la necesidad de hacer un uso correcto del término definido de unidad funcional de infraestructura.</p> <p>"Artículo 2.2.2.1.13.2. Integración de Unidades Funcionales de Via Férrea. Un contrato de Asociación Público Privada cuyo objeto sea el desarrollo de un proyecto ferroviario, podrá incluir tanto Unidades funcionales de infraestructura de las definidas en el artículo 2.2.2.1.1.2, como UFVF definidas en el artículo 2.2.2.1.13.1 del presente Decreto.</p> <p>Una vez finalizadas las UFVF, los respectivos componentes y elementos desarrollados conformarán o integrarán Unidades funcionales de infraestructura de las que trata el artículo 2.2.2.1.1.2 del presente Decreto, a podrán integrarse a Unidades Funcionales de infraestructura existentes, o integrarán la infraestructura del proyecto, en caso de que el proyecto no haya utilizado Unidades funcionales de infraestructura de las que trata el artículo 2.2.2.1.1.2 del presente Decreto. En cualquier caso, dichas Unidades funcionales de infraestructura deberán cumplir con lo dispuesto en la Sección 2 del Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del presente Decreto."</p>	Aceptada	Se acepta ajuste de forma, de conformidad con la terminología utilizada en la Ley 1530 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015.
19	17 de junio de 2021	Agencia Nacional de Infraestructura	<p>Consideramos importante hacer el ajuste propuesto en la medida en que le da mayor claridad a la definición de disponibilidad parcial de la UFVF, toda vez que se debe acotar a qué Subsistema Ferroviario, o conjunto de Subsistemas Ferroviarios, o una o varias partes de uno o más Subsistemas Ferroviarios se está haciendo referencia. Es decir, la disponibilidad parcial de una UFVF se mide en razón de la finalización de los subsistemas y/o partes de estos que cada UFVF incorpora o incluye, por ello es importante dejar la definición con tal acotación. En todo caso, tener en cuenta que en el Decreto de Unidades Funcionales de Tramo de Túneles, queda una redacción similar (artículo 2.2.2.1.10.3, del Decreto 1082 de 2015). Sugieren el siguiente cambio: Incorporación de lo subrayado y eliminación de lo tachado:</p> <p>"Artículo 2.2.2.1.13.3. Disponibilidad Parcial. Se entenderá que hay disponibilidad parcial de la UFVF, una vez finalizado el Subsistema Ferroviario, o el conjunto de Subsistemas Ferroviarios, o una o varias partes de uno o más Subsistemas Ferroviarios que se contempló en el contrato que se contempló en el contrato de la Asociación Público Privada para la UFVF y sus de la Asociación Público Privada para la UFVF y sus componentes con lo previsto en el mismo, componentes con lo previsto en el mismo, incluyendo los Estándares de Calidad."</p>	Aceptada	Se acepta el cambio sugerido y se incorpora al proyecto de Decreto.
20	17 de junio de 2021	Agencia Nacional de Infraestructura	<p>Sugerimos el presente ajuste con el fin de no restringir o generar una lista que se pueda entender como taxativa de los costos por concepto de Capex que pueden ser considerados para efectos de este cálculo y que no están quedando señalados expresamente, como, por ejemplo, el concepto de rehabilitación u otras actividades técnicas necesarias para el cumplimiento del contrato que podrían quedar por fuera. Por lo cual, consideramos que es mejor para todos los efectos dejar expreso únicamente aquellos conceptos que quedan excluidos de dicho cálculo, a saber, los costos de operación y mantenimiento. Dicha redacción quedaría muy similar a la que hoy está en la regulación de Unidades Funcionales de Tramo de Túneles:</p> <p>En este artículo se propone eliminar lo tachado e incluir lo subrayado: "Artículo 2.2.2.1.13.4. Presupuesto Mínimo de Inversión para UFVF. Cada UFVF deberá tener un presupuesto mínimo estimado de inversión igual o superior a quince mil Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes (15.000 SMLMV). Para los efectos de este cálculo no se tendrán en cuenta únicamente se tendrán en cuenta los costos de construcción, reparación, mantenimiento y equipamiento, y los costos de operación y mantenimiento se tendrán en cuenta. no se tendrán en cuenta únicamente se tendrán en cuenta los costos de construcción, reparación, mantenimiento y equipamiento, y los costos de operación y mantenimiento se tendrán en cuenta. (...)"</p>	Aceptada	Se acepta el cambio sugerido y se incorpora al proyecto de Decreto.