

<p>de Transporte definirá el porcentaje de estos recursos que se destinarán a la ANSV, para que ejerza sus funciones en los modos férreo y fluvial.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO.</b> La ANSV, para efectos de lo dispuesto en el presente artículo podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno nacional.</p> <p><b>ARTÍCULO 177°. EFICACIA DE LAS CAMPAÑAS PARA LA SEGURIDAD VIAL.</b> Con el fin de contribuir a la construcción de una cultura ciudadana en torno a la seguridad vial y de garantizar la eficiencia de los recursos destinados a la realización de campañas para el cuidado de la vida de los actores viales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un término no superior a tres (3) meses, implementará una estrategia de prevención de la siniestralidad que contenga campañas masivas de concientización en seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, dirigida a todos los actores viales, inspirada en mensajes que de esta naturaleza se han adoptado en el país y que han demostrado efectos positivos de persuasión tales como "estrellas negras", "inteligencia vial", "entregue las llaves", "algunos animales no utilizan casco", "abróchate el casco", "tu ángel de la guarda tiene límite de velocidad", entre otras; lo anterior sin perjuicio de las demás campañas y estrategias que de acuerdo a su competencia esté realizando o proyecte realizar la Agencia, para ello deberá articular esfuerzos con las autoridades territoriales, de manera tal que los mensajes de las campañas se apropien con mayor efectividad. En todo caso, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá medir permanentemente el impacto y alcance de sus estrategias y campañas y comunicar el resultado de tales mediciones a través de su página Web.</p> <p><b>ARTÍCULO 178°.</b> Modifíquese el artículo 52 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 52. PRIMERA REVISIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES.</b> Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del quinto (5°) año contado a partir de la fecha de su matrícula en el registro nacional automotor. Los vehículos nuevos de servicio público, así</p>	<p>como las motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnicomecánica y de emisiones contaminantes.</p> <p><b>ARTÍCULO 179°.</b> La Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá las tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones, para la imposición de órdenes de comparendo por no contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, y/o revisión técnico mecánica y emisión de gases contaminantes, y en coordinación con cada entidad territorial, implementará dichas tecnologías, de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO.</b> La Superintendencia de Transporte deberá implementar un sistema de control e indicadores de gestión para los organismos de tránsito, municipios y departamentos en el marco de sus competencias.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO.</b> Los organismos de Apoyo al Tránsito, con el fin de coadyuvar en mejorar los indicadores de siniestralidad y movilidad, podrán desarrollar campañas, en el marco de las pautas que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial, siempre y cuando no se afecte la tarifa establecida para los servicios que prestan, ni los requisitos de registro establecidos por el Ministerio de Transporte, ni tampoco las condiciones técnicas y tecnológicas para la realización de los servicios autorizados.</p> <p><b>PARÁGRAFO TERCERO.</b> La Superintendencia de Transporte deberá vincular a todas las entidades que realizan cursos para obtener descuentos en las sanciones por infracciones a las normas de tránsito, al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p> <p><b>ARTÍCULO 180°.</b> Adiciónese el parágrafo segundo al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, así:</p> <p><b>ARTÍCULO 2°. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</b></p>
<p>(...)</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO.</b> Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno nacional. Estos sistemas se orientarán principalmente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.</p> <p><b>ARTÍCULO 181°. POSIBILIDADES DE GESTIÓN DE PROYECTOS INMOBILIARIOS Y DE EXPLOTACIÓN DE ACTIVIDADES OPERACIONALES PARA LOS ENTES GESTORES DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.</b> Los entes gestores de los sistemas de transporte público cofinanciados por el Gobierno nacional en alguno de sus componentes o modos, podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público y su institucionalidad asociada, las siguientes fuentes de ingresos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En la infraestructura de transporte de los Sistemas de Transporte Público Masivos - SITM-, Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos -SETP-, Sistemas Integrados de Transporte Público -SITP- y Sistemas Integrados de Transporte Regionales -SITR- se podrán desarrollar, adicional a los servicios conexos de los que trata el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, actividades complementarias de comercio, servicios, ocio, telecomunicaciones, entre otros, así como de aprovechamiento o explotación económica, siempre y cuando se garantice el adecuado funcionamiento del sistema de transporte y los recursos que se perciban se destinen en su totalidad a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Los entes gestores de los sistemas de transporte público podrán explotar directa o indirectamente las áreas que destinen a</li> </ol>	<p>actividades complementarias conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITR- explotarán comercialmente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico, las áreas adyacentes al sistema de transporte público que se hayan generado o se vayan a generar según los estudios y diseños definitivos, con ocasión de la construcción de su infraestructura de transporte e independientemente de su naturaleza jurídica. El ente gestor deberá definir y delimitar las áreas de su interés y garantizar que los recursos que se generen contribuyan a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Las administraciones municipales o distritales actualizarán si es necesario la reglamentación concerniente al aprovechamiento económico del espacio público y para los bienes fiscales, su aprovechamiento se sujetará a lo dispuesto en los respectivos instrumentos de ordenamiento territorial de las entidades territoriales.</li> <li>3. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITR- cofinanciados por el Gobierno nacional, podrán habilitar publicidad visual al interior y el exterior de su infraestructura en construcción u operación incluyendo cerramientos de obra, así como en su material rodante y/o vehículos, siempre y cuando los recursos contribuyan a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. La explotación podrá ser realizada por los entes gestores directa o indirectamente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico. Por su parte, las entidades territoriales podrán habilitar publicidad visual exterior en su sistema de movilidad.</li> <li>4. Las áreas de los predios adquiridos total o parcialmente con recursos del Gobierno nacional en el marco de la cofinanciación de la que trata la Ley 310 de 1996 para la construcción e implementación de los sistemas de transporte público, que luego de culminada la obra hayan quedado o queden parcialmente disponibles o que vayan a quedar disponibles según los estudios y diseños definitivos, podrán ser utilizadas para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público o su ente gestor. La explotación podrá ser pública o con participación privada, garantizando la</li> </ol>

<p>participación del ente gestor titular del sistema de transporte público en los beneficios del proyecto.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Los predios destinados por naturaleza, uso o afectación a los sistemas de transporte público de pasajeros se catalogarán como infraestructura de transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, y podrán ser utilizados para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, o la aplicación de instrumentos como el Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público o su ente gestor.</p> <p><b>ARTÍCULO 182°. APOYO A LA SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN OPERACIÓN.</b> La Nación apoyará, con sujeción a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo, la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en alguno de sus componentes o modos, mediante la cofinanciación de hasta el cincuenta por ciento (50%), por una única vez del valor total de las inversiones correspondientes a infraestructura física; adquisición o modernización de sistemas inteligentes de transporte (recaudo, gestión y control de flota), vehículos automotores de cero o bajas emisiones ya vinculados a la operación; adquisición, y repotenciación de material rodante para sistemas férreos, y vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos, siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas. Para efectos de los aportes a cargo de las entidades territoriales y los entes gestores, se tendrá en cuenta los valores que hayan pagado en material rodante y vehículos automotores de cero y bajas emisiones, con el objetivo de propender por la prestación del servicio en condiciones de calidad previo a los efectos de la pandemia.</p> <p>La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad de la entidad territorial o de quien ésta delegue.</p> <p>En estos casos el Ministerio de Transporte deberá verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Que el proyecto se encuentre en operación y haya sido previamente cofinanciado por la Nación en alguno de sus componentes o modos.</li> <li>2. Que la identificación de los componentes susceptibles de ser cofinanciados y la necesidad de costos esté soportada en una auditoría externa a cargo de una empresa de auditoría especializada que cumpla con las condiciones que establezca el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</li> <li>3. Que se presente por parte de las entidades territoriales y el ente gestor una estrategia acompañada de indicadores de mejoramiento de calidad del servicio, orientada a lograr la sostenibilidad operacional del sistema.</li> <li>4. Que se obligue a la actualización de los catastros de las entidades territoriales en donde se ubique el proyecto y la implementación de instrumentos de captura de valor del suelo.</li> <li>5. Que el proyecto respectivo tenga estudios aprobados por la entidad territorial o el ente gestor que soporten la solicitud de cofinanciación y que contengan como mínimo lo siguiente:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Propuesta de modificación de la tarifa técnica, que contenga la identificación y separación de los costos operacionales de los no operacionales del sistema de transporte. Para ello, las entidades territoriales deberán revisar estructuralmente la composición de la tarifa técnica y su canasta de costos para separar aquellos costos no operacionales que hacen parte de dicha tarifa técnica.</li> <li>b. Política tarifaria que permita estimar los ingresos tarifarios esperados en la senda del Marco Fiscal de Mediano Plazo y determinar el eventual déficit operacional que será cubierto con recursos del Fondo de Estabilización y Subvención Tarifaria -FET-. Esta política deberá ser consistente con el plan de financiación de los costos operacionales señalado en el siguiente literal.</li> <li>c. Plan de financiación de los costos operacionales, que incluya las fuentes ciertas previstas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo para cubrir la tarifa técnica ajustada en su totalidad, vía ingresos tarifarios y/o aportes provenientes de otras fuentes alternativas de financiación canalizados a través del FET. Estas fuentes deberán acreditarse con certificados de disponibilidad presupuestal o vigencias futuras que aseguren un compromiso presupuestal que garantice la financiación del sistema de transporte durante la vigencia del Marco Fiscal de Mediano Plazo.</li> <li>d. Análisis de impacto legal, que determine la viabilidad de la propuesta y los mecanismos requeridos para su implementación.</li> </ol> </li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li>e. Análisis de la capacidad fiscal territorial, considerada en un período mínimo equivalente al Marco Fiscal de Mediano Plazo, que permita cubrir tanto los recursos del porcentaje de la cofinanciación a su cargo como el déficit operacional no cubierto con recursos de tarifa al usuario, de acuerdo con el plan de financiación señalado previamente.</li> <li>6. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte y especifique el esquema de cofinanciación, con base en los estudios del numeral anterior, a partir de los cuales se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades del proyecto.</li> <li>7. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.</li> <li>8. Que el ente gestor sea sostenible en los términos establecidos en la Ley 86 de 1989 y cuente con un acuerdo con sus accionistas de capitalización y/o subvención en caso de que esta sostenibilidad se vea comprometida.</li> </ol> <p>Para acceder a esta cofinanciación y a los desembolsos pactados en el convenio con la Nación, los entes gestores y las entidades territoriales deberán anualmente reportar ante el Ministerio de Transporte el comportamiento de su déficit operacional y de sus fuentes de financiación, realizando los ajustes que sean necesarios en las fuentes territoriales, sin que los mismos generen aportes adicionales de la Nación. Igualmente, los entes gestores y las entidades territoriales deberán certificar el cumplimiento de los indicadores de mejoramiento de la calidad y seguridad del servicio que se definan en el convenio de cofinanciación. El Gobierno nacional solo realizará sus aportes cuando las entidades territoriales hayan cumplido con sus aportes y se haya verificado el cumplimiento de los indicadores de mejoramiento de calidad del servicio, de acuerdo con lo que se establezca en el respectivo convenio de cofinanciación.</p> <p><b>ARTÍCULO 183°.</b> Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE.</b> Los sistemas de transporte públicos cofinanciados por la Nación deben ser sostenibles, basados en la calidad de la prestación de servicio, control de la ilegalidad y de la evasión del pago de la tarifa por parte de las entidades territoriales.</p>	<p>Para ello, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial, si se requiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento de los equipos.</p> <p>Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán presentar la estructura de costos de la operación correspondiente al año en curso, en el mes de noviembre de cada año a los entes gestores, quienes a su vez deberán remitirla al Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a las investigaciones administrativas pertinentes por parte de la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 184°.</b> Para los nuevos proyectos férreos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros cofinanciados o por cofinanciar por la Nación, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de ejecución del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda, durante todo el período de gobierno de la entidad territorial con fundamento en estudios a nivel de factibilidad que serán suficientes para su declaratoria de importancia estratégica por el respectivo Consejo de Gobierno cuando se requiera.</p> <p><b>PARÁGRAFO TRANSITORIO.</b> La prohibición establecida en el último inciso del artículo 12 de la Ley 819 de 2003, no aplicará para el presente período de Gobernadores y Alcaldes, siempre que ello sea necesario para la ejecución de proyectos de desarrollo regional con declaratoria de importancia estratégica por el Gobierno nacional.</p> <p><b>ARTÍCULO 185°.</b> <b>CONSEJO NACIONAL DE ECONOMÍAS CULTURALES Y CREATIVAS.</b> Créese el Consejo Nacional de Economías Culturales y Creativas como instancia coordinadora intersectorial que facilite la</p>

<p>estarán sometidos a inspección, vigilancia y control los agentes marítimos como representantes de las líneas navieras y las líneas navieras, en lo que respecta a la debida prestación del servicio público de transporte de las operaciones realizadas en Colombia.</p> <p><b>ARTÍCULO 251°.</b> Modifíquese el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 33. FONDO PARA LA PROMOCIÓN DE ASCENSO TECNOLÓGICO.</b> Créese el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico como un patrimonio autónomo constituido mediante un contrato de fiducia mercantil celebrado por el Ministerio de Transporte. El régimen de contratación y administración de los recursos se regirá por el derecho privado.</p> <p><i>El objeto del Fondo será recibir y administrar los recursos que lo conforman, así como articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos del sector transporte y tendrá las siguientes fuentes generales de financiación: i) aportes a cualquier título de la Nación de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo; ii) aportes a cualquier título de las entidades territoriales; iii) recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsable; iv) donaciones; y v) los demás recursos que obtenga o que se le asignen a cualquier título. Los recursos de las diferentes fuentes de financiación serán distribuidos entre las subcuentas específicas que se creen para su administración de acuerdo con el reglamento que el Ministerio establezca para el Fondo cuenta.</i></p> <p><i>El Fondo administrará los recursos percibidos a través de subcuentas específicas para cada modalidad de transporte, así:</i></p> <p>1. Subcuenta "Movilidad bajas y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación", cuyos recursos serán destinados a la generación de estructuras y/o esquemas de financiación que permitan la adquisición de vehículos automotores nuevos con estándares de bajas y preferiblemente cero emisiones, así como a la construcción y el desarrollo de la infraestructura para el abastecimiento energético. Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el presente artículo.</p>	<p>2. Subcuenta denominada "Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional", cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular igual o inferior a 10,5 toneladas y volquetas. Esta subcuenta estará financiada, además de las fuentes generales señaladas en el presente artículo, por aquellos recursos provenientes del pago de un porcentaje que defina el Gobierno nacional, sobre el valor comercial del vehículo nuevo de carga con tecnología convencional diésel o gasolina antes de IVA, como requisito para su registro inicial.</p> <p>3. Subcuenta de "Modernización de transporte de carga pesada", cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas. Esta subcuenta estará financiada, además de las fuentes generales, por las siguientes fuentes: i) los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, creado mediante la Ley 1955 de 2019 administrados por la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y los que hayan sido aportados al Patrimonio Autónomo FOMPACARGA que estén pendientes de ejecutar; ii) los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados en el proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga; cuyo aporte se determinará teniendo en cuenta el costo de la caución que se debió constituir en el momento de la matrícula, indexado a la fecha de la normalización; iii) el pago de un porcentaje que defina el Gobierno nacional sobre el valor comercial del vehículo nuevo de carga antes de IVA, como requisito para su registro inicial; y (iv) los recursos de que trata el artículo 21 de la Ley 2251 de 2022.</p> <p>4. Subcuenta de "Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi" cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización de dicho parque automotor con tecnologías de bajas y preferiblemente cero emisiones. Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el presente artículo.</p> <p><i>El Gobierno nacional con cargo a los recursos del fondo que por ley no tengan una destinación específica podrá constituir otras subcuentas para otros modos y modalidades de transporte, cuyos recursos serán destinados al ascenso tecnológico hacia bajas y preferiblemente cero emisiones de los equipos de</i></p>
<p>transporte y su respectiva infraestructura de abastecimiento. Cada subcuenta que se cree, deberá considerar las respectivas fuentes de financiación.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Los recursos y los rendimientos financieros generados por estos, que sean administrados en cada subcuenta del fondo, se destinarán única y exclusivamente a la modernización y transición energética del respectivo modo o modalidad de transporte, sin que sea posible transferir recursos entre las diferentes subcuentas ni cambiar su destinación.</p> <p><b>ARTÍCULO 252°.</b> PROGRAMA NACIONAL DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA EN EL TERRITORIO NACIONAL. Con el fin de fomentar el uso de la bicicleta en el territorio nacional, créese el programa de fomento al uso de la bicicleta en el territorio nacional, encabeza del Ministerio de Salud y la Protección Social y el Ministerio de Transporte, el cual articulará las instancias de Gobierno nacional, las entidades territoriales y la sociedad civil para lograr aumentar la bici infraestructura en los municipios, promover la creación de asociaciones público privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas así como el fomento a la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas y el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta en línea y complementando lo dispuesto en la ley 1811 de 2016.</p> <p><i>El Ministerio de Salud y de Transporte y otras entidades del orden nacional, al igual que las entidades territoriales, podrán destinar recursos de sus presupuestos para el cumplimiento del objetivo del programa.</i></p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> En los siguientes seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley los ministerios responsables del mencionado programa establecerán su reglamentación.</p> <p><b>ARTÍCULO 253°.</b> CONCURRENCIA EN LA FINANCIACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. Bajo el principio de concurrencia que establece el Plan Nacional de Desarrollo Colombia Potencia Mundial de la Vida y con el propósito de contar con diversas fuentes de financiación que permitan la viabilización para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, se podrá contar dentro de la financiación de un mismo proyecto con diferentes fuentes, tales como: Presupuesto General de la Nación, recursos territoriales, obras por impuestos, regalías, valorización, recursos regionales, contraprestaciones entre otros, para tal efecto, las entidades</p>	<p>tendrán en cuenta su capacidad financiera según el Marco Fiscal de Mediano Plazo.</p> <p><b>ARTÍCULO 254°.</b> INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA. Para la financiación de los proyectos de infraestructura pública a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, o la obtención del suelo requerido para su desarrollo, las entidades territoriales podrán aportar el suelo requerido o destinar recursos mediante la aplicación de los instrumentos de gestión y financiación del suelo en el área de influencia del proyecto, tales como plusvalía por obra pública, titularización del impuesto predial, entre otros, según la normatividad vigente. Lo anterior, siempre y cuando se traten de proyectos incluidos en los instrumentos de planificación de la entidad territorial, que en ejercicio de su autonomía podrá acordar previamente con la ANI, la concurrencia de los mecanismos de financiación.</p> <p style="text-align: center;"><b>SECCIÓN II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ECONOMÍA PRODUCTIVA A TRAVÉS DE LA REINDUSTRIALIZACIÓN Y LA BIOECONOMÍA</b></p> <p><b>ARTÍCULO 255°.</b> COMPENSACIONES INDUSTRIALES EN MATERIA DE DEFENSA NACIONAL. Créese la compensación industrial (offset), en el marco de las compras públicas de naturaleza militar y del sector defensa, especialmente aquellas relacionadas con la industria aeroespacial y astilleros, la cual aplicará con base en los siguientes criterios:</p> <p>1. Que toda compra militar o de defensa requiera, por lo menos, un diez por ciento (10%) de transferencia de tecnología a la industria y a los actores del sistema nacional de ciencia, tecnología e innovación, definido en la Ley 1286 de 2009;</p> <p>2. Se permitirá el aprovechamiento en la industria nacional de la tecnología transferida como compensación en las compras militares o de defensa que realice el Ministerio de Defensa.</p>

<p>El Gobierno nacional reglamentará la administración y funcionamiento del Fondo Pactos, así como los demás aspectos necesarios para su financiamiento y cabal cumplimiento de su objeto.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> En todo caso para la ejecución de los recursos que hagan parte del fondo, los procedimientos de selección del contratista ejecutor, deberán cumplir los principios que rigen la función administrativa definidos en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia y estarán sujetos al control fiscal, penal y disciplinario.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Mientras inicia la operación del Patrimonio Autónomo Fondo Pactos y se celebra el contrato de fiducia mercantil correspondiente, el Fondo Regional para los Pactos Territoriales continuará siendo el mecanismo para la administración y ejecución de los recursos que permitan la financiación de proyectos incluidos en los Pactos Territoriales.</p> <p><b>ARTÍCULO 278°.</b> Modifíquese el inciso segundo del artículo 249 de la Ley 1819 de 2016, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 249. APLICACIÓN DEL COBRO DE LA CONTRIBUCIÓN.</b></p> <p>(...)</p> <p>La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar y aplicar antes, durante y hasta cinco (5) años después del inicio de la operación del proyecto.</p> <p><b>ARTÍCULO 279°.</b> ADMINISTRACIÓN DE CORREDORES FÉRREOS POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI-. La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI- podrá administrar aquellos corredores de la Red Férrea Nacional que sean priorizados por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT- de acuerdo con los documentos de planeación del Sector. Para tal efecto, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya con el fin de garantizar, entre otras, la debida administración, operación,</p>	<p>mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la Infraestructura Ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario.</p> <p><b>ARTÍCULO 280°.</b> AEROPUERTOS FRONTERIZOS. En los Aeropuertos localizados en zonas de frontera que, en concordancia con los Tratados Internacionales y con la Ley de Fronteras, sean determinados como prioritarios por el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Transporte, se dará el trato de operaciones en rutas nacionales, a los servicios aéreos comerciales.</p> <p><b>ARTÍCULO 281°.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 151 de la Ley 2010 de 2019, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 151. CONTRAPRESTACIONES AEROPORTUARIAS.</b></p> <p>(...)</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> En el caso en que un aeropuerto se encuentre en más de un municipio o en varias entidades territoriales, los recursos de la contraprestación se distribuirán en función, de la proporción de área de cada entidad territorial respecto al área total de cada aeropuerto, incluyendo áreas concesionadas y no concesionadas. El área total del respectivo aeropuerto será informada por la Aerocivil.</p> <p><b>ARTÍCULO 282°.</b> DERECHO REAL ACCESORIO DE SUPERFICIE. Una entidad pública denominada superficiante, titular de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de transporte, podrá otorgar el Derecho Real de Superficie -DRS- de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de ochenta (80) años, incluyendo prórrogas. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su cuenta y riesgo construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos sus atributos de uso, goce y disposición, a fin de que puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante. En todo caso, las construcciones que realice el superficiario requerirán licencia de construcción cuya titularidad recaerá en el superficiario. La curaduría o la</p>
<p>autoridad distrital o municipal, según corresponda, aprobará los planos de deslinde de las áreas que corresponden a dichas construcciones.</p> <p>El DRS se constituye mediante contrato, elevado a escritura pública, suscrito entre las partes, el cual contendrá como mínimo la delimitación del área aprovechable, el plazo, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación, las obligaciones y la retribución que corresponde al superficiante, el cual se inscribirá ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y sus linderos y construcciones, así como los actos jurídicos que se efectúen en relación con el DRS. La cancelación procederá mediante escritura pública suscrita por las partes, que será objeto de registro.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO.</b> Respecto de las construcciones derivadas del DRS, la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos procederá a habilitar sub-folios, en los cuales se anotarán los actos jurídicos sujetos a registro que puedan soportar estas construcciones, sin que se trasladen al folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base. Con la extinción del DRS, los sub-folios, así como sus gravámenes, limitaciones y medidas cautelares cesarán sus efectos. Al finalizar el contrato se deberá declarar la edificación construida como construcción en suelo propio sobre el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base y la mejora revertirá a la entidad pública superficiante. La Superintendencia de Notariado y Registro deberá adoptar los códigos registrales necesarios y para todos los efectos se aplicará la tarifa ordinaria para la inscripción de documentos como un acto o negocio jurídico cuya naturaleza tiene cuantía.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO.</b> En los proyectos de origen público corresponderá a la entidad superficiante adelantar los estudios técnico, financiero y jurídico para su estructuración e implementación; la selección del superficiario se realizará conforme a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad según su naturaleza jurídica. En los proyectos de origen privado corresponderá al interesado realizar los estudios técnico, financiero y jurídico y asumir por su propia cuenta y riesgo el costo estimado de su revisión y/o evaluación por parte de la entidad superficiante, para lo cual aplicarán las condiciones establecidas en el artículo 19 de la Ley 1882 de 2018; la selección del superficiario se realizará según el procedimiento establecido en los artículos 19 y 20 de la Ley 1508 de 2012.</p>	<p>En ningún caso el DRS se entenderá como una Asociación PúblicoPrivada en los términos de la Ley 1508 de 2012.</p> <p><b>PARÁGRAFO TERCERO.</b> El Derecho Real Accesorio de Superficie podrá igualmente aplicarse a suelos que no estén asociados a infraestructura de transporte, en los términos establecidos en el presente artículo, siempre que no haya afectación del uso para el cual está destinado el bien fiscal y/o de uso público sobre el cual se estructura el derecho real accesorio de superficie. En los casos contemplados en el presente artículo la Central de Inversiones -CISA- podrá actuar como superficiario.</p> <p><b>ARTÍCULO 283°.</b> EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO BAJO PRINCIPIOS DE DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE -DOT-. Los municipios o distritos que cuenten o donde se proyecte la ejecución de proyectos estratégicos que incluyan sistemas de transporte público y que en alguno de sus componentes sea o haya sido cofinanciado por el Gobierno nacional, podrán durante el periodo constitucional comprendido entre los años 2023 y el 2026, por una sola vez a iniciativa del alcalde municipal o distrital, y en el marco de su autonomía, revisar y ajustar su plan de ordenamiento territorial, exclusivamente en el ámbito de influencia que defina la entidad territorial del proyecto del sistema de transporte público, mediante los estudios técnicos que acompañen la revisión y ajuste respectivo, lo anterior, siempre que dichos proyectos no hayan sido incluidos expresamente en los respectivos planes de ordenamiento territorial.</p> <p>La revisión del Plan de Ordenamiento Territorial y/o los instrumentos de planeación de los que trata el presente artículo, establecerán los lineamientos y reglamentación de los proyectos urbanos de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible, incluyendo las normas urbanísticas aplicables a la infraestructura de transporte y sus áreas de influencia, los mecanismos de captura de valor y de gestión del suelo, de mitigación de impactos urbanísticos en la movilidad, espacio público y servicios públicos, y los instrumentos para habilitar el suelo requerido para la infraestructura de transporte y otras infraestructuras urbanas asociadas. Para la estructuración de estos proyectos y el uso de mecanismos de financiación se podrán constituir fiducias en el marco de las normas nacionales en la materia o podrán usarse instrumentos del mercado financiero para la circulación de los derechos de construcción.</p>

<p><b>PARÁGRAFO PRIMERO.</b> El trámite de formulación y adopción del Plan de Ordenamiento Territorial deberá realizarse conforme a lo establecido en la Ley 388 de 1997.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO.</b> La normativa urbanística que se establezca por parte de las administraciones municipales o distritales para la infraestructura de transporte y los predios adquiridos y/o destinados para la operación del transporte público deberá reconocer sus particularidades urbanísticas, jurídicas y funcionales mediante la definición del tratamiento urbanístico de renovación o desarrollo que permita desarrollar el proyecto urbano, así como la adopción de un régimen particular de usos y medidas de mitigación de impactos urbanísticos en la movilidad, el espacio público y los servicios públicos. Las administraciones distritales o municipales podrán excluir a estas infraestructuras y su área de influencia de la necesidad de plan parcial o de cualquier otro instrumento de planificación complementario para su habilitación y desarrollo o generar un instrumento específico de planeación que regule la norma urbanística propia y sus instrumentos de gestión y financiación, en concordancia con las disposiciones de la Ley 388 de 1997 o las normas que la modifiquen, adicione o sustituyan.</p> <p><b>PARÁGRAFO TERCERO.</b> Los municipios o distritos podrán incorporar al tratamiento de renovación urbana mediante decreto las áreas de influencia de los corredores de transporte que cuenten con proyectos de sistema de transporte público de pasajeros cofinanciados por la nación, con el fin de adecuar la edificabilidad y usos y establecer obligaciones urbanísticas destinadas a la financiación de la construcción, operación y mantenimiento del sistema de transporte y generación de espacio público, siempre y cuando se cuente con factibilidad de servicios públicos para aquellos casos en que el desarrollo deba aprobarse mediante un plan parcial o con disponibilidad si es directamente por licencia urbanística.</p> <p><b>PARÁGRAFO CUARTO.</b> La entidad territorial en el marco de su autonomía y con ocasión de los ajustes de los que trata el presente artículo, en proyectos de carácter supramunicipal, deberá verificar los lineamientos de uso y gestión del suelo que haya expedido el Esquema Asociativo Territorial -EAT- o la Autoridad Regional de Transporte, en caso de existir. Para las áreas metropolitanas se deberá cumplir con la Ley 1625 de 2013 o aquellas que la modifiquen, adicione o sustituyan.</p>	<p>Las disposiciones del presente artículo serán aplicables también en otro tipo de proyectos regionales que promuevan los EAT, y que se formulen como actuaciones urbanas integrales, asociadas a proyectos de equipamientos, espacios públicos, o intervenciones de hábitat y vivienda de impacto supramunicipal, Infraestructuras Logísticas Especializadas, entre otros. En todo caso los proyectos regionales deberán cumplir con los criterios que fije el Gobierno nacional, que los acredite como tal.</p> <p><b>ARTÍCULO 284°.</b> Modifíquense los incisos primero y segundo del artículo 205 de la Ley 1753 de 2015, los cuales quedarán así:</p> <p><b>ARTÍCULO 205. CELEBRACIÓN DE CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA.</b> El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS- y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil- podrán celebrar y ejecutar contratos de obra pública de conformidad con la Ley 80 de 1993, o aquella que la modifique, sustituya o adicione, para realizar obras sobre infraestructura concesionada, sin que sea necesaria la desafectación de la infraestructura a intervenir, con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio en condiciones de seguridad, transitabilidad, funcionalidad y/o seguridad de la infraestructura de transporte, impedir el deterioro de la infraestructura o la afectación de la comunidad y mitigar el riesgo de pérdida del patrimonio vial.</p> <p>La realización de la obra pública deberá ser pactada mediante convenio a celebrarse entre el INVÍAS o la Aerocivil y la entidad pública a cargo del contrato de concesión. En estos convenios se definirá la fuente de financiación y entidad responsable de la ejecución y mantenimiento de la obra, así como las demás condiciones necesarias para el efecto. Previamente, la entidad estatal concedente de la infraestructura y el concesionario, deberán acordar los términos en que éste colaborará y apoyará la realización de dichas obras.</p> <p>(...)</p> <p><b>ARTÍCULO 285°.</b> Modifíquese el artículo 308 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 308. DESTINACIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES DERIVADAS DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA DE</b></p>
<p><b>TRANSPORTE CONCESIONADA.</b> Las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea, portuaria, aeroportuaria y fluvial, sus anexidades y alquiler de equipos, serán destinadas a las actividades necesarias para la promoción y/o reactivación de estos modos de transporte en actividades de estructuración, construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación. Lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO.</b> De los recursos percibidos por concepto de la contraprestación por la utilización de la infraestructura férrea y fluvial se destinará máximo el 15% al funcionamiento de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO.</b> De los recursos percibidos por concepto de las concesiones del modo aeroportuario y portuario, máximo el 5% se destinarán al fin previsto en el parágrafo anterior.</p> <p><b>ARTÍCULO 286°.</b> Adiciónese un parágrafo al numeral 1 y modifíquese el numeral 2 del artículo 270 del Decreto 663 de 1993 - Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, así:</p> <p><b>ARTÍCULO 270. OPERACIONES.</b></p> <p><b>1. Operaciones Autorizadas</b> (...)</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> Findeter podrá celebrar operaciones especiales de fondeo o financiamiento con bancos o entidades multilaterales o bilaterales, en los términos y condiciones que sean determinados por el Gobierno nacional y aquellos definidos en los respectivos reglamentos, para promover programas y proyectos regionales de desarrollo que trata el numeral 2 del artículo 268 del presente Estatuto. En estos eventos, el banco o entidad multilateral o bilateral asumirá el riesgo de crédito de los recursos destinados a los programas o proyectos seleccionados. En todo caso, para la celebración de las mencionadas operaciones se reconocerán las inmunidades, exenciones y privilegios otorgados a los bancos o entidades multilaterales o bilaterales por los convenios constitutivos y tratados internacionales suscritos por la República de Colombia.</p>	<p><b>2. Condiciones de las operaciones.</b> Todas las operaciones de crédito de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A., Findeter, se efectuarán a través del sistema de redescuento por intermedio de establecimientos de crédito, cooperativas de ahorro y crédito, cooperativas multiactivas o integrales con sección de ahorro y crédito, o de las entidades descentralizadas de los entes territoriales, incluyendo los INFIS – Institutos Financieros de Fomento y Desarrollo Territorial, cuyo objeto sea la financiación de las actividades de que trata el numeral 2. del artículo 268 del presente Estatuto (que para el efecto específicamente autorice la misma Financiera). En estos casos la Superintendencia Financiera establecerá un régimen especial de control y vigilancia que garantice un adecuado manejo de los riesgos asumidos por tales entidades y sin costo alguno para las entidades vigiladas.</p> <p>En todas las operaciones de redescuento de que trata este numeral la entidad que actúe como intermediaria deberá asegurar por sí misma o mediante los sistemas y mecanismos que se determinan en los reglamentos de crédito, la función técnica de asesoría, apoyo y supervisión de los usuarios del crédito. Para este efecto, la Financiera deberá apoyar y asesorar a las entidades intermediarias para que puedan cumplir con la función mencionada.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> La Financiera podrá aceptar el redescuento de créditos otorgados antes de la fecha de su organización y que aún no hayan sido cancelados, siempre y cuando se refieran a cualquiera de las actividades enumeradas en el numeral 2 del artículo 268 del presente Estatuto.</p> <p style="text-align: center;"><b>SECCIÓN II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>TERRITORIOS MÁS HUMANOS: HÁBITAT INTEGRAL</b></p> <p><b>ARTÍCULO 287°.</b> AUTORIZACIÓN EXCEPCIONAL PARA EL OTORGAMIENTO DE CRÉDITO DIRECTO A ORGANIZACIONES COMUNALES, Y A LOS PATRIMONIOS AUTÓNOMOS QUE CONSTITUYA LA FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A.</p>

<p>Los recursos del impuesto al turismo, que administra FONTUR, se presupuestarán como una transferencia en el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para cada vigencia.</p> <p style="text-align: center;"><b>SECCIÓN IV</b></p> <p><b>FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL COMO MOTOR DE CAMBIO PARA RECUPERAR LA CONFIANZA DE LA CIUDADANÍA Y PARA EL FORTALECIMIENTO DEL VÍNCULO ESTADO-CIUDADANÍA</b></p> <p><b>ARTÍCULO 306°.</b> Modifíquese el artículo 188 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 188. FORMULARIO ÚNICO TERRITORIAL (FUT).</b> Toda la información del orden territorial sobre la ejecución presupuestal de ingresos y gastos será reportada a través de la Categoría Única de Información Presupuestal Ordinaria – CUIPO-. La demás información oficial básica, de naturaleza organizacional, financiera, económica, geográfica, social y ambiental que sea requerida por las entidades del orden nacional para efectos del monitoreo, seguimiento, evaluación y control de las entidades territoriales, será recolectada a través del Formulario Único Territorial -FUT-.</p> <p>Ninguna entidad del orden nacional podrá solicitar por su propia cuenta a las entidades territoriales la información que ya estén reportando a través del FUT, del CUIPO y del Sistema Unificado de Inversión Pública, definido por el Decreto 1082 de 2015 o la norma que lo modifique, reemplace o adicione, el cual está soportado por las plataformas SUIFP y MGA o la que haga sus veces. La inclusión de cualquier otro tipo de información y/o formatos requerirá la aprobación de los respectivos Comités Técnicos.</p> <p>El Departamento Nacional de Planeación en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, definirá las acciones conducentes a consolidar el FUT como único instrumento de reporte de la información territorial, con destino a las entidades del nivel nacional, con el propósito de simplificar el número de reportes y lograr mayor calidad y</p>	<p>eficiencia en los flujos de información exceptuando la de carácter presupuestal que se debe reportar a través del CUIPO.</p> <p><b>ARTÍCULO 307°.</b> Modifíquese el artículo 2 de la Ley 732 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 2. METODOLOGÍAS DE ESTRATIFICACIÓN.</b> Todos los alcaldes deberán realizar y adoptar sus estratificaciones empleando las metodologías que determine el Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE- en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación -DNP-. Para la aplicación de las metodologías de estratificación los alcaldes contarán con el apoyo técnico de esta entidad.</p> <p><b>PARÁGRAFO TRANSITORIO.</b> El DANE tendrá en cuenta la información obtenida como resultado del catastro multipropósito para determinar la metodología de estratificación, considerando que el IGAC, a través del SINIC, suministrará a las alcaldías dicha información para que puedan realizar sus procesos de estratificación.</p> <p><b>ARTÍCULO 308°.</b> Modifíquese el artículo 5 de la Ley 732 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 5. RECLAMACIONES GENERALES.</b> Cuando la Alcaldía o el Comité Permanente de Estratificación manifieste dudas sobre la correcta realización de las estratificaciones, es decir, sobre la forma como fueron aplicadas de manera general las metodologías, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, emitirá un concepto técnico y, si lo considera necesario, ordenará al Alcalde la revisión general o parcial de las estratificaciones fijando los plazos para la realización, adopción y aplicación e informando a las autoridades de control y vigilancia competentes.</p> <p>También deberán volverse a realizar o aplicar estratificaciones cuando se disponga de nuevas metodologías nacionales, con la autorización y los plazos que determine el DANE, o cuando por razones naturales o sociales esta entidad considere que así lo amerita. Únicamente por las circunstancias descritas en este artículo el alcalde podrá dejar sin efectos los decretos de adopción y aplicación de las estratificaciones, y para las revisiones generales aquí</p>
<p>previstas aplicarán las competencias y los plazos de control y vigilancia señalados en el artículo 3 de la presente ley.</p> <p><b>ARTÍCULO 309°.</b> Modifíquese el artículo 6 de la Ley 732 de 2002, el cual quedará así:</p> <p><b>ARTÍCULO 6. RECLAMACIONES INDIVIDUALES.</b> Toda persona o grupo de personas podrá solicitar a la Alcaldía, en cualquier momento, por escrito, revisión del estrato urbano o rural que le asigne. Los reclamos serán atendidos y resueltos en primera instancia por la respectiva Alcaldía y las apelaciones se surtirán ante el Comité Permanente de Estratificación de su municipio o distrito. En ambos casos se procederá de acuerdo con las metodologías establecidas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística –DANE-. La instancia competente deberá resolver el reclamo en un término no superior a dos (2) meses, de lo contrario operará el silencio administrativo positivo.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1°.</b> Los Comités Permanentes de Estratificación funcionarán en cada municipio y distrito de acuerdo con el modelo de reglamento interno que les suministre el Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE-, el cual deberá contemplar que los Comités harán veeduría del trabajo de la Alcaldía y que contarán con el apoyo técnico y logístico de la Alcaldía, quien ejercerá la secretaría técnica de los Comités. Dicho reglamento también definirá el número de representantes de la comunidad que harán parte de los Comités y establecerá que las empresas comercializadoras de servicios públicos domiciliarios residenciales harán parte de los Comités. Estas prestarán su concurso económico para que las estratificaciones se realicen y permanezcan actualizadas, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno nacional haga del artículo 11 de la Ley 505 de 1999.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2°.</b> Cuando la estratificación socioeconómica no haya sido adoptada por decreto municipal o distrital, la empresa que presta el servicio público domiciliario por cuyo cobro se reclama deberá atenderlo directamente en primera instancia, y la apelación se surtirá ante la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios.</p> <p><b>ARTÍCULO 310°.</b> SISTEMA NACIONAL DE LIBERTAD RELIGIOSA, DE CULTOS Y CONCIENCIA; DIÁLOGO SOCIAL; PAZ TOTAL; IGUALDAD</p>	<p><b>Y NO ESTIGMATIZACIÓN-SINALIBREC.</b> Créase el Sistema Nacional de Libertad Religiosa, de Cultos y Conciencia; Diálogo Social; Paz Total; Igualdad y No Estigmatización-SINALIBREC. Estará constituido por las entidades públicas nacionales y territoriales y demás entidades públicas o privadas encargadas de formular, ejecutar e impulsar los planes, programas, proyectos y acciones tendientes a la implementación de la política pública de Libertad Religiosa, de Cultos y Conciencia, con el propósito de fortalecer las capacidades de las organizaciones religiosas.</p> <p>El Ministerio del Interior, bajo la coordinación de la Dirección de Asuntos Religiosos, emprenderá acciones para la articulación intersectorial, interinstitucional y territorial del SINALIBREC. Así mismo, articulará los espacios de carácter interreligioso, entre ellos, el Comité Nacional de Participación y Diálogo Social e intersectorial de Libertad Religiosa; la Mesa Nacional del Sector Religioso; así como los Consejos, Comités y Mesas Territoriales para el diálogo social interreligioso, multitemático y multisectorial.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO VII</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ESTABILIDAD MACROECONÓMICA</b></p> <p><b>ARTÍCULO 311°.</b> UNIDAD DE VALOR BÁSICO -UVB-. Créase la Unidad de Valor Básico -UVB-. El valor de la Unidad de Valor Básico -UVB- se registrará anualmente en la variación del Índice de Precios al Consumidor-IPC- sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE-, en el periodo comprendido entre el primero (1) de octubre del año anterior al año considerado y la misma fecha del año inmediatamente anterior a este.</p> <p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicará mediante Resolución antes del primero (1) de enero de cada año, el valor de la Unidad de Valor Básico -UVB- aplicable para el año siguiente.</p> <p>El valor de la UVB para el año 2023 será de diez mil pesos (\$10.000.00).</p>