



Proyecto sobre Contratación Pública e Infraestructura (Proyecto de Ley No. 084 de 2016 Senado)

Comentarios a la Ponencia

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI, inspirada en el bien común, en la democracia participativa y en la búsqueda del mayor desarrollo y beneficio social para los colombianos, se permite presentar sus opiniones respecto del Proyecto de referencia.

El Proyecto introduce diversas modificaciones al Estatuto de Contratación Estatal y a la Ley de Asociaciones Público Privadas (en adelante "APP") para efectos de atender algunas distorsiones que hoy aquejan al régimen de compras públicas en Colombia.

No obstante, respetuosamente consideramos que el texto actual del Proyecto no atiende lo que, a nuestro juicio, es la principal amenaza al interés público en el desarrollo de proyectos de infraestructura con financiación privada: que los efectos de los actos corruptos o ilegales de los privados o funcionarios conlleven el fracaso definitivo de los contratos y que, además, puedan afectar los derechos de terceros de buena fe exenta de culpa involucrados en el mismo. Por consiguiente, estimamos que es imprescindible aprovechar la oportunidad que provee el Proyecto para evitar que la corrupción victimice aún más al Estado, a la sociedad y a dichos terceros.

Y es que bajo las disposiciones legales vigentes, al verificar la ocurrencia de un acto corrupto o ilegal durante la estructuración o contratación de un proyecto de infraestructura, el juez no tiene opción distinta de dar por terminado el contrato, aún cuando hacerlo implique que el activo contratado por el Estado sea abandonado y se deteriore, y que la disponibilidad de la infraestructura se ponga en riesgo, en algunos casos, de forma definitiva. Además, si el acto corrupto o ilegal es atribuible al privado, es posible que no sólo se castigue su inversión (lo cual, es completamente legítimo), sino que se afecte la capacidad del proyecto de repagar a los financiadores los recursos que vincularon al proyecto (terceros que generalmente no tienen papel alguno en la terminación), al no reconocer monto alguno por concepto de liquidación. Como se puede prever, esto pone en riesgo la confianza del sistema financiero en este tipo de inversiones.

La solución que proponemos a estas situaciones, es el uso de una figura que la Ley 1508 ya prevé para cuando el contratista incumple esencial y definitivamente un contrato de APP, y por medio de la cual se permite a los financiadores impedir su terminación al reemplazarse el privado por un tercero con iguales o mejores calidades, que continúe con la ejecución del contrato en las mismas condiciones que el contratista original. Ahora, de no ser posible tal reemplazo, se liquidaría el contrato utilizando la fórmula prevista en el mismo (la aplicable a caducidad, cuando la terminación sea atribuible al privado) para permitir que los financiadores de buena fe exenta de culpa puedan recuperar todo o parte de los recursos invertidos, lo cual, si bien no mitiga completamente los problemas asociados con la disponibilidad de la infraestructura, sí mantiene la confianza del sector financiero en este mercado. Naturalmente, todo lo anterior sin perjuicio de las consecuencias penales, fiscales y de cualquier otra naturaleza que se deriven en la persona que cause tal terminación.

Cordialmente,

ALBERTO ECHAVARRÍA SALDARRIAGA
Vicepresidente de Asuntos Jurídicos y Sociales



Proyecto sobre Contratación Pública e Infraestructura (Proyecto de Ley No. 084 de 2016 Senado)

Comentarios a la Ponencia

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI, inspirada en el bien común, en la democracia participativa y en la búsqueda del mayor desarrollo y beneficio social para los colombianos, se permite presentar sus opiniones respecto del Proyecto de referencia.

De manera especial, el artículo 22 del Proyecto de Ley propone que las vías férreas sean propiedad de los municipios y no de la Nación, como ocurre actualmente y si bien se trata de una propuesta loable para desarrollar el transporte urbano, tendría el efecto de imposibilitar el desarrollo de un sistema férreo eficiente, competitivo y coordinado a nivel nacional en Colombia.

El sistema férreo, como alternativa de transporte de carga es una apuesta importante para Colombia, pues acentúa la conexión de las zonas de producción, con los centros de consumo y los centros estratégicos de exportación e importación (puertos, zonas francas y zonas de actividad logística) incentivando las economías de escala y mejorando la competitividad. Es así como en Colombia, las vías férreas movilizan el 39% de la carga total nacional y se trata del segundo medio de transporte más importante para el país¹.

Por lo anterior, el Gobierno Nacional, en el Plan Maestro de Transporte Intermodal, ha destinado más de 177 mil millones de pesos para el fortalecimiento y conexión de las vías férreas para unir el centro del país (Bogotá, Cundinamarca y Boyacá) con los centro de exportación (Buenaventura, Atlántico y Bolívar). La ANDI ha apoyado esta iniciativa y su finalidad que puede aumentar las exportaciones mineras en 5.9%, las manufactureras en 7.8% y las agrícolas en 7.9%.

Adicionalmente, se ha considerado el ferrocarril como un medio de transporte conveniente para Colombia, pues permite:

¹ CONPES 3581

- Tarifas más económicas por tonelada/kilometro y menor costo para los consumidores.
- 70% menos de emisiones de CO2 por tonelada transportada.
- Menor accidentalidad.

No obstante, el artículo 22 del proyecto de ley puede afectar en este importante propósito pues estos proyectos necesitan de la coordinación única de la Nación.

Al otorgar las vías férreas del país a cada municipio por el que pasan, el sistema se vería fraccionado, interrumpiendo la conexión entre los centros de producción y los centros de exportación. Al no utilizar las vías para fines de alcance nacional, se dificultan las oportunidades de intercambio y exportación entre los centros de producción y los puertos del país.

Por ello, el artículo dificultaría los mencionados esfuerzos por conectar a Boyacá con los puertos del Atlántico, así como a Buenaventura con el centro del país. Esto podría afectar a su vez el potencial exportador del centro del país, disminuir el potencial logístico de las regiones portuarias y en general, hacer más costoso para el consumidor el intercambio comercial entre las regiones del país.

Por ello, la ANDI estima conveniente que se elimine el artículo 22 del proyecto de ley y se mantenga la propiedad del ferrocarril en la Nación, de modo que se pueda profundizar sobre los importantes planes de conexión que se han adelantado.

Cordialmente,

ALBERTO ECHAVARRÍA SALDARRIAGA
Vicepresidente de Asuntos Jurídicos y Sociales



Sociedad Colombiana de Ingenieros
Presidencia

PRSCI No. 17-2075

Bogotá, D.C., 8 de septiembre de 2017

Señores
MESA DIRECTIVA
COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CAMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad

Ref: Invitación audiencia pública sobre el Proyecto de Ley 285/17 Cámara -084/16 Senado "por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones"

Respetados Congressistas,

Atendiendo su gentil invitación a participar en la audiencia pública sobre el Proyecto de Ley 285/17 Cámara -084/16 Senado "por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones", a continuación presentamos la opinión de la Sociedad Colombiana de Ingenieros sobre el proyecto en mención, así:

1. La SCI respalda y se congratula con la adición del párrafo 3° en el artículo 30 de la ley 80 de 1993, que se hace en el artículo 1° del proyecto, estableciendo los documentos tipo para pliegos de condiciones, con alcance obligatorio para todas las entidades sometidas al estatuto general de contratación.

Esta determinación redundará en la transparencia de los procesos de selección, favoreciendo la pluralidad de oferentes, pues tal y como lo ha denunciado la SCI y la CCI, la adjudicación a únicos proponentes se ha venido dando de manera generalizada por los conocidos como "pliegos de sastré", constituyéndose en un factor facilitador de la corrupción.

2. Dando alcance a nuestra comunicación del pasado 9 de junio, dirigido al honorable representante ponente, Dr. Telésforo Pedraza, y al texto de la ponencia actualmente en consideración, presentamos solo dos observaciones al texto actual del proyecto:

- 1.) En el artículo 1° reseñado en el pliego de modificaciones, se acogió nuestra sugerencia sobre la fecha de determinación de la tasa representativa del mercado (TRM), lo cual agradecemos.

Sin embargo, dadas observaciones recientes recibidas sobre el texto de la ponencia objeto de la audiencia sometemos a su consideración unas modificaciones que versan sobre parte del texto del artículo primero del proyecto de ley 285 cámara: a) La tasa representativa del mercado (TRM) no es el único factor aleatorio externo a la entidad contratante que pueda ser utilizado para la fórmula matemática que define el orden de elegibilidad, aunque en la práctica actual sea el más usual, por lo que parece improcedente que la ley la determine de forma exclusiva. En efecto, podría suceder que

PRSCI No. 17-2075
MESA DIRECTIVA-COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CAMARA DE REPRESENTANTES
Página 1 de 3



ese factor en un futuro pueda migrar de ser un cálculo diario, a una semanal, o incluso a dos diarias, y con su mención exclusiva la podrían hacer inconducente al resultado buscado, sin que la entidad contratante o el gobierno nacional tengan, en dado caso, la capacidad jurídica para aplicar otro factor. Por tal razón sugerimos que se modifique la mención a la TRM por la expresión "el factor aleatorio definido en los pliegos de la contratación".

La intención que se ha venido buscando al determinar taxativamente el momento en que se conozca el valor del factor aleatorio (o TRM en el caso del proyecto en ponencia), es que el mismo se dé únicamente cuando los informes de evaluación y la revisión de las ofertas económicas hayan quedado en firme. En tal razón, el valor del factor solo deberá ser conocido luego de la audiencia de apertura del sobre 2 y habiéndose realizado las correcciones a las ofertas económicas y ellas se hayan hecho públicas.

Por lo anterior, sugerimos una modificación que recoge en el texto de los dos últimos párrafos del proyecto de ley 285 C estas observaciones:

Texto actual	Modificación sugerida
<p>Para estos procesos, el segundo sobre, que contiene la oferta económica, se mantendrá cerrado hasta la audiencia efectiva de adjudicación. Durante esta audiencia se dará apertura al sobre, se evaluará la oferta económica y se establecerá el orden de elegibilidad mediante la aplicación de una fórmula matemática que se escogerá teniendo en cuenta los dos primeros decimales de la Tasa representativa del Mercado (TRM), que rija en la fecha en la que se haga la apertura del sobre. (texto modificado)</p> <p>A continuación, en esta misma audiencia los proponentes podrán presentar observaciones a la oferta económica, las cuales deberán ser respondidas por la entidad estatal en la misma diligencia. (texto relocalizado)</p>	<p>Para estos procesos, el segundo sobre, que contiene la oferta económica, se mantendrá cerrado hasta la audiencia efectiva de adjudicación. Durante esta audiencia se dará apertura al sobre y se evaluarán las ofertas económicas. A continuación, en esta misma audiencia los proponentes podrán presentar observaciones a la oferta económica, las cuales deberán ser respondidas por la entidad estatal en la misma diligencia.</p> <p>Una vez evaluadas y corregidas las propuestas económicas se establecerá el orden de elegibilidad mediante la aplicación de una fórmula matemática que se escogerá teniendo en cuenta el valor que arroje el factor aleatorio establecido en los pliegos que se conozca con posterioridad al momento de firmeza de la corrección de las propuestas económicas. En caso necesario la audiencia de adjudicación podrá ser suspendida hasta después de haberse determinado dicho factor para definir a partir de su reanudación exclusivamente el orden de elegibilidad.</p>



Sociedad Colombiana de Ingenieros
Presidencia

- 2.) Respetuosamente nos permitimos reiterar la solicitud presentada al honorable representante ponente en comunicación anterior así:

La ley 1474 de 2011, en su artículo 5º, establece: "Quien haya celebrado un contrato estatal de obra pública, de concesión, suministro de medicamentos y de alimentos o su cónyuge, compañero o compañera permanente, pariente hasta el segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad y/o primero civil o sus socios en sociedades distintas de las anónimas abiertas, con las entidades a que se refiere el artículo 2º de la Ley 80 de 1993, durante el plazo de ejecución y hasta la liquidación del mismo, no podrán celebrar contratos de interventoría con la misma entidad".

La Sociedad Colombiana de Ingenieros considera que esta restricción es excesiva y limita innecesariamente la participación de empresas altamente calificadas para ejercer la interventoría que requiere la entidad. Es claro que la inhabilidad debe predicarse y declararse del mismo contrato de construcción en el que el posible interventor tiene interés, no de contratos en los cuales el potencial interventor o sus socios en otros contratos no tienen participación. Esa situación de conflicto de interés debe ser obligatoriamente puesta de manifiesto, y será causal de no adjudicación o de terminación del contrato en caso de haberse celebrado.

Adicionalmente, consideramos que con esta prohibición, se está limitando las oportunidades de trabajo de profesionales de la ingeniería cuya formación académica y experiencia los habilitan para ejercer con competencia esas actividades de diseño, interventoría y construcción, "construyendo" una inhabilidad general que no puede predicarse sino de la condición específica individual.

En consecuencia se solicita la inclusión de un artículo nuevo en la ley del siguiente tenor:

Artículo xx:

Modifíquese el ARTÍCULO 5º DE LA Ley 1474 de 2011, el cual quedará así: Quien haya celebrado un contrato estatal de obra pública, de concesión, suministro de medicamentos y de alimentos o su cónyuge, compañero o compañera permanente, pariente hasta el segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad y/o primero civil o sus socios en sociedades distintas de las anónimas abiertas, con las entidades a que se refiere el artículo 2º de la Ley 80 de 1993, no podrá celebrar contratos de interventoría sobre dichos contratos.

Agradeciendo a la honorable Comisión la atenta consideración a estas solicitudes,

Cordialmente,

SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIEROS

ARGELINO DURÁN ARIZA
Presidente

Ref: Proyecto de Ley N° 285 de 2017 Cámara, “Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones”

Señor Presidente, Comisión Primera:

En el proyecto de ley en comento, se incluyen los artículos 21 y 22 referentes al desarrollo del modo ferroviario; a pesar que no guardan unidad de materia con el texto de la ley y, por el contrario, desarticulan e impiden completamente el futuro desarrollo del modo férreo colombiano. En contra de la Ley del Plan de Desarrollo Nacional, que plantea como política de estado el Plan Maestro de Transporte Intermodal.

Estos dos artículos impulsan que los entes territoriales puedan poseer los corredores férreos que les interesen, para proyectos diferentes al modo ferroviario para beneficio local.

La aplicación de estos artículos; además de impulsar que la proliferación de municipios optando por la tenencia de las líneas férreas, lograría acabar con la continuidad de la red ferroviaria, imposibilitando que el servicio de transporte férreo pueda utilizarse desde el interior del país hasta los puertos o viceversa, creándose además transbordos en trayectos intermedios, lo que haría inviable la operación por los altos costos, lo que acabaría con el tren en Colombia.

“UNIDOS PARA EL PROGRESO DE LOS PRODUCTORES Y COMERCIALIZADORES DE CARBÓN”

Tel. +57 1 704 83 32 - Cel: +57 321 211 5868 - Dir. Cra 9 No 80 - 15 Of. 505 Edificio El Nogal - Bogotá

Ventajas Sistema Férreo

Carga:

1. Una tercera parte de consumo de combustible comparado al camión por tonelada.
2. Más amigable ambientalmente. Menor polución; se reduce cerca de un 70% por tonelada.
3. Tarifas más bajas hasta en un 25%.
4. Menor accidentalidad.
5. Mayor seguridad, no fleteo.
6. Indispensable para desarrollar el sistema intermodal.
7. Mayor competitividad en las exportaciones.
8. Menores costos al consumidor.
9. Mejora la movilidad. En Bogotá cerca del 40% de los camiones no entrarían a la ciudad.
10. Genera empleo y desarrollo al país.

PASAJEROS:

1. Menor consumo de energía por pasajero. Más amigable con el medio ambiente.
2. Mejora la movilidad.
3. Mayor puntualidad.
4. Menor accidentalidad.

La **FEDERACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE CARBÓN - FENALCARBON**, ha propendido desde su creación, por la construcción de una línea férrea que permita comunicar las producciones de carbón

"UNIDOS PARA EL PROGRESO DE LOS PRODUCTORES Y COMERCIALIZADORES DE CARBÓN"

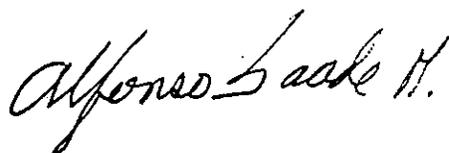
Tel: +571 704 83 32 • Cel: +57 321 211 5863 • Dir: Cra 9 No 80 - 15 Of. 505 Edificio El Nogal • Bogotá

La entrega del corredor a una entidad territorial estará sujeta a las condiciones establecidas en los planes de expansión de las vías férreas a cargo de la Nación, cuando estos contemplen la

existencia o creación de un corredor férreo alternativo que se ponga en funcionamiento al corredor a ceder.

En todo caso, no podrán cederse los corredores férreos entregados en concesión o alianza público-privada.

Cordialmente



ALFONSO SAADE MEJÍA
DIRECTOR EJECUTIVO
FENALCARBON

h.

**PROYECTO DE LEY
NÚMERO 285/2017 CÁMARA –
084/2016 SENADO**

“Por el cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones”

ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO DE LEY

HABILITA A LAS ENTIDADES TERRITORIALES PARA APROBAR VIGENCIAS FUTURAS A CONTRATOS DE APP EN EL ÚLTIMO AÑO DE GOBIERNO	HABILITA A LAS ENTIDADES TERRITORIALES PARA CELEBRAR CONTRATOS DE APP EN EL ÚLTIMO AÑO DE GOBIERNO	ADOPCIÓN DE DOCUMENTOS TIPO EN PROCESOS DE SELECCIÓN
DESINCENTIVA LA OCUPACIÓN DE ZONAS DE RESERVA DE LAS REDES VIALES	PRESENTACIÓN DE PROPUESTA ECONÓMICA EN SOBRE SEPARADO	FIJA REGLAS DE SELECCIÓN OBJETIVA
PERMITE NOTIFICACIÓN DE OFERTA A HEREDEROS EN PROCESOS DE SUCESIÓN	ESTABLECE VIGENCIA DE 1 AÑO AL AVALÚO COMERCIAL EN LAS OFERTAS DE COMPRA	AMPLIA LOS DERECHOS DE RETRIBUCIÓN EN PROYECTOS DE APP

Artículo 1º Mejoramiento del proceso de licitación pública

- **Propuesta Económica en sobre separado**
- **Nuevos términos**
- **Tasa representativa del mercado sera la que rija en la audiencia de adjudicación**

- **Los proponentes solo conocerán las ofertas económicas de los demás en la audiencia de adjudicación, por lo que se mitigaría el riesgo de colusión que existe en la normatividad actual.**
- **Se fija un término de 5 días hábiles para la publicación del informe de evaluación del primer sobre (requisitos habilitantes) en el SECOP y un término de 2 días hábiles para publicar el informe final de evaluación.**
- **La fórmula matemática utilizada para establecer el orden de elegibilidad se escoge, utilizando los primeros dos decimales de la TRM del día de la audiencia de adjudicación.**
- **Los nuevos términos permiten una competencia justa al momento de la evaluación económica.**

Artículo 2° Responsabilidad de los consultores, interventores y asesores

**Responsabilidad
Directa de los
interventores por
perjuicios relacionados
con sus obligaciones**

- Los interventores sí responden por los perjuicios ocasionados en los contratos objeto de supervisión siempre y cuando tengan responsabilidad directa conforme las obligaciones del contrato

Artículo 3° Protección de bienes de interés cultural en proyectos de infraestructura de la nación

**TITULARIDAD DEL
PERMISO DE ICANH EN
RESPONSABLE DEL
PROYECTO**

Se establece que el permiso quede en cabeza del concesionario o responsable del proyecto y no del arqueólogo. Transparencia y eficacia en el trámite, toda vez que si el profesional se retira del proyecto, esto no afecte al concesionario por estar la licencia a nombre del primero.

Artículo 4° Pliegos Tipo

Actualmente el **87%** de los procesos de selección de los municipios, el **71%** de los departamentos y el **46%** de las alcaldías locales de Bogotá que se hacen sin pliegos tipo tienen **un solo proponente**.

**ADOPCIÓN DE
DOCUMENTOS TIPO EN
PROCESOS DE SELECCIÓN**



- Aplicabilidad a entidades nacionales y entes territoriales
- **GARANTIA DE TRANSPARENCIA EN LOS PROCESOS: EVITA ADECUAR** los pliegos para que solo un proponente los cumpla.
- **PLURALIDAD DE PROPONENTES**

Artículo 5° Igualdad de condiciones para la contratación de interventorías y consultorías en ingeniería para obras.

APLICABILIDAD DE PROCESOS DE SELECCIÓN



Las universidades públicas, las sociedades de economía mixta de mayoría del Estado, las personas sin ánimo de lucro conformadas por entidades públicas y las asociaciones de entidades territoriales deben participar en procesos de selección si quieren realizar interventoría de obra o consultoría en ingeniería de obra.

Esto permitiría abrirle un espacio a las Pymes de ingeniería y garantizar una mayor calidad y transparencia a través de la competencia.

Artículo 6° Selección objetiva

FIJA REGLAS DE SELECCIÓN OBJETIVA

- Se eliminan los criterios técnicos como factores para determinar la oferta más favorable en los contratos de obra pública.
- Se establece un término perentorio de 5 días hábiles para la presentación de los requisitos y/o documentos susceptibles de subsanabilidad.
- Se establece que la no entrega de la garantía de seriedad no es subsanable.
- Los documentos no necesarios para la comparación de las propuestas deben ser solicitados hasta el momento previo a la subasta.
- En los procesos de contratación de obras y consultoría, salvo APP's, se debe valer la experiencia adquirida en contratos con particulares.

Artículo 7° Disponibilidad presupuestal para publicación de pliegos

PUBLICIDAD DE PROYECTO DE PLIEGOS DE CONDICIONES SIN CDP

Se establece que no sea obligatorio contar con disponibilidad presupuestal para publicar los proyectos de Pliegos.

La experiencia indica que esto puede ahorrar aproximadamente **20 días** en las licitaciones.

Mientras se tramitan las vigencias futuras la entidad puede adelantar los términos de pliegos y realizar los ajustes que solicitan los posibles proponentes.

El CDP debe estar listo cuando se presenten los pliegos definitivos.

Artículo 8° Responsabilidad de la Interventoría en un Contrato APP

**RESPONSABILIDAD
DIRECTA DE
INTERVENTORES EN
CONTRATOS DE APP**



Los interventores en contratos de APP sí responden por los perjuicios ocasionados en los contratos objeto de supervisión siempre y cuando provengan del incumplimiento de las obligaciones del contrato de interventoría.

Artículo 9 ° Pago de gastos de escrituración a cargo de la Entidad en la adquisición de predios

**PAGO DE GASTOS DE
ESCRITURACIÓN Y
REGISTRO A CARGO
DE LA ENTIDAD**

Permitir a las entidades estatales pagar gastos de de escrituración y registro y descontarlos del valor del negocio que la entidad haga con el propietario.

Artículo 10° Vigencia del avalúo

comercial

**ESTABLECE VIGENCIA DEL
AVALÚO COMERCIAL EN
LAS OFERTAS DE
COMPRA**

El avalúo comercial tendrá una vigencia de 1 año desde la fecha de su comunicación a la entidad solicitante.

Artículo 11 Notificaciones a los herederos y listas de prevención de lavado de activos

**PERMITE NOTIFICACIÓN
DE OFERTA A
HEREDEROS EN
PROCESOS DE SUCESIÓN**

El proyecto de ley propone **solucionar el problema de sucesión permitiendo hacer la notificación de la oferta a los herederos.**

Se establece un término perentorio para el pago del predio, una vez suscrita la escritura pública (90 días) apartir de allí genera pago de intereses.

Establece expropiación en dos casos:

Titular del dominio reportado en listas de lavado de activos o financiación de terrorismo

Titular del dominio fallecido y sin herederos

Artículo 12° Permiso de Intervención Voluntario

**AUTORIZACIÓN DE
INTERVENCIÓN DE
INMUEBLES POR
HEREDEROS**

El proyecto de ley contempla al poseedor regular o los herederos determinados del bien como personas facultadas para pactar un permiso de intervención voluntario.

Artículo 13°. Reconocimiento de Mejoras en baldíos

**RECONOCIMIENTO DE
COMPENSACIÓN POR
CONCEPTO DE MEJORAS
EN PREDIOS BALDÍOS**

- El proyecto de ley establece los requisitos para que los ocupantes del predio baldío sean objeto de compensación por mejoras. Si los requisitos no son cumplidos, una vez revisadas las condiciones de los ocupantes, se podrá establecer una compensación de hasta 200 SMMLV o proceder al desalojo.
- La metodología de valoración de las mejoras será establecida por el IGAC.

Artículo 14° - Derecho a Retribuciones en APPs

AMPLIA LOS DERECHOS DE RETRIBUCIÓN EN PROYECTOS DE APP



El proyecto de ley busca que en APPs del Distrito o entidades descentralizadas se permita ceder el derecho sobre inmuebles como mecanismos de pago.

El proyecto aclara que la remuneración al entregar infraestructura en operación son las actividades de operación y mantenimiento.

El proyecto permite remunerar en ciertos tipos de infraestructura (túneles, vías férreas) por “hitos-funcionales” de obra.

Lo anterior puede constituir un valioso instrumento que puede reducir el aporte de recursos provenientes de vigencias futuras.

Artículo 15° Modificación del parágrafo del artículo 8° de la Ley 1508 de 2012

**LAS SOCIEDADES DE
ECONOMIA MIXTA,
EMPRESAS
INDUSTRIALES Y
COMERCIALES Y ESP
PODRÁN PARTICIPAR
EN PROCESOS DE
SELECCIÓN DE APP**



A través de esta modificación se busca aclarar de forma definitiva que las entidades con cualquier tipo de participación estatal que tengan un régimen de contratación privado no pueden ser contratantes de proyectos de APP bajo el régimen de la Ley 1508.

Lo anterior, sin perjuicio de su capacidad de participar como contratistas y de estructurar proyectos similares bajo su régimen de contratación privado.

Con el texto actual, se permite que se presenten iniciativas privadas a las Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios.

Artículo 16° Sistema abierto o de precalificación

**INCENTIVA LA
REALIZACION DE
ESTUDIOS ADICIONALES
EN EL PROYECTO**



Adiciona establecer mecanismos de exclusion a precalificados cuando no participen en en la realizacion de estudios adicionales.

Esta disposición es de especial importancia para impedir que el diálogo competitivo no cumpla uno de sus propósitos esenciales: propender por la maduración adicional del proyecto cuando la mayoría de los precalificados consideran que es necesario el desarrollo de estudios adicionales para poder presentar la propuesta.

Artículo 17º Modificación de los numerales 6 y 7 del artículo 27 de la Ley 1508 de 2012 Requisitos Para Proyectos de Asociación Publico Privada que Requieren Desembolsos de Recursos Publicos en Entidades Territoriales

Habilita a las entidades territoriales para celebrar contratos de APP en el último año de gobierno.

El Distrito Capital, los distritos y municipios de categoría especial que sean capitales de Departamento y Departamentos de categoría especial podrán celebrar contratos de APP durante el último año de Gobierno.

Habilita a las entidades territoriales para aprobar vigencias futuras en el último año de gobierno para proyectos de APP

El Distrito Capital, distritos y Municipios de categoría especial que sean capitales de Departamento y Departamentos de categoría especial podrán aprobar en el último año de gobierno vigencias futuras para proyectos de APP

Artículo 18° Modificación al artículo 4° de la Ley 1228 de 2008

Desincentiva la ocupación de zonas de reserva de las redes viales

Se establece la no procedencia de indemnizaciones, **compensaciones y a cualquier tipo de reconocimiento** con ocasión no solamente a obras nuevas o mejoras, sino también, frente a **derechos, prerrogativas o autorizaciones** que hayan sido otorgadas o realizadas dentro de las fajas o zonas de reserva de las redes viales.

En ese sentido, lo que se busca es evitar al máximo la ocupación de estas fajas, complementando la prohibición inicial consagrada por la norma original, y así garantizar mejores herramientas para la gestión predial de los proyectos de infraestructura.

Artículo 19° Adición de un parágrafo al artículo 23 de la Ley 1682 de 2013

**EL AVALÚO COMERCIAL
DE IGAC NO
RECONOCERA
INDEMNIZACIÓN POR
OBRAS EN FAJAS O
ZONAS RESERVA DE LA
RED VIAL**



Lo anterior con el ánimo de garantizar que el IGAC, en ejercicio de su función de evaluador, contribuya con el no reconocimiento de indemnizaciones y compensaciones en favor de quienes hayan realizado obras, mejoras, o que hayan adquirido derechos, prerrogativas o autorizaciones dentro de las fajas de retiro obligatorio

Artículo 20° Costos de evaluación de los proyectos de APP

ESTABLECE COSTOS DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS A CARGO DEL ORIGINADOR

- Los originadores en la estructuración de proyectos de infraestructura publicada iniciativa privada asumirán el costo de evaluación en las etapas de prefactibilidad y factibilidad

- Con esta propuesta se busca que las entidades públicas cuenten con los recursos para llevar a cabo la evaluación de los proyectos de APP y, así cumplir con las obligaciones que le impone la Ley 1508 de 2012.
- Está norma está en concordancia con el artículo 14 de la Ley 1508 de 2012, donde se estipula que el agente privado asume los gastos y costos que genera la estructuración.

Artículo 21° Sustitución del uso de vías férreas

En muchos municipios de Colombia, los corredores férreos no resultan estratégicos pues son imposibles de recuperar por condiciones de tráfico o por el estado mismo de los corredores.

Para la nación ha sido muy complejo mantener en buen estado los corredores férreos y las alcaldías no pueden invertir en ellos por no ser de su propiedad, por lo que en muchos casos estos corredores son lugares abandonados y sin mucho cuidado.

**CONCESIÓN VIAS
FERREAS**

El proyecto de ley permite la entrega de titularidad de corredores férreos urbanos por parte de la Nación a la entidad territorial para su utilización en la construcción de Sistemas de Transporte Urbanos.

Artículo 22° Planes de Expansión de las vías férreas

**SUJECCIÓN DE PLANES DE
EXPANSIÓN DE VIAS
FERREAS A APROBACIÓN
EN CONPES**



El Ministerio de Transporte presentara al Consejo de Política Económica y Social CONPES para su aprobación los planes de expansión de las vías ferreas.

CORREDORES FÉRREOS PARA OTROS USOS

Agencia Nacional de Infraestructura

Fecha: 06 de Septiembre de 2017



NORMATIVIDAD ACTUAL

a. LEY 76 DE 1920

Establece medidas y restricciones frente al Sistema Ferroviario, estableciendo conductas constitutivas de faltas que de ser comprobadas, acarrearán la imposición de sanciones.

Artículo 3°. *En los terrenos contiguos a la zona de un ferrocarril no podrán ejecutarse, a una distancia de menos de veinte metros a partir del eje de la vía, obras que perjudiquen la solidez de ésta, tales como excavaciones, represas, estanques, explotación de canteras y otras semejantes.*

Tampoco podrán construirse a esa distancia edificios de paja u otra materia combustible ni hacer depósitos de sustancias combustibles o inflamables.

b. LEY 146 DE 1963

Las carreteras que hagan parte del plan vial nacional construidas posteriormente a las líneas férreas, deberán construir los pasos inferiores y superiores, para evitar los pasos de nivel; igual obligación le asiste a Ferrocarriles Nacionales cuando el cruce lo haga la línea del ferrocarril y esta sea de construcción posterior a la carretera El dinero y la construcción será asumido por la Entidad que haya construido la vía posteriormente.

NORMATIVIDAD ACTUAL

c. LEY 105 DE 1993

Artículo 12º.- *Definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.*

Literal 4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito.

Por tratarse de un bien de uso público, la sustitución de su uso no está permitido.

ARTÍCULO PROPUESTO

Artículo 21. Sustitución del uso de las vías férreas para la construcción de **infraestructura de transporte**. Las vías férreas podrán ser usadas total o parcialmente para la construcción de infraestructura de transporte previa entrega de la totalidad o parte del corredor férreo a una entidad territorial por parte de la Nación.

La entrega del corredor a una entidad territorial procederá siempre y cuando ésta dé cumplimiento a las condiciones establecidas en los planes de expansión de las vías férreas a cargo de la Nación, a los que se refiere el siguiente artículo de la presente ley.

El plan de expansión deberá garantizar la existencia o construcción de un corredor férreo alternativo al corredor a ceder que se ponga en funcionamiento, si se requiere.

Parágrafo: En todo caso, no podrán cederse los corredores férreos entregados en concesión o asociación público privada aprobadas, salvo que se cumpla la condición de la existencia o construcción del corredor férreo alternativo.

ARTÍCULO PROPUESTO

Artículo 22. Planes de expansión de las vías férreas a cargo de la Nación. El Ministerio de Transporte presentará al **Consejo Nacional de Política Económica y Social Conpes** para su aprobación los planes de expansión de las vías férreas, que deberán contener como mínimo lo siguiente:

- a) La conveniencia de entregar la titularidad de la vía férrea a entidades territoriales para realizar inversiones en infraestructura para los Sistemas de Transporte, de acuerdo con las prioridades del Plan Nacional de Desarrollo.
- b) Las inversiones públicas que pretende realizar las entidades territoriales deben efectuarse en infraestructura de sistemas de transporte, soportadas en estudios a nivel de factibilidad.

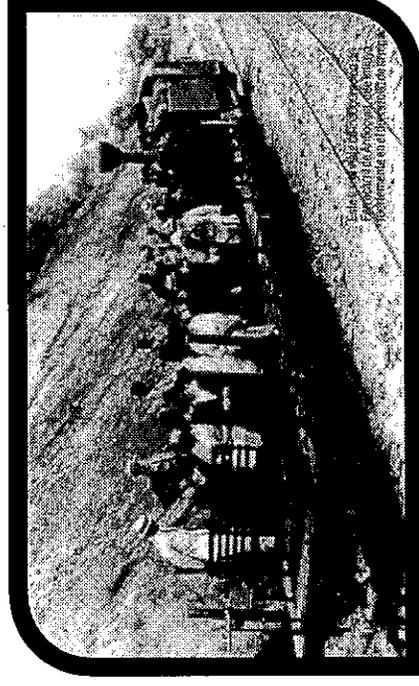
Los planes de expansión de las vías férreas podrán modificar la red nacional de transporte, incorporando o excluyendo vías férreas específicas.

Las inversiones públicas que se hagan en materia de infraestructura vial nacional se ceñirán a lo expuesto en los planes de expansión vial y en el Plan Nacional de Desarrollo.

Las solicitudes de cesión de corredores férreos que hagan los entes territoriales, solo podrán hacerse una vez se haya aprobado el plan de expansión férrea

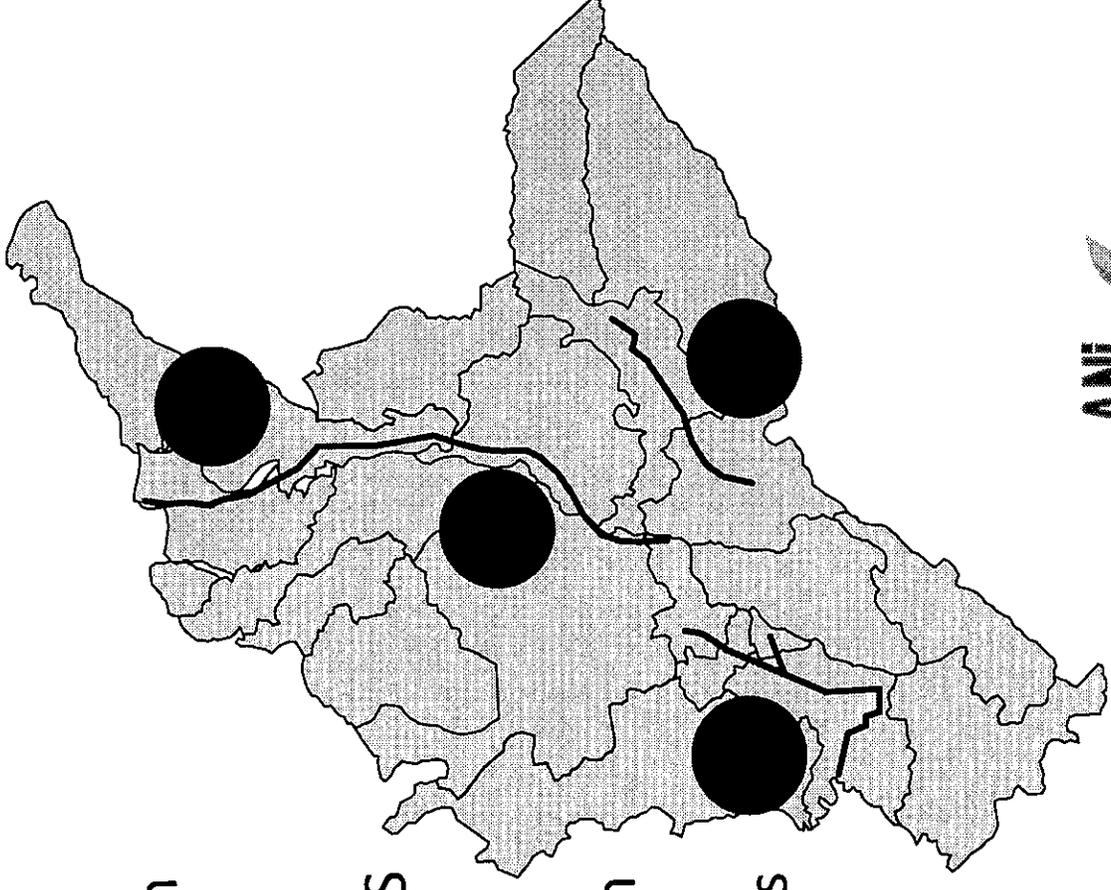
1. ANTECEDENTES

- Red férrea nacional diseñada y construida en el Siglo XIX y principios Siglo XX
 - Para menores velocidades
 - Con menores especificaciones geométricas, altas pendientes y radios de giro reducidos
 - Para bajos volúmenes a movilizar
 - Desarrollo urbano generado alrededor de corredores férreos



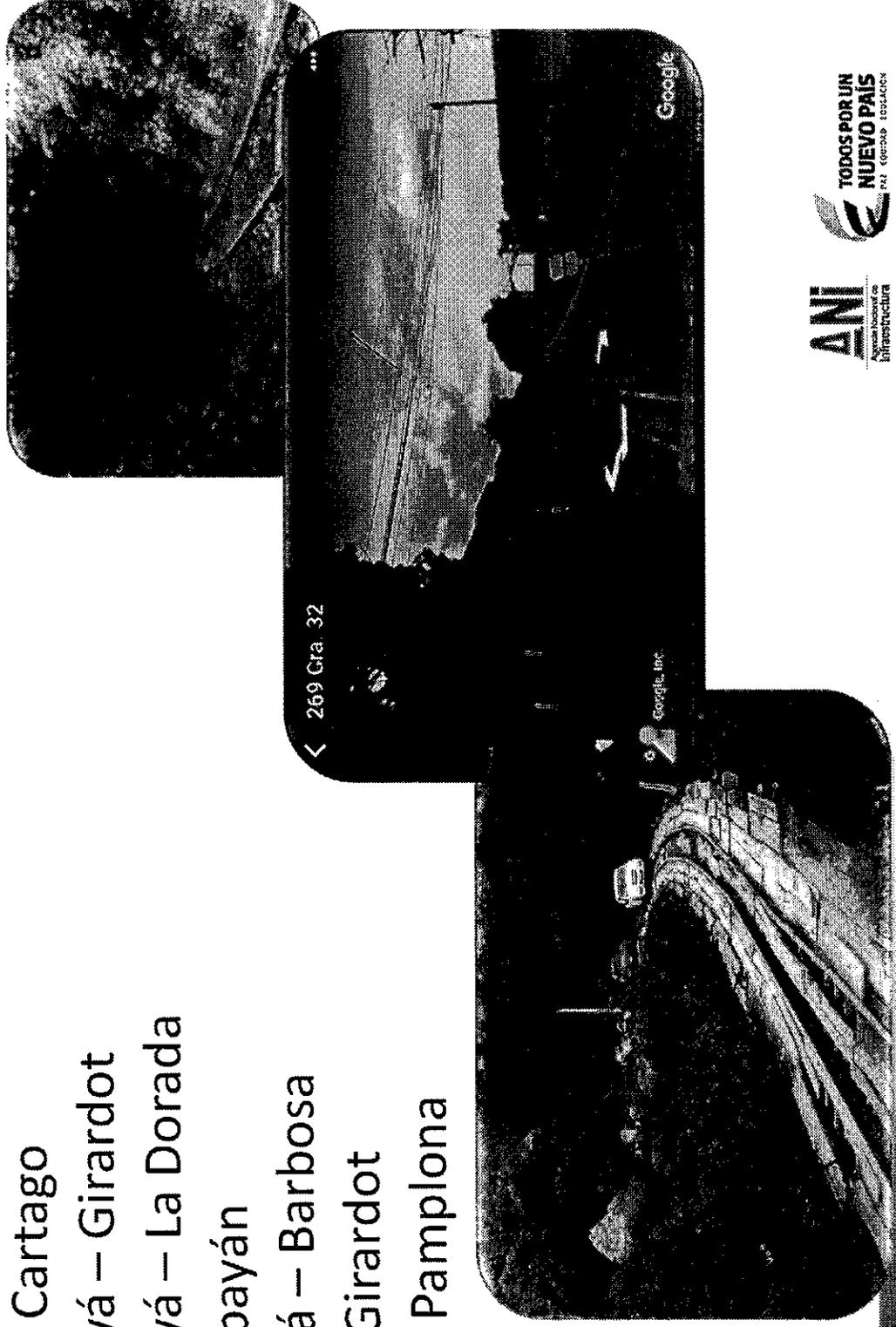
2. SITUACIÓN ACTUAL

- Tramos en concesión 743 km
- Tramos con potencial de operación 772 km
- Mayoría de red corresponde a tramos inactivos a cargo del INVIAS
- Tramos interurbanos sin potencial de desarrollo
- Tramos urbanos con poco o ningún aprovechamiento, por lo general atraviesan zonas conurbadas de las ciudades
- Plan Maestro Férreo en consolidación

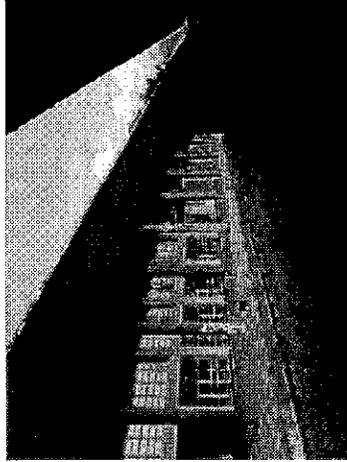


3. TRAMOS INTERURBANO SIN POTENCIAL DE DESARROLLO

- Bucaramanga – Puerto Wilches
- Barbosa – Puerto Berrío
- Caldas – Cartago
- Facatativá – Girardot
- Facatativá – La Dorada
- Cali - Popayán
- Zipaquirá – Barbosa
- Neiva – Girardot
- Cúcuta - Pamplona



4. CORREDORES FÉRREOS EN ZONAS URBANAS



CALI

PROPUESTA USO VIA
FÉRREA ACTUAL:

CORREDOR VERDE A
CARGO DE LA
ALCALDÍA

PROPUESTA
CORREDOR DE
CARGA:

Construcción
variante Yumbo -
Cerrito

4. CORREDORES FÉRREOS EN ZONAS URBANAS

NEIVA



PROPUESTA USO
VIA FÉRREA
ACTUAL:

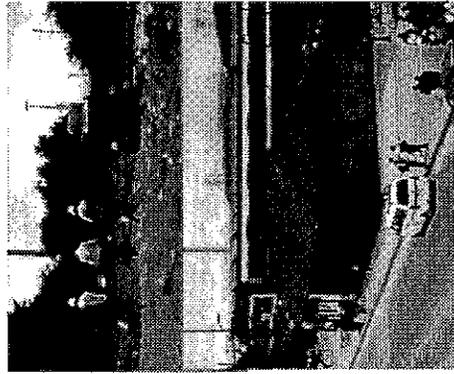
VIA VEHICULAR

VÍA FÉRREA SIN USO
POTENCIAL

4. CORREDORES FÉRREOS EN ZONAS URBANAS

BOGOTÁ

Corredor férreo del sur



PROPUESTA USO
VIA FÉRREA
ACTUAL:
TRANSPORTE
MASIVO

VÍA FÉRREA
INVADIDA SIN
CONECTIVIDAD

Corredor férreo del norte

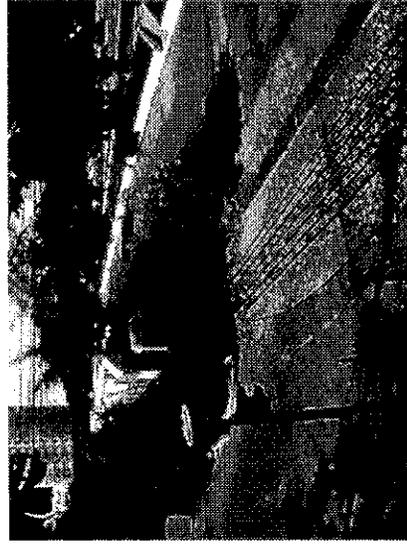
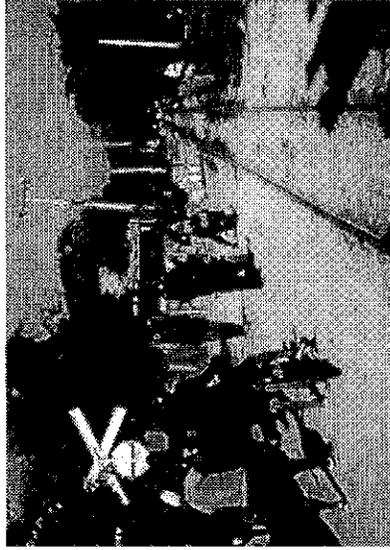


PROPUESTA USO
VIA FÉRREA
ACTUAL:
TRANSPORTE
MASIVO

CENTRO DE
TRANSFERENCIA DE
CARGA EN LA CARO

4. CORREDORES FÉRREOS EN ZONAS URBANAS

SANTA MARTA



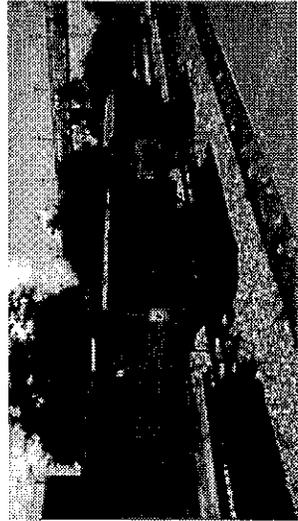
**PROPUESTA USO
VIA FÉRREA
ACTUAL:**

**TREN TURÍSTICO A
CARGO DE LA
ALCALDÍA**



4. CORREDORES FÉRREOS EN ZONAS URBANAS

BARRANCABERMEJA



**PROPUESTA USO
VIA FÉRREA
ACTUAL:

POR DEFINIR**



5. PROPUESTA

POLÍTICA

- Uso áreas subutilizadas

RECURSOS

- Construcción de variantes para movilización de carga

NORMATIVIDAD

- Permitir uso de estas franjas de corredores para sistemas de transporte
- Previo análisis técnico, legal y financiero:

DEFINICIÓN
VÍA CONPES

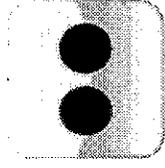
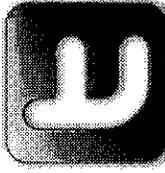
Artículo 23° Terminación anticipada contratos de concesión o APPs

Garantiza el reconocimiento de la inversión en un proceso de liquidación

Propone variables que garantizan el reconocimiento de lo invertido por los particulares en el contrato estatal en un proceso de liquidación.

Regula las sanciones en caso de actuación dolosa en un contrato

Regula las sanciones aplicables a la sociedad concesionaria o a los integrantes de la misma, que con su actuación dolosa dieron lugar a la causal de nulidad, respetando en cualquier caso los derechos de terceros.



ani.gov.co

GRACIAS

ANI
Agencia Nacional de Infraestructura



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 20173000222521

Fecha: 08-09-2017

Bogotá DC.,

Doctora

AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO

Secretaria Comisión Primera Constitucional

CAMARA DE REPRESENTANTES**CONGRESO DE LA REPUBLICA**

Carrera 7 No. 8 – 68 Oficina 238 B

Bogotá D.C., Colombia.

RECIBI
COMISION I CONSTITUCIONAL
CAMARA DE REPRESENTANTESFECHA Sept 11 / 17HORA 10:53

FIRMA

Asunto: Observaciones Proyecto de Ley 285 de 2017

Respetado Doctora,

En atención al oficio del asunto, me permito presentar observaciones a algunos artículos del Proyecto de Ley 285 de 2017 (Cámara) y 084 de 2016 (Senado) “Por el Cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la Contratación Pública en Colombia la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones”, los cuales podrían llegar a resultar inconvenientes para adelantar los procesos de contratación pública de obra, así:

1. “Artículo 1°. Adiciónense los parágrafos 2° y 3° del artículo 30 de la Ley 80 de 1993:

Parágrafo 2°. *En los procesos de licitación pública para seleccionar contratistas de obra, la oferta estará conformada por dos sobres, un primer sobre en el cual se deberán incluir los documentos relacionados con el cumplimiento de los requisitos habilitantes correspondientes a la experiencia, capacidad jurídica, capacidad financiera y capacidad organizacional, reconocimiento de la industria nacional y Mipyme, así como los requisitos y documentos a los que se les asigne puntaje diferentes a la oferta económica. El segundo sobre deberá incluir únicamente la propuesta económica de conformidad con todos los requisitos exigidos en el pliego de condiciones”.*

OBSERVACIÓN DEL MINISTERIO: Se recomienda eliminar la palabra “Reconocimiento” y reemplazarla por “acreditación”, por cuanto es la entidad quien debe verificar si los bienes y/o servicios son industria nacional y si son



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 20173000222521

Fecha: 08-09-2017

Mipymes, para así mismo otorgarle los beneficios por acreditar estas calidades.

"Parágrafo 3°. *En los procesos de licitación pública para seleccionar contratistas de obra pública, las entidades estatales deberán publicar el informe de evaluación relacionado con los documentos de los requisitos habilitantes y los requisitos que sean objeto de puntuación diferente a la oferta económica incluida en el primer sobre, dentro del plazo establecido en el pliego de condiciones".*

OBSERVACIÓN DEL MINISTERIO: Se recomienda no fraccionar la evaluación en dos momentos procesales diferentes teniendo en cuenta que la evaluación es integral y la oferta económica no solo es de puntuación sino también de verificación previa a la puntuación.

"En estos procesos el informe permanecerá publicado en el Secop durante cinco (5) días hábiles, término en el que los proponentes podrán hacer las observaciones que consideren y entregar los documentos y la información solicitada por la entidad estatal. Al finalizar este plazo, la entidad estatal se pronunciará sobre las observaciones y publicará el informe final de evaluación de los requisitos habilitantes y los requisitos objeto de puntuación distintos a la oferta económica dentro del término de dos (2) días hábiles siguientes a la finalización del plazo señalado con anterioridad. Una vez publicado el informe final de evaluación, este quedará en firme y no se recibirán documentos o información adicional de los proponentes".

OBSERVACIÓN DEL MINISTERIO: Esta redacción elimina la posibilidad de la Entidad de solicitar al proponente documentos durante la evaluación y hasta la adjudicación, lo que pondría en riesgo la selección objetiva y la economía del proceso contractual dando paso a posibles demandas por cuanto vencido el término establecido allí se eliminaría la posibilidad a la Entidad de seleccionar objetivamente al proponente. Adicionalmente no tiene sentido utilizar un término diferente para que la entidad se pronuncie sobre unos requisitos y otros, en tiempos procesales diferentes si finalmente hacen parte de una evaluación integral, y si el proponente no cumple requisitos habilitantes no puede otorgarse puntaje.

*"Para estos procesos, el segundo sobre, que contiene la oferta económica, se mantendrá cerrado hasta la audiencia **efectiva** de adjudicación. Durante esta audiencia se dará apertura al sobre, se evaluará la oferta económica y*



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 2017300022521

Fecha: 08-09-2017

*se establecerá el orden de elegibilidad mediante la aplicación de una fórmula matemática que se escogerá teniendo en cuenta los dos primeros decimales de la Tasa Representativa del Mercado (TRM), que rija **en la fecha en la que se haga la apertura del sobre***”.

OBSERVACIÓN DEL MINISTERIO: La redacción debería contemplar la posibilidad de que ningún proponente quede habilitado y cual sería el procedimiento a seguir. Si fuese así, en virtud del principio de transparencia se deberían abrir los sobres y conocerse los precios ofertados. Esto en el entendido que debe verificarse todo el contenido de la propuesta del oferente así quede rechazado.

Esta evaluación comprende primero la verificación de la oferta económica y luego la puntuación de la misma, no hay orden de elegibilidad si no cumple primero con los requisitos de la oferta económica.

Existen varias fórmulas mediante las cuales puede garantizarse no solo la competencia, sino la economía y la calidad de los precios ofertados, consideramos que no es conveniente que la ley determine cual es la fórmula que se debe fijar para establecer el orden de elegibilidad de las ofertas, para efectos de una buena confección de la oferta económica los pliegos de condiciones pueden establecer varias fórmulas matemáticas (por ejemplo medias aritméticas y menor precio) y sortearlas al momento del cierre del proceso o en la audiencia de adjudicación, sin separar una evaluación técnica de la económica, ni limitar el proceso a una sola fórmula matemática para escoger el adjudicatario.

“A continuación, en esta misma audiencia los proponentes podrán presentar observaciones a la oferta económica, las cuales deberán ser respondidas por la entidad estatal en la misma diligencia”.

OBSERVACIÓN DEL MINISTERIO: La audiencia de adjudicación tiene como fin decidir el proceso de selección, por lo tanto antes de adjudicar o declarar desierto el mismo las partes pueden intervenir sobre las respuestas dadas a las observaciones del informe de evaluación, sin embargo con la redacción de este artículo se desnaturaliza el objetivo de la audiencia, porque se convierte en una audiencia de apertura de sobres económicos y evaluación económica para posteriormente decidir el proceso de selección, insistimos en la posibilidad de no separar el término de evaluación técnica, financiera y jurídica de la económica.



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 20173000222521

Fecha: 08-09-2017

2. Artículo 6°. Modifíquese el artículo 5° de la Ley 1150 de 2007, el cual quedará así:

“Artículo 5°. De la selección objetiva. Es objetiva la selección en la cual la escogencia se haga al ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca, sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva. En consecuencia, los factores de escogencia y calificación que establezcan las entidades en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. La capacidad jurídica y las condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes, serán objeto de verificación de cumplimiento como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección y no otorgarán puntaje, con excepción de lo previsto en el numeral 4 del presente artículo. La exigencia de tales condiciones debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza del contrato a suscribir y a su valor. La verificación documental de las condiciones antes señaladas será efectuada por las Cámaras de Comercio de conformidad con lo establecido en el artículo 6° de la presente ley, de acuerdo con lo cual se expedirá la respectiva certificación.

2. La oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, resulte ser la más ventajosa para la entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos.

En los contratos de obra pública, los factores técnicos no serán criterio para determinar la oferta más favorable. El Gobierno nacional reglamentará los casos en los cuales, teniendo en cuenta la complejidad de la obra a realizar, puedan incluirse factores adicionales de evaluación en este tipo de contratos”.

OBSERVACIÓN DEL MINISTERIO: El proceso de obra se realiza bajo la modalidad de licitación pública, esto desvirtuaría esta modalidad de selección, pues los factores técnicos y económicos son los únicos que pueden ponderarse en una licitación, con esta propuesta sería necesario definir nuevamente que se considera como ofrecimiento más favorable para la licitación pública en los proceso de obra.



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 20173000222521

Fecha: 08-09-2017

“3. Sin perjuicio de lo previsto en el numeral 1 del presente artículo, en los pliegos de condiciones para las contrataciones cuyo objeto sea la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y común utilización, las entidades estatales incluirán como único factor de evaluación el menor precio ofrecido.

4. En los procesos para la selección de consultores e interventores se hará uso de factores de calificación destinados a valorar los aspectos técnicos de la oferta o proyecto. De conformidad con las condiciones que señale el reglamento, se podrán utilizar criterios de experiencia específica del oferente y del equipo de trabajo, en el campo de que se trate.

En ningún caso se podrá incluir el precio, como factor de escogencia para la selección de consultores e interventores.

Parágrafo 1°. *La ausencia de requisitos o la falta de documentos referentes a la futura contratación o al proponente, no necesarios para la comparación de las propuestas no servirán de título suficiente para el rechazo de los ofrecimientos hechos. En consecuencia, todos aquellos requisitos de la propuesta que no afecten la asignación de puntaje, deberán ser solicitados por las entidades estatales y deberán ser entregados por los proponentes durante el término de cinco (5) días hábiles en el que el informe de evaluación haya sido publicado en el Secop. Serán rechazadas las ofertas de aquellos proponentes que no suministren la información y la documentación solicitada por la entidad estatal en el plazo anteriormente señalado”.*

OBSERVACIÓN DEL MINISTERIO: Se insiste en la importancia de la selección objetiva del contratista, y de lo que se puede subsanar incluso hasta la adjudicación o de la posibilidad de que las estatales tengan la opción de modificar sus evaluaciones por error o subsanación.

“Parágrafo 2°. *Las certificaciones de sistemas de gestión de calidad no serán objeto de calificación, ni podrán establecerse como documento habilitante para participar en licitaciones o concursos.*

Parágrafo 3°. *La no entrega de la garantía de seriedad junto con la propuesta no será subsanable y será causal de rechazo de la misma.*

Parágrafo 4°. *En aquellos procesos de selección en los que se utilice el mecanismo de subasta, los documentos referentes a la futura contratación o*



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 20173000222521

Fecha: 08-09-2017

al proponente, no necesarios para la comparación de las propuestas, deberán ser solicitados hasta el momento previo a su realización.

Parágrafo 5°. *En los procesos de contratación de obra y de consultoría para la elaboración de estudios y diseños de ingeniería para obra, con excepción para asociaciones público-privadas y concesiones, las entidades estatales deberán aceptar la experiencia adquirida por los proponentes a través de la ejecución de contratos con particulares.*

Artículo 7°. *Adiciónese un parágrafo al artículo 8° de la Ley 1150 de 2007, el cual quedará así:*

Parágrafo. *No es obligatorio contar con disponibilidad presupuestal para realizar la publicación del proyecto de Pliego de Condiciones”.*

OBSERVACIÓN DEL MINISTERIO: La Ley de presupuesto señala que deben existir las apropiaciones presupuestales suficientes para adelantar los procesos de selección, máxime cuando con ello se garantiza el principio de planeación de las entidades estatales, contemplado en el plan anual de adquisiciones de cada Entidad.

En los demás artículos del proyecto de ley no tenemos objeción alguna.

Cordialmente,

ALEJANDRA PAEZ OSORIO
Secretaría General

Elaboró: Lilliana Riaño Amaya.
Revisó: Germán Franco Medina



Bogotá, 17 de julio de 2017

Honorables representantes,
Comisión Primera – Asuntos Constitucionales
Cámara de Representantes
 Carrera 7 No. 8 – 68
 Ciudad

Asunto: Comentarios al Proyecto de Ley 084 de 2016 Senado – 285 de 2017 Cámara

Honorables representantes,

Colombia Compra Eficiente es el ente rector del Sistema de Compra Pública en Colombia. En desarrollo de esta labor, desde el año 2012 cuando empezó a operar ha recogido las mejores prácticas internacionales, ha analizado de la información del Sistema de Compra Pública colombiano e identificado las restricciones que tienen origen en la normativa, así como las recomendaciones de gremios y sociedad civil y las sugerencias hechas por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico -OCDE-¹.

En el marco de la función de ente rector del Sistema de Compra Pública y de la contratación pública y en atención a la solicitud de algunos representantes, presentamos las siguientes observaciones a la ponencia para tercer debate en el Senado al Proyecto de Ley 084 de 2016 Senado – 285 de 2017 Cámara.

1. Comentario general al Proyecto de Ley 084 de 2016 Senado – 285 de 2017 Cámara

Una de las observaciones de las organizaciones de la sociedad civil y de la OCDE a la normativa del Sistema de Compra Pública es que el marco regulatorio del Sistema de Compra Pública colombiano es disperso, complejo, con reglas que se superponen y que a menudo no son fáciles de implementar, lo cual dificulta la participación de las pymes y contribuye a que la orientación de los funcionarios sea en el proceso y no en sus resultados².

La propuesta normativa que está en trámite contribuye a la dispersión normativa. Entendemos que una revisión completa del marco legal tiene mayores riesgos en el trámite pero creemos que es lo adecuado. Para el efecto Colombia Compra Eficiente preparó una motivación y un articulado para someterlo a consideración de los grupos de interés el cual no ha sido presentado al Congreso de la República pero ofrece información sobre las necesidades de revisión de la normativa.

-
- 1 OCDE (2013), "Public procurement in Colombia", en Colombia: Implementing Good Governance, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264202177-10-en> y OCDE (2016), Towards Efficient Public Procurement in Colombia: Making the Difference, OECD Public Governance Reviews, OECD Publishing, Paris. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264252103-en>
- 2 OCDE (2013), "Public procurement in Colombia", en Colombia: Implementing Good Governance, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264202177-10-en>

1



2. Comentarios específicos al articulado

a. Artículo 1

El artículo 1 del proyecto de articulado adiciona el artículo 30 de la Ley 80 de 1993 con 2 nuevos párrafos que son los párrafos 2 y 3 del artículo 30 mencionado.

El párrafo 2 establece que en los procesos de licitación la oferta debe presentarse en dos sobres, uno que tenga exclusivamente la oferta económica y el otro que tenga los demás documentos de la oferta. Por su parte el párrafo 3 establece que las Entidades Estatales en la licitación pública para obra pública deben publicar el informe de evaluación de los requisitos y de la oferta, salvo por la oferta económica en la oportunidad establecida en los pliegos. Este informe debe estar en el SECOP por 5 días hábiles término en el cual los proponentes pueden hacer las observaciones que consideren y entregar los documentos y la información solicitada por la entidad estatal. Vencido este plazo la Entidad Estatal debe pronunciarse sobre las observaciones dentro de los 2 días hábiles siguientes. Luego el informe quedará en firme y no será posible entregar nuevos documentos.

En la audiencia de adjudicación la Entidad Estatal debe abrir el sobre con la oferta económica y establecerá el orden de elegibilidad utilizando para el efecto la TRM.

Si el propósito del proyecto es modificar normas para el sector de la infraestructura de transporte no entendemos porqué el párrafo 2 es aplicable a todas las licitaciones. Actualmente, las Entidades Estatales pueden establecer en el pliego que la oferta sea presentada en dos sobres, uno con la oferta económica y en el SECOP II pueden establecer una fecha para abrir el sobre lo cual da también tranquilidad a los proponentes.

Los métodos de evaluación con mecanismos aleatorios sirven para evitar la colusión entre proponentes porque una subasta simple en que el contrato se adjudique a la oferta más baja es susceptible de estrategias colusorias de presentación de ofertas coordinadas o de estrategias de cartel para distribuir entre sus miembros los contratos a precios elevados para el contratante³.

Las Entidades Estatales deben diseñar mecanismos de evaluación que consideren la existencia de carteles y otras prácticas restrictivas de la competencia en sus procesos de selección de contratistas. Por ejemplo, un mecanismo que dificulta la coordinación necesaria para coludir en un proceso de selección es que el método de evaluación de las ofertas económicas sea conocido después de la presentación de las ofertas y sea producto de un proceso aleatorio fuera del control de la Entidad Estatal y de los proponentes. Los últimos dígitos de la Tasa Representativa del Mercado, es un mecanismo aleatorio para definir el método de evaluación de la oferta económica, que cumple esa característica y es el método más empleado en Colombia para evitar la colusión. No obstante, definir *a priori* desde la ley un único mecanismo utilizado en todos los procesos de selección elimina el elemento de impredecibilidad necesario para evitar prácticas colusorias de los proponentes en los procesos de selección⁴.

³ McAfee, R. P., & McMillan, J. (1992). Bidding rings. *The American Economic Review*, 579-599.

⁴ Albano, G. L., Bianchi, M., & Spagnolo, G. (2006). Bid Average Methods in Procurement. *Rivista di Politica Economica*, 96(1), 41-62.



Es importante tener en cuenta que en el año 2016 las Entidades Estatales registraron 3.227 licitaciones públicas, de un total de 1.023.981 procesos de contratación registrados en el SECOP y el número de licitaciones para obra pública es 1.294. En consecuencia, esta norma es aplicables al 0,13% de los procesos de contratación si asumimos un comportamiento constante de los procesos de licitación de obra pública.

El valor de los contratos registrados en el 2016 en el SECOP fue 83,7 billones, dentro del cual las licitaciones públicas ascendieron a 10,5 billones y las licitaciones para obra pública fueron por 3,9 billones. Por lo tanto, la norma tendría efecto en el 4,67% de los recursos del Sistema de Compra Pública.

b. Artículo 5

El artículo propuesto está dirigido a restringir la contratación de obra, interventoría, consultoría en ingeniería y evaluación a través de convenios interadministrativos. Creemos que si hay una modificación en este sentido vale la pena ser más precisos.

Los contratos o convenios interadministrativos están referidos a los negocios jurídicos entre Entidades Estatales. Acá debemos distinguir entre: (i) los contratos entre Entidades Estatales en los cuales hay contraprestaciones mutuas; y (ii) los convenios interadministrativos en los cuales dos o más Entidades Estatales se asocian para cooperar en el cumplimiento de sus funciones administrativas o la prestación conjunta de servicios a su cargo. En el marco de la libre competencia, es claro que en el caso del ordinal (i) la selección del contratista debe ser a través de un proceso competitivo. No tiene sentido que la ley permita a las instituciones que compiten abiertamente en el mercado usar las normas del derecho privado en sus procesos pero que las privilegie eximiéndolas de la competencia cuando el comprador de sus bienes, obras o servicios es una Entidad Estatal, pues esto es una forma de restringir la competencia.

Por lo anterior, sugerimos que el artículo 5 establezca que: "Los Convenios o contratos Interadministrativos son un negocio jurídico por el cual las Entidades Estatales se asocian con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo o para conformar personas jurídicas sin ánimo de lucro para el mismo propósito. Las Entidades Estatales pueden celebrar contratos entre sí para la adquisición de bienes, la prestación de servicios o la ejecución de obras, siempre y cuando la Entidad Estatal que vende el bien, presta el servicio o ejecuta la obra haya sido seleccionada de forma competitiva de acuerdo con la modalidad aplicable".

c. Artículo 6

El artículo propuesto intenta precisar el concepto de selección objetiva. No creemos que la modificación esté encaminada a generar mayor valor por dinero.

(i) Precio como el único criterio de evaluación de la obra pública

Establecer el precio como el único criterio de selección en una obra pública es recomendable cuando la Entidad Estatal tiene completamente claras las condiciones técnicas para la ejecución de la obra⁵.

⁵ Dini, F., Pacini, R. and Valletti, T. (2006) Scoring rules. In *Handbook of Procurement*. Dimitri, N., Piga, G and Spagnolo, G. (eds.) Cambridge University Press.



No obstante, existen proyectos complejos, costosos o con altos niveles de riesgo, en donde es imposible prever todas las circunstancias técnicas y en ese caso es inconveniente que la Entidad Estatal seleccione solo con base en el precio, precisamente porque las condiciones técnicas son lo realmente importante en esos proyectos.

Esta modificación puede dar lugar a que los oferentes presenten ofertas muy bajas y luego busquen adiciones a los contratos⁶. Esta modificación debería estar acompañada de una limitación a la adición en el valor de los contratos.

(ii) Nuevas reglas sobre la subsanación en los Procesos de Contratación

La propuesta se dirige a limitar el término durante el cual los oferentes pueden subsanar requisitos habilitantes y determina que las ofertas que no se subsanen deben ser rechazadas por la Entidad Estatal.

En los últimos años ha habido grandes discusiones en Colombia acerca de la subsanabilidad de las ofertas, además de varias decisiones jurisprudenciales. Desafortunadamente las discusiones y las decisiones no han ayudado a una solución práctica de la mano de las normas comerciales sobre las ofertas.

La Ley 80 de 1993 estableció que las ofertas deben ser completas⁷ pero que las Entidades Estatales no pueden rechazarlas por asuntos meramente formales⁸. Puesto que la Ley 80 de 1993 incorporó las normas del derecho privado, las Entidades Estatales y los proponentes debían regirse por el dispuesto en las normas comerciales y civiles en relación con los requisitos de la oferta. La Ley 1150 de 2007 estableció que los requisitos de la oferta que no reciben puntaje en la evaluación pueden ser aclarados o complementados por solicitud de la Entidad Estatal y la ausencia de estos no invalida la oferta. Esta disposición dejó sin contenido la norma de la Ley 80 de 1993 que estableció que las ofertas deben ser completas. En nuestra opinión, esta disposición permite interpretaciones que generan comportamientos anticompetitivos y oportunistas, como el completar las ofertas cuando los proponentes conocen a sus competidores y los resultados preliminares de la evaluación.

Si seguimos la norma del derecho comercial de que las ofertas deben ser completas y que no pueden ser rechazadas por asuntos meramente formales podemos superar las discusiones frente a la subsanabilidad de las ofertas, lo cual ha generado comportamientos anticompetitivos asociados a la posibilidad de aportar documentos de la oferta luego de conocer los resultados de la evaluación y desconociendo la norma que establece que las ofertas deben ser completas para ser ofertas.

Los efectos de la norma propuesta en el proyecto de ley son: (i) limita el derecho de los proponentes a presentar observaciones al informe de evaluación y las restringe a la audiencia de adjudicación, lo cual hará las audiencias de adjudicación aún más difíciles de lo que son hoy en día; (ii) aumenta en 2 días hábiles el cronograma de las licitaciones pública, teniendo una etapa de selección de 32 días

⁶ Chang, W. S., Salmon, T. C., & Saral, K. J. (2016). Procurement Auctions with Renegotiation and Wealth Constraints. *Economic Inquiry*, 54(3), 1684-1704

⁷ Literal b. del Numeral 5 del artículo 24 de la Ley 80 de 1993.

⁸ Numeral 15 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993.



hábiles⁹. Vale la pena anotar que la norma propuesta afecta a todas las licitaciones y no solo a las de obra pública.

En nuestra opinión volver al texto de la Ley 80 de 1993 sobre la necesidad de que las ofertas sean completas y establecer que por la Entidad Estatal no recibirá documentos durante las 24 horas hábiles anteriores a la audiencia de adjudicación solucionaría el problema de la subsanación de forma más eficiente.

- (iii) Define como obligatorio que las Entidades Estatales acepten la experiencia de los particulares en sus Procesos de Contratación.

La normativa colombiana así lo establece hoy en día¹⁰, quienes limitan esta situación actúan en contra de la ley y no creemos que otra ley solucione esta situación¹¹.

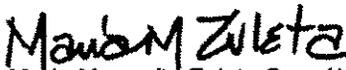
d. Artículo 7

La obligación de contar con un certificado de disponibilidad presupuestal solamente es exigible, en concordancia con la Ley 80 de 1993 y con el Estatuto Orgánico del Presupuesto, una vez expedido el acto administrativo de apertura del respectivo Proceso de Contratación. Por ende, consideramos innecesaria esta modificación legal puesto que los Procesos de Contratación ya funcionan así.

Finalmente, queremos llamar la atención del artículo 18 que define que se pueden aprobar vigencias futuras para APPs; este artículo puede ser contrario al artículo 151 de la Constitución, pues su trámite debe hacerse con arreglo a lo previsto para las leyes orgánicas.

Quedo a su disposición para el caso en que requieran información adicional en relación con este asunto.

Muy atentamente,


María Margarita Zuleta González
Directora General

⁹ Colombia Compra Eficiente. Indicadores del Sistema de Compra Pública. URL: <https://www.colombiacompra.gov.co/indicadores/resultados-del-sistema-de-indicadores>

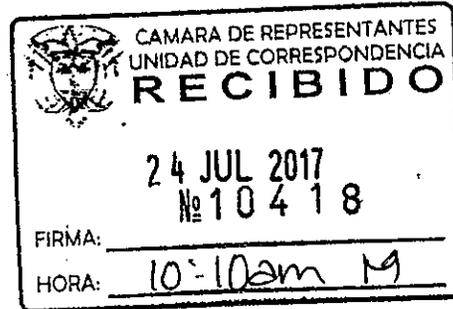
¹⁰ Colombia Compra Eficiente. Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación. URL:

https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documents/manual_requisitos_habilitantes_r_0.pdf
¹¹ Colombia Compra Eficiente. Circular Externa No. 10 del 31 de marzo de 2014. URL: https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_circulares/20140331/circular10.pdf



Bogotá 24 de julio de 2017

Presidencia Comisión Primera
Cámara de Representantes
Ciudad.



Referencia: Proyecto de Ley No. 285 de 2017 Cámara, "por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones."

Ponencia para primer debate

*David
Sept 11/17.05
9:40 am*

Señor Presidente Honorable Comisión Primera,

En el proyecto de ley en referencia cuyo objeto se enmarca en la modificación de algunas normas de contratación, dada la necesidad de realizar ajustes que permitan mecanismos de eficiencia y transparencia en la gestión contractual con las grandes inversiones en infraestructura que se están realizando, se insertan dos artículos - 21 y 22 - referidos al desarrollo del modo ferroviario que no guardan unidad de materia con el texto de la ley y que conducen a afectar la continuidad de la misma con graves consecuencias para proyectar su modernización, multimodalidad y competitividad en los costos del transporte terrestre.

Al respecto cabe anotar que en la estructura del plan de desarrollo del país la directriz del Plan Maestro de Transporte Intermodal, política de estado, que pretende articular los modos para hacer de Colombia un país más competitivo, el modo ferroviario cobra gran importancia dentro de las herramientas necesarias para este propósito.

Los artículos mencionados permiten que los entes territoriales sean adjudicatarios de los corredores férreos de su interés para proyectos de

movilidad diferentes que no tienen que ver con el modo ferroviario, con el simple hecho de justificar su beneficio local, como el caso de construir en los mismos carreteras, siendo un ejemplo lo concebido por la alcaldía de Bogotá para ampliar las vías de TRANSMILENIO.

En los programas de gobierno recientes dentro de las denominadas "locomotoras de crecimiento" se encuentran: El sector minero-energético y la infraestructura de transporte.

La continuidad de la red ferroviaria no puede romperse, pues el servicio de transporte no podría realizarse de origen a destino y concebir transbordos en trayectos intermedios conllevaría a una operación inviable por los costos de la misma. Sería sepultar el tren en Colombia.

Las ventajas del modo sobre la carretera son reconocidas universalmente y cabe mencionar de las mismas las siguientes:

- **Menor consumo de combustible** por tonelada kilometro al compararlo con el modo carretero. La carretera consume 4 veces más energía que el ferrocarril para realizar una misma cantidad de transporte. Como ejemplo para transportar una tonelada durante un recorrido de 100 Km, la carretera consume 2,2 litros de combustible y el ferrocarril 0,55
- **Independencia de los combustibles líquidos.** El ferrocarril puede prescindir de los combustibles líquidos con la electrificación de sus líneas, lo que constituye una ventaja en la situación actual y futura del modo.
- **Menor polución.** El respeto del ferrocarril por el medio ambiente constituye uno de los más firmes valores para su consolidación como medio de transporte del futuro. Podría hoy eliminar un 70% de emisiones por tonelada transportada.

- **Espacio ocupado.** Menores espacios en el corredor férreo que otros medios.
 - ✓ Una autopista de 6 vías y dos bermas requiere de 37,5 m
 - ✓ Una doble vía de ferrocarril tiene 13 m
- **Seguridad.** La seguridad es un punto fuerte del ferrocarril y las estadísticas lo enseñan. Un ejemplo para el caso en los Estados Unidos:

Muertes en accidentes según modo de transporte en USA

JERARQUIAS	1.990	1.995	2.000	2.005	2.010	2.013
Muertes, total	47.297	44.507	44.276	45.641	35.034	34.509
Transporte aéreo	866	963	764	603	476	429
Transporte carretero	44.599	41.817	41.945	43.510	32.999	32.719
Transporte ferroviario	1.297	1.146	937	884	734	706

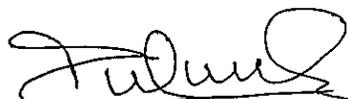
- **Mayor capacidad de transporte.** Un tren puede movilizar gran cantidad de carga pudiéndose, por ejemplo, conformar trenes que movilizan más de 5000 toneladas, que equivaldrían a 142 tracto-camiones. (Un tracto-camión transporta 35 toneladas y un vehículo férreo como los de Cerrejón hasta 105 toneladas)
- **Menores costos al consumidor.** El transporte férreo es un 25 % más económico del transporte por carretera.
- **Competitividad.** En la industria y comercio el transporte tiene costos importantes que se traducen al costo del producto final y en el comercio local, nacional e internacional. En consecuencia el modo ferroviario permite la competitividad en estos ámbitos. Mayores exportaciones y menores precios al consumidor.

- Mejora la movilidad de las ciudades. Por ejemplo en Bogotá cerca del 40% de los camiones no entrarían a la ciudad.
- Genera empleo y desarrollo al país.
- Mediante un sistema de rieles polivalentes (tres rieles) se puede convivir con el sistema férreo para pasajeros y modernizar el transporte de cercanías.

Por lo precedente el país debe consolidar esfuerzos para desarrollar los modos terrestres en razón de sus bondades y reconocer las que brindan los ferrocarriles para la competitividad.

Al respecto nos permitimos solicitar a la Honorable Comisión Primera de la Cámara quitar los artículos 21 y 22 del mencionado proyecto de ley por las razones expuestas.

Cordial Saludo



RAFAEL ANTONIO DUEÑAS DAZA
Presidente A.I.F.C

Copia: Honorables Representantes Comisión Primera de la Cámara

PROPOSICIÓN

Modifíquese el artículo 21 del proyecto de ley 084 de 2016 Senado y 285 de 2017 Cámara, el cual quedará así:

Artículo 21. Sustitución del uso de las vías férreas para la construcción de infraestructura pública. Las vías férreas podrán ser usadas total o parcialmente para la construcción de infraestructura de transporte previa entrega de parte del corredor férreo a una entidad territorial por parte de la Nación.

La entrega del corredor a una entidad territorial estará sujeta a las condiciones establecidas en los planes de expansión e inversión de las vías férreas a cargo de la Nación, cuando estos contemplen la existencia o creación de un corredor férreo alternativo al corredor cedido., los cuales deberán ser presentados al CONPES dentro del año siguiente a la entrada en vigencia de la presenta Ley.

En todo caso, no podrán cederse los corredores férreos entregados en concesión o alianza público-privada.

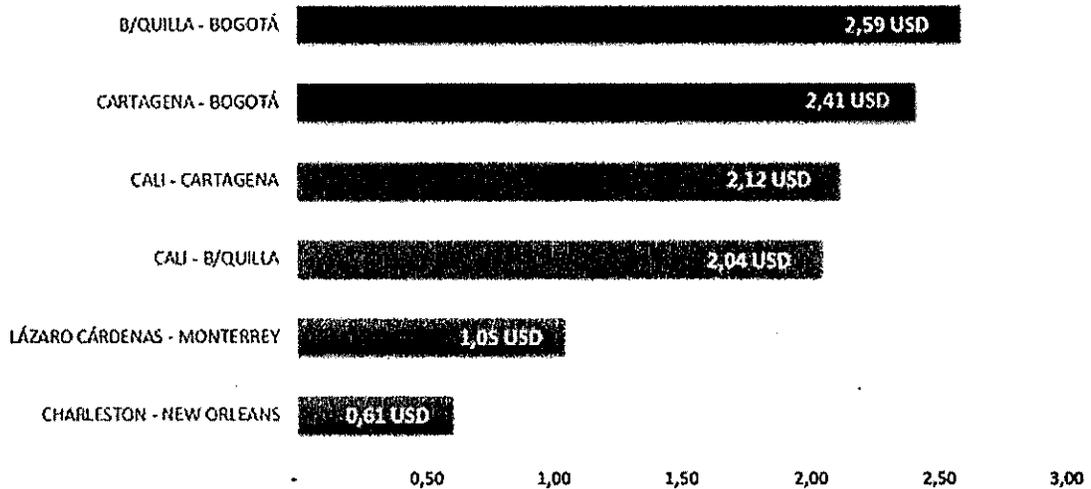
JUSTIFICACIÓN

- La primera propuesta busca que cuando se haga una cesión de un corredor férreo, dentro de los estudios se analice si existe una vía alternativa que permita hacer el mismo recorrido o de no existir, indicar que se debe planear un corredor férreo alternativo.
- Con esto se busca que no se interrumpan los corredores férreos y en caso de que se ceda una conexión única, esto se haga con un plan que plantee las formas alternas de dar continuidad a la misma línea férrea.
- Mantener la continuidad de las vías férreas entre el centro del país y los centros de generadores o receptores es esencial, pues actualmente, las vías férreas adecuadas permiten bajar los costos en cerca del 60% e intermodalmente en el 40% de la carga total nacional y son el segundo medio más importante para el transporte.



COSTO DE TRANSPORTE

**COMPARATIVO FLETES
COSTO (USD)/KILÓMETRO
Contenedor 40'**



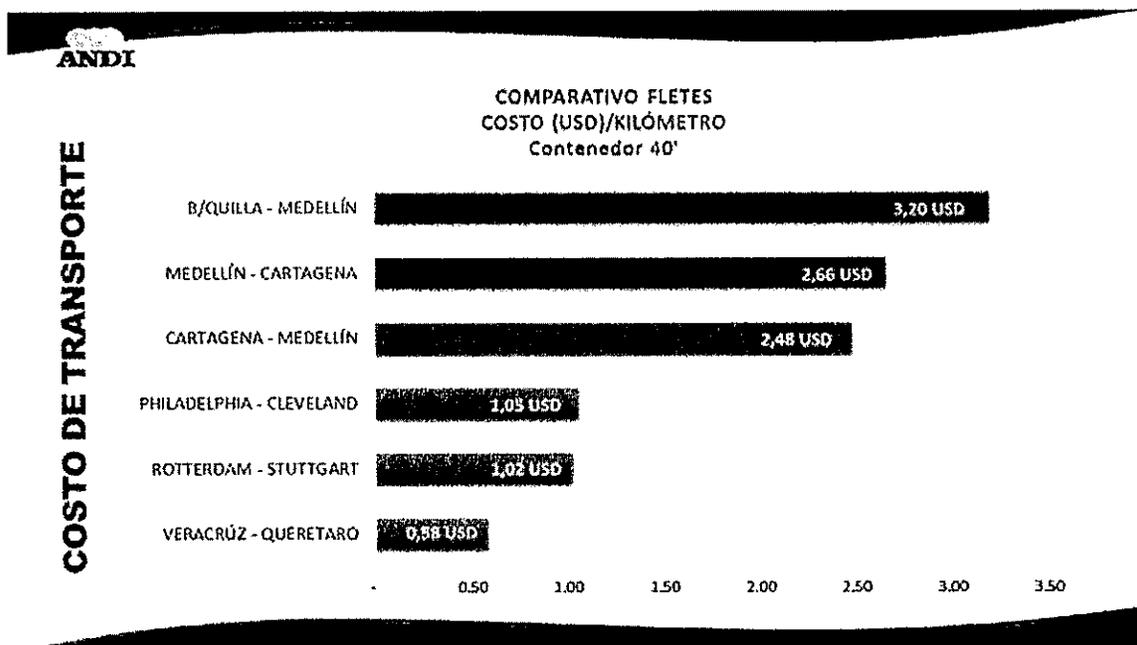
- Igualmente, la planeación es esencial, pues el transporte por vías férreas tienen menor costo por tonelada/kilometro y 70% menos de emisiones de CO₂ por tonelada transportada.
- Por último, la segunda propuesta pretende asegurar el respeto por los derechos adquiridos en caso de que una vía se encuentre concesionada o bajo una APP y el Estado tenga obligaciones en relación con el concesionario.

- Se destaca que el ferrocarril está subsidiando los otros modos de transporte.

RECAUDO CONTRAPRESTACIONES				
	\$	% ANI	FUNCIONAMIENTO ANI	INVERSIÓN ANI
VÍAS FÉRREAS	\$140	100%	\$106	\$34
	\$160	0%	\$0	\$0
	\$497	0%	\$0	\$0

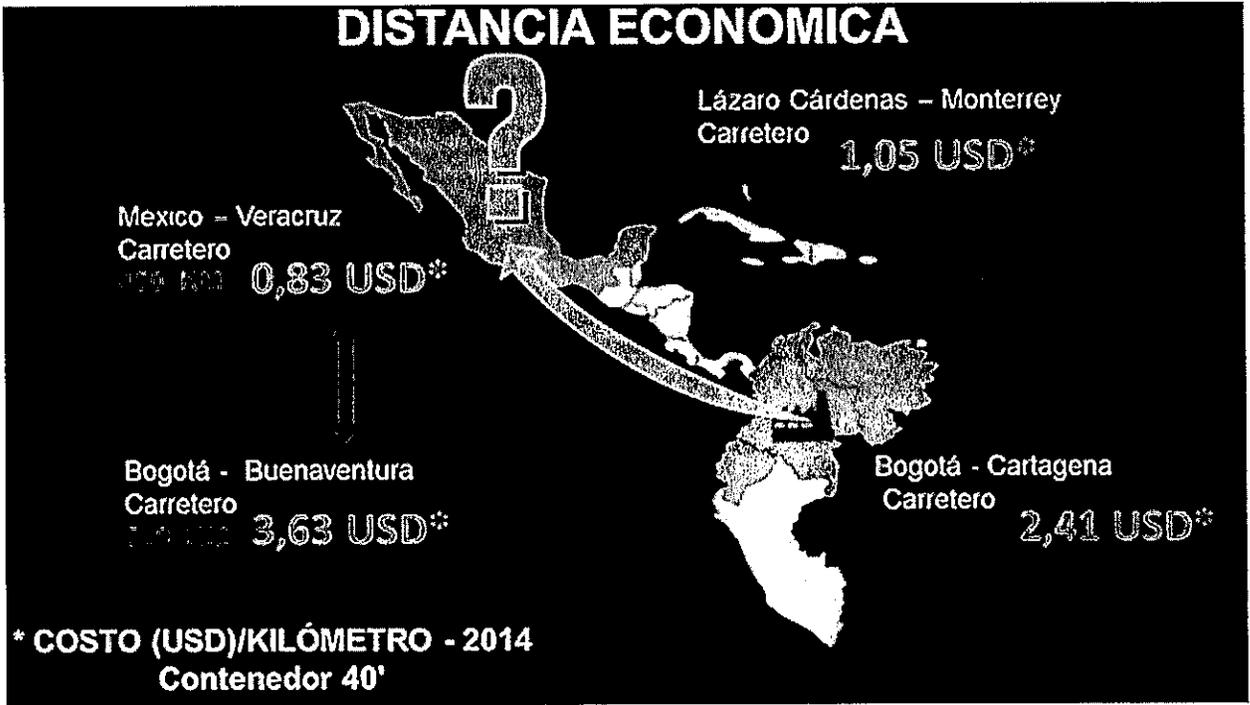
	\$	% ANI	FUNCIONAMIENTO ANI	INVERSIÓN ANI
	\$140	100%	\$21	\$119
	\$160	15%	\$24	\$0
	\$497	15%	\$75	\$0

- El 93% de la carga nacional sin contar el carbón se moviliza por carretera y con grandes ineficiencias y los costos para competir con países similares están por ejemplo con Méjico



7.

DISTANCIA ECONOMICA



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alfonso', is located in the lower-left quadrant of the page.

Ref: Proyecto de Ley 285 de 2017.-

8

La Federación Nacional de Pensionados Ferroviarios y la Fundación Nacional de Pensionados Ferroviarios. Solicitamos respetuosamente, se retiren o supriman los artículos 21 y 22 del presente proyecto, pues consideramos que estos artículos son inconvenientes, inconstitucionales y van en contra de los intereses de la economía Nacional y del Pueblo Colombiano.

Se pretende, dejar incomunicadas las grandes ciudades por vía férrea de los puertos marítimos con los correspondientes perjuicios.

El transporte de carga y pasajeros por vía férrea, son a todas luces altamente ventajosas y competitivas frente al modo de transporte por carretera.

Los trenes de Cercanías para Bogotá, como ciudad región, mejoraría ostensiblemente la movilidad y los tiempos de desplazamiento entre los municipios de este sector, mejorando la economía y calidad de vida de sus habitantes, además de brindar una fuente de trabajo a largo plazo a los habitantes de los municipios regionales.

Los Ferroviarios del orden Nacional, recordamos que
jamás tuvimos ninguna responsabilidad en la liquidación
de esta que fuera en su momento la primera empresa
del Estado.

Mamuel A. Rubiano S. C.C. # 19.311.571 Bogotá
Presidente: Fundación Nal. de Pensionados Ferroviarios.
Vicepresidente: Federación Nal. de Pensionados Ferroviarios.
Tel: 313 392 2874 - 2472098 - 2476516.
Calle. 13 # 18-43 P. 344.

RECIBI
COMISION I CONSTITUCIONAL
CAMARA DE REPRESENTANTES
FECHA Sept 11/13
HORA 10:32 AM
Jorie
FIRMA