

**Al responder cite este número:
OFI2021-26934-DAL-3200**

Bogotá D.C. martes, 21 de septiembre de 2021

Doctora
JUANITA GOEBERTUS ESTRADA
Doctor
OSCAR SÁNCHEZ LEÓN
Representantes a la Cámara
ESD

Ref. **Proyecto de Ley No. 152 de 2021 Senado – 213 de 2021 Cámara**
“Por medio de la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución
Política y se expide el régimen especial de la Región Metropolitana Bogotá
– Cundinamarca”

Honorables representantes,

En su calidad de coordinadores ponentes, me permito remitir las consideraciones y observaciones que por nuestro conducto hemos recibido de parte del Ministerio de Transporte y del Departamento Nacional de Planeación – DNP al proyecto de la referencia, con el fin de ser estudiadas por sus despachos y reuniones de ponentes. De considerarlas pertinentes, solicitamos respetuosamente, sean incorporadas en el texto de la ponencia para primer debate que se está construyendo.

Quedamos atentos a cualquier explicación que se requiera.

Cordialmente,



MARÍA PAOLA SUÁREZ MORALES
Directora de Asuntos Legislativos
Ministerio del Interior

Con copia Representantes a la Cámara ponentes, José Daniel López Jiménez, Juan Manuel Daza Iguaran, Buenaventura León León, Alfredo Deluque Zuleta y Dra. Amparo Calderón Secretaria Comisión Primera de la Cámara

Anexo lo enunciado en 23 folios



Documento emitido por el Ministerio del Interior. [URL de verificación:](https://compromisos.mininterior.gov.co/consulta/?id=%2FhlykisN%2Fxyw8cdrsueX1dnS3vy%2FFj7sd8DQDTSqT%2Bs%3D)
<https://compromisos.mininterior.gov.co/consulta/?id=%2FhlykisN%2Fxyw8cdrsueX1dnS3vy%2FFj7sd8DQDTSqT%2Bs%3D>



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080869601



26-08-2021

Bogotá D.C, 26 de agosto de 2021

Doctor

DANIEL PALACIOS MARTÍNEZ

Ministro

MINISTERIO DEL INTERIOR

daniel.palacios@mininterior.gov.co

servicioalciudadano@mininterior.gov.co

Bogotá D.C

Asunto: Reiteración de comentarios referente al proyecto de ley "Por la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución Política y se expide el Régimen Especial de la Región Metropolitana de Bogotá – Cundinamarca".

Respetado Ministro Palacios,

Dando alcance a nuestra comunicación del día 9 de agosto de 2021 con radicado No. 20211080806511, en la que le informamos que días previos a la radicación del proyecto de ley en cuestión, nuestros equipos técnicos habían venido adelantando unas mesas de trabajo en conjunto con el equipo de la Alcaldía de Bogotá con el propósito de llegar a la mayor cantidad de consensos posibles referente a las disposiciones allí contenidas, nos permitimos reiterar nuestra preocupación respecto a algunos artículos del proyecto que fue radicado ante el Congreso de la Republica, pues no se atendieron los comentarios manifestados por esta Cartera Ministerial.

Al efecto, recibimos un nuevo texto el cual no plasma los concesos a los que llegamos con el equipo de la Alcaldía de Bogotá, ni soluciona las preocupaciones manifestadas por el Ministerio de Transporte. En ese sentido, nos permitimos reiterar dichas preocupaciones, y las propuestas de modificación sugeridas:

PROYECTO DE LEY	COMENTARIOS	PROPUESTA SOCIALIZADA VMI
<p>ARTICULO 26°. Agencia Regional de Movilidad.</p> <p>(...)</p> <p>En su ámbito geográfico, para establecer nuevas concesiones viales o modificar las existentes en cuanto a su alcance físico o cambios de trazado, en cualquier</p>	<ul style="list-style-type: none"> La restricción de que haya una concertación entre la Región Metropolitana y la respectiva entidad contratante para establecer nuevas concesiones viales dificultaría a la Nación la planeación y ejecución de nuevos proyectos 	<p>ARTICULO 25°. Agencia Regional de Movilidad.</p> <p>(...)</p> <p>En su ámbito regional, la estructuración, adjudicación o modificación de proyectos viales de la red nacional, concesionado o no concesionado, deberá surtir un</p>



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080869601



26-08-2021

PROYECTO DE LEY	COMENTARIOS	PROPUESTA SOCIALIZADA VMI
<p>corredor de la red nacional, concesionado o no concesionado que supere la jurisdicción de un municipio o distrito, se deberá surtir un proceso de concertación interinstitucional entre la Agencia Regional de Movilidad y el concedente.</p> <p>En ningún caso se entenderá que la aplicación de este artículo implica una modificación de los contratos vigentes ni de los proyectos en estructuración antes de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p>	<p>con incidencia en la Región Metropolitana que se identifiquen necesarios para el desarrollo de la infraestructura vial del país, así como el desarrollo de proyectos futuros necesarios para mejorar la competitividad en términos logísticos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El hecho de que deba haber una aprobación concertada entre la Región Metropolitana y la respectiva entidad contratante para llevar a cabo las modificaciones a las concesiones existentes genera inseguridad jurídica y desconocería las facultades de la Nación en la administración de los contratos vigentes. • En las mesas de concertación con la Alcaldía, se ha propuesto desde el sector transporte que no se surta un proceso de concertación interinstitucional para establecer nuevas concesiones viales o modificar las existentes en cuanto a su alcance físico o cambios de trazado, sino por el contrario, se surta un proceso de socialización que garantice la participación de la Agencia Regional de Movilidad y demás actores involucrados, puesto que un proceso de concertación implicaría un trámite administrativo que no está contemplado en las concesiones viales existentes, generando retrasos e inconvenientes en las modificaciones que deban surtir en el curso de la ejecución contractual. 	<p>proceso de socialización interinstitucional que garantice la participación de la Agencia Regional de Movilidad.</p> <p>Para los proyectos en ejecución al momento de la expedición de la presente ley, las modificaciones contractuales que puedan generar impactos en el ámbito geográfico de la región metropolitana, relacionados con cambios de trazado o instalación de peajes, surtirán una etapa de socialización interinstitucional que garantice la participación de la Agencia Regional de Movilidad.</p> <p>(...)</p>
<p>(...)</p>		
<p>ARTÍCULO 27. Funciones de la Agencia Regional de Movilidad. Son</p>	<p>En relación con el literal d se solicita ajustar conforme al texto propuesto en</p>	<p>ARTÍCULO 27. Funciones de la Agencia Regional de Movilidad. Son</p>



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20211080869601



26-08-2021

PROYECTO DE LEY	COMENTARIOS	PROPUESTA SOCIALIZADA VMI
<p>funciones de la Agencia Regional de Movilidad.</p> <p>(...)</p> <p>d) Regular integralmente la prestación del servicio de transporte público regional, conforme a las leyes y a los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte.</p> <p>f) Fijar la tarifa de los derechos de uso de las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal (CIM).</p>	<p>la medida en que la definición y regulación de las modalidades de transporte le corresponde exclusivamente al Ministerio de Transporte quien debe garantizar a través de la regulación, la prestación del servicio público de transporte como un servicio esencial, de fácil acceso al ciudadano y en el que prime el principio de seguridad de los usuarios. Vale la pena resaltar, que la propuesta indicada para este literal fue acordada en mesa de trabajo realizada con la Secretaría de Movilidad de Bogotá el día 10 de agosto de 2021.</p> <p>El literal f es inconveniente en la medida en que el Ministerio de Transporte adelantó en los últimos meses una consultoría de terminales de transporte, en la que se evidenció la necesidad de contar con un criterio unificado para la fijación de las tasas de uso a nivel nacional, que no se vea representado en mayores costos para las empresas que en últimas son trasladados al usuario. Adicionalmente, los estudios para la fijación de las tasas de uso tienen en cuenta los servicios que prestan las terminales de transporte y es el Ministerio de Transporte quien define la categoría de las terminales y en esa medida las tasas de uso conforme a cada categoría.</p>	<p>funciones de la Agencia Regional de Movilidad.</p> <p>(...)</p>
	<p>Sobre este particular, se conversó con el equipo de la alcaldía acerca del estudio adelantado por el Ministerio para contar con un criterio unificado para la fijación de las tasas a nivel nacional y se acordó que se expondría el día de hoy a efectos de intentar subsanar esta diferencia, insistiendo en que es una competencia que</p>	<p>d) Regular integralmente la prestación del servicio de transporte público regional en su jurisdicción, conforme únicamente a las leyes a la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y a las facultades otorgadas a la Agencia Regional de Movilidad.</p> <p>f) Fijar la tarifa de los derechos de uso de las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal (CIM).</p>



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080869601



26-08-2021

PROYECTO DE LEY	COMENTARIOS	PROPUESTA SOCIALIZADA VMI
	<p>igualmente corresponde al Ministerio. Para tal efecto en mesa de trabajo realizada con la Secretaría de Movilidad de Bogotá el día 10 de agosto de 2021 fue acordado que la fijación de tarifas de las terminales de transporte no fue acogida y, por tanto, no se incluiría en el texto el proyecto de ley.</p>	
<p>ARTÍCULO 32°. Derechos por el uso de las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal (CIM). A partir de la entrada en funcionamiento de la Agencia Regional de Movilidad, la habilitación de las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal para el transporte público de pasajeros, así como la definición del precio público y la tarifa por su acceso y uso será potestad exclusiva de esta entidad dentro de su ámbito geográfico. En el caso de las Terminales de Transporte deberá seguir los lineamientos metodológicos que sobre la materia establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>Las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal se podrán financiar con los recursos provenientes del cobro del precio público y/o las tarifas por el uso y acceso a la infraestructura de transporte y de los recursos provenientes de cobros por servicios conexos y complementarios que se ofrezcan.</p> <p>La Agencia Regional de Movilidad fijará mediante acto administrativo el precio público y/o tarifas a pagar por el derecho por el uso de las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal (CIM) a partir de los</p>	<p>El Ministerio de Transporte adelantó en los últimos meses una consultoría de terminales de transporte, en la que se evidenció la necesidad de contar con un criterio unificado para la fijación de las tasas de uso a nivel nacional, que no se vea representado en mayores costos para los transportadores que en últimas son trasladados al usuario.</p> <p>Adicionalmente, los estudios para la fijación de las tasas de uso tienen en cuenta los servicios que prestan las terminales de transporte y es el Ministerio de Transporte quien define la categoría de las terminales y en esa medida las tasas de uso conforme a cada categoría. Por tanto, todo lo referente a las tarifas por tasa de uso debe ser conforme a los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>En este sentido, resulta conveniente la aclaración incluida en el primer inciso <i>"En el caso de las Terminales de Transporte deberá seguir los lineamientos metodológicos que sobre la materia establezca el Ministerio de Transporte"</i>, sin embargo, ésta se contradice con el resto del artículo donde indica parámetros para la definición y actualización de las tarifas en terminales de transporte. Por lo anterior, se debe eliminar la referencia a las terminales en los demás apartes del artículo y aclarar que lo indicado en los incisos segundo, tercero y quinto solo se refiere a los Centros de Intercambio Modal-CIM.</p> <p>Sobre este particular, se conversó con</p>	<p>ARTÍCULO 32°. Derechos por el uso de las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal (CIM). A partir de la entrada en funcionamiento de la Agencia Regional de Movilidad, la habilitación de las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal para el transporte público de pasajeros, así como la definición del precio público y la tarifa por su acceso y uso será potestad exclusiva de esta entidad dentro de su ámbito geográfico. En el caso de las Terminales de Transporte deberá seguir los lineamientos metodológicos que sobre la materia establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>Las terminales de transporte y Los Centros de Intercambio Modal se podrán financiar con los recursos provenientes del cobro del precio público y/o las tarifas por el uso y acceso a la infraestructura de transporte y de los recursos provenientes de cobros por servicios conexos y complementarios que se ofrezcan.</p> <p>La Agencia Regional de Movilidad fijará mediante acto administrativo el precio público y/o tarifas a pagar por el derecho por el uso de las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal (CIM) a partir de los</p>



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080869601



26-08-2021

PROYECTO DE LEY	COMENTARIOS	PROPUESTA SOCIALIZADA VMI
<p>costos de inversión, financiación, mantenimiento y operación de la infraestructura. Las tarifas de los servicios conexos y complementarios serán definidas por las entidades públicas o privadas responsables de la infraestructura y que estén a cargo de la prestación del servicio.</p> <p>A su vez, para la fijación del precio público o las tarifas, la Agencia Regional de Movilidad evaluará, sin limitarse, factores como las tipologías vehiculares y su capacidad, el tipo de servicio ofrecido, las características de la infraestructura, el ahorro en costos de operación, la demanda de pasajeros, el uso de la infraestructura, entre otros. Esta entidad anualmente deberá realizar un estudio de revisión para identificar la necesidad de actualizar la tarifa.</p> <p>El recaudo por el acceso y uso de esta infraestructura estará a cargo de las entidades públicas o privadas responsables de la infraestructura y de la prestación del servicio y el pago estará a cargo de sus usuarios.</p>	<p>el equipo de la alcaldía acerca del estudio adelantado por el Ministerio para contar con un criterio unificado para la fijación de las tasas a nivel nacional y se acordó que se expondría el día de hoy a efectos de intentar subsanar esta diferencia, insistiendo en que es una competencia que igualmente corresponde al Ministerio. Así, en mesa de trabajo realizada con la Secretaría de Movilidad de Bogotá el día 10 de agosto de 2021 fue acordado que la fijación de tarifas de las terminales de transporte no fue acogida y, por tanto, no se incluiría en el texto el proyecto de ley.</p>	<p>costos de inversión, financiación, mantenimiento y operación de la infraestructura.</p> <p>Las tarifas de los servicios conexos y complementarios serán definidas por las entidades públicas o privadas responsables de la infraestructura y que estén a cargo de la prestación del servicio.</p> <p>A su vez, para la fijación del precio público o las tarifas de los Centros de Intercambio Modal (CIM) la Agencia Regional de Movilidad evaluará, sin limitarse, factores como las tipologías vehiculares y su capacidad, el tipo de servicio ofrecido, las características de la infraestructura, el ahorro en costos de operación, la demanda de pasajeros, el uso de la infraestructura, entre otros. Esta entidad anualmente deberá realizar un estudio de revisión para identificar la necesidad de actualizar la tarifa de los Centros de Intercambio Modal (CIM).</p> <p>El recaudo por el acceso y uso de esta infraestructura estará a cargo de las entidades públicas o privadas responsables de la infraestructura y de la prestación del servicio. y el pago estará a cargo de sus usuarios.</p>

De esta forma, solicitamos tener en cuenta las observaciones anteriormente expuestas, con la finalidad de que las mismas sean incluidas en la ponencia para primer debate, no sin antes indicar que esta Cartera



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20211080869601



26-08-2021

Ministerial está presta a atender cualquier inquietud adicional que se presente frente a los comentarios realizados.

Cordialmente,

CARMEN LIGIA VALDERRAMA ROJAS

Ministra de Transporte (E)

Aprobó: Carmen Ligia Valderrama Rojas- Ministra de Transporte (e)

Olga Lucía Ramírez Duarte – Viceministra de Infraestructura

Revisó: Diego Velásquez Álvarez. Asesor Ministra de Transporte

María del Pilar Uribe Pontón – Coordinadora Grupo de Regulación

Proyectó: Angélica María Yance Díaz – Abogada Grupo de Regulación

<p style="text-align: center;">TEXTO RADICADO</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY 213 SENADO REGIMEN METROPOLITANO BOGOTÁ</p>	<p style="text-align: center;">OBSERVACIONES</p>
<p>CAPÍTULO I OBJETO, FINALIDAD, NATURALEZA Y ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO</p>	
<p>ARTÍCULO 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto adoptar el régimen especial para la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, definir y reglamentar su funcionamiento, en el marco de la autonomía reconocida a sus integrantes por la Constitución Política.</p>	<p>Se propone dividir las temáticas del artículo, porque en este se abordan dos temas diferentes: i) el objeto del proyecto de Ley orgánica y ii) la finalidad para la región metropolitana.</p>
<p>ARTICULO 7°. Procedimiento y condiciones para la asociación de los municipios a la Región Metropolitana. Los municipios de Cundinamarca podrán asociarse a la Región Metropolitana cuando compartan dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas, para una, algunas o todas las áreas temáticas, previa autorización del respectivo concejo municipal. La iniciativa corresponderá al alcalde municipal o a la tercera parte de los concejales del municipio. Una vez sea radicado el proyecto de Acuerdo, el respectivo concejo municipal realizará al menos un cabildo abierto. El proyecto deberá ser aprobado por la mayoría absoluta de los miembros del respectivo concejo.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. Los municipios que conformen la Región Metropolitana mantendrán su autonomía territorial, no quedarán incorporados al Distrito Capital, y ejercerán sus competencias a través de la región en aquellas materias definidas como hechos metropolitanos y deberán armonizar sus planes y programas a aquellos que en el marco de sus competencias adopte la región.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Los municipios ingresarán a la Región Metropolitana teniendo en cuenta las áreas temáticas definidas en la presente ley y las demás que defina el Consejo Regional, conformando un ámbito geográfico que permita el ejercicio de las competencias.</p>	<p>La palabra asociación se podría interpretar como sub-asociaciones dentro del ámbito territorial. Por eso se sugiere "inclusión" ya que implica la adscripción de nuevos municipios a la región.</p> <p>Se sugiere eliminar el párrafo 2, ya que el Art.1 del Acto legislativo, reza: "[...] El Distrito Capital, la Gobernación de Cundinamarca y los municipios de Cundinamarca podrán asociarse a esta región cuando compartan dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas.". Y en la sección ii) del presente documento se sugiere no definir grupos de municipios organizados por temáticas mediante ley orgánica.</p>

<p>ARTÍCULO 8. Ámbito geográfico. Facultase al Consejo Regional para definir y actualizar los municipios que hacen parte del ámbito geográfico de cada una de las áreas temáticas previstas en esta ley, así como en los hechos metropolitanos que se declaren, para lo cual se soportará en informes técnicos que caractericen las dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas, donde ejercerá sus competencias.</p> <p>PARAGRAFO 1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7 y la decisión del Consejo Regional, los municipios que inicialmente y, de manera indicativa, podrán conformar el ámbito geográfico por cada área temática, son los siguientes:</p> <p>... (Cuadro anexo) ...</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los municipios que no hayan sido incluidos en el ámbito geográfico de un área temática o que consideren que un nuevo tema o hecho metropolitano puede ser gestionado desde la región, podrán presentar una moción de insistencia sustentando su interés y pertinencia ante el Consejo Regional, el cual deberá estudiar la solicitud y dar respuesta en un plazo no mayor a 3 meses.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. En el primer año de creación de la Región Metropolitana, mientras se adelanta el proceso de ingreso de los municipios que componen cada ámbito geográfico, la Gobernación de Cundinamarca coordinará e intermediará entre la Región Metropolitana y dichos municipios para el cumplimiento de sus funciones.</p>	<p>Como el acto legislativo 02/ 20 define el ámbito geográfico de la región, es necesario mantener la coherencia con este, por lo tanto, se propone ajustar la redacción del artículo.</p> <p>Así mismo, se sugiere que para formalizar la adscripción al área metropolitana solo medie el procedimiento descrito en el art. 6 del PL, sin que medie el criterio de hecho metropolitano, ya que esto dificultaría el proceso de vinculación. Debido a la cantidad de áreas temáticas de los hechos metropolitanos, implicaría que por cada hecho metropolitano identificado de interés por cada municipio, se deba surtir un proceso de concepto por parte de concejo municipal.</p>
<p>CAPÍTULO II COMPETENCIAS</p>	
<p>ARTÍCULO 9° Competencias de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca. Corresponde a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca dentro de los principios de concurrencia, complementariedad, coordinación y subsidiariedad, ejercer las siguientes competencias:</p>	<p>Se recomienda evaluar la inclusión de una competencia en referencia a gestión de la demanda y del transporte privado en el ámbito regional, que puede facilitar la implementación de ciertas políticas como vehículo compartido, restricción a circulación en ciertas franjas horarias, etc.</p>

<ol style="list-style-type: none"> 1. Las competencias asignadas por la Constitución y la Ley. 2. Las que le sean transferidas o delegadas por las entidades del orden nacional para ejercicio exclusivo de la Región Metropolitana 3. Las que sean delegadas por las entidades que las conforman. 4. Las que las entidades que la conformen decidan ejercer en forma conjunta previa calificación de la materia como un hecho metropolitano. 5. Las que sean definidas en el acto de constitución de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca. 6. Las que demás que establezca el Consejo Regional. <p>En el ámbito de su jurisdicción, la Región Metropolitana ejercerá, de manera prioritaria, competencias en las áreas temáticas de: movilidad; seguridad ciudadana, convivencia y justicia; seguridad alimentaria y comercialización; servicios públicos; desarrollo económico; medio ambiente y ordenamiento territorial, así como en las demás en que sus asociados compartan dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas, según lo defina el Consejo Regional.</p> <p>PARÁGRAFO. Estas competencias se asumirán de manera gradual y progresiva en función de la capacidad técnica y financiera que adquiera la región metropolitana conforme a su entrada en funcionamiento y de acuerdo con la asignación de recursos prevista para cada una de ellas, así como las demás reglas que se establezcan dentro de los estatutos</p>	
<p>ARTÍCULO 10°. Competencias por áreas temáticas. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior, la Región Metropolitana ejercerá sus competencias en las siguientes áreas temáticas:</p>	<p>Se sugiere precisar el alcance del término transporte público regional, ya que en la normatividad vigente esto no se encuentra definido, así mismo se sugiere delimitar las competencias de coordinación y el alcance que las mismas tendría la región en</p>

<ul style="list-style-type: none">• En materia de movilidad:<ol style="list-style-type: none">1. Ejercer como autoridad regional de transporte en el ámbito geográfico de su jurisdicción, en las modalidades que le hayan sido asignadas en la presente ley.2. Coordinar e integrar el servicio de transporte público regional.3. Planear en su ámbito geográfico la infraestructura para la movilidad entre los municipios de su jurisdicción, en articulación interinstitucional con la Nación y el resto de los territorios colindantes con la Región Metropolitana.4. Coordinar en su ámbito geográfico el servicio de transporte de carga y la logística regional.5. Desarrollar en su ámbito geográfico proyectos de infraestructura de movilidad regional de acuerdo con la normatividad vigente y sus competencias.6. Formular y adoptar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de la Región Metropolitana, para dar prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.7. Formular e implementar fuentes de financiación y fondeo para la movilidad, incluyendo las establecidas en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.• En materia de seguridad ciudadana, convivencia y justicia:<ol style="list-style-type: none">1. Diseñar y liderar el sistema regional de seguridad, convivencia y justicia para los municipios que conformen la Región Metropolitana.	<p>materia de transporte nacional como por ejem: el transporte de carga o el transporte de pasajeros por carretera. Adicionalmente, se sugiere adicionar en el numeral 5, los temas relacionados con infraestructura de transporte.</p>
---	---

2. Liderar la elaboración y puesta en marcha del Plan Integral de Seguridad, Convivencia y Justicia regional (PISCJ), en coordinación con los PISCJ Departamental, Distrital y municipales, de acuerdo con población, capacidades y necesidades en orden de complementariedad al sistema regional.

3. Diseñar acciones de implementación conjunta y complementaria desde el ámbito regional en materia de control de delitos y comportamientos contrarios a la convivencia, establecidos en la ley 1801 de 2016, y demás normas que la modifiquen o adicionen con las diferentes entidades estatales, vinculando la utilización de medios técnicos y tecnológicos.

4. Formular un Plan Maestro de Equipamientos regionales de seguridad, convivencia y justicia de la región para optimizar las inversiones en materia de seguridad de cada uno de los entes territoriales que conformen la Región Metropolitana.

5. Diseñar, implementar y coordinar una estrategia para el fortalecimiento y posicionamiento de la justicia comunitaria, justicia restaurativa, atención a víctimas de delitos y modelos de autocomposición en los entes territoriales que conformen la Región Metropolitana.

6. Fortalecer las instancias de convivencia, seguridad y acceso a la justicia en la Región Metropolitana con la unificación de protocolos, sistemas de información y registro, rutas de acceso a la justicia, seguridad y convivencia, con entidades como la Policía, Fiscalía, Medicina Legal, ICBF, Migración Colombia, Comisarías de Familia, Inspecciones y corregidurías de Policía, Personerías, Jueces, Consejo Superior de la Judicatura y demás entidades que permitan consolidar estrategias conjuntas para el tratamiento de la convivencia como pacto social.

- En materia de seguridad alimentaria y comercialización:

1. Diseñar, ejecutar y evaluar las políticas, planes, programas y proyectos de carácter regional de desarrollo agropecuario relacionados con la

investigación, el desarrollo tecnológico, la innovación y la extensión agropecuaria regional para el favorecimiento de producción con perspectiva de seguridad alimentaria y sostenibilidad ambiental, en armonía con las políticas y planes nacionales, departamentales y municipales en esta materia.

2. Diseñar, ejecutar y evaluar las políticas, planes, programas y proyectos de carácter regional para el fortalecimiento de las cadenas agropecuarias y forestales, en los temas relacionados con la producción, la asistencia técnica, la comercialización, la asociatividad, las alianzas productivas, la formalización empresarial, laboral y la infraestructura productiva, la trazabilidad, gestión logística el enfoque colaborativo de la cadena productiva, la inserción en los mercados regionales y la generación de valor agregado en los productos agropecuarios, en armonía con las políticas y planes nacionales, departamentales y municipales en esta materia.

3. Coordinar con las entidades públicas competentes y actores de las cadenas productivas regionales aspectos relacionados con el financiamiento, la gestión de riesgos, desarrollo tecnológico, comercialización y agroindustria y los demás que sean necesarios para el mejoramiento competitivo de las cadenas agropecuarias y forestales.

4. Contribuir, en el marco de sus competencias, al diseño, planificación e implementación de políticas, planes y programas con enfoque de sistemas alimentarios territoriales que vinculen la oferta regional y la demanda de alimentos, tanto a nivel público como privado, desarrollando mecanismos efectivos de articulación comercial convencionales y no convencionales.

5. Realizar la gestión técnica y administrativa, y la validación y aprobación para la construcción y adecuación de equipamientos y centrales de abastos para el acopio, almacenamiento, comercialización mayorista y procesamiento de alimentos, así como de las plantas de beneficio animal en los municipios del departamento de Cundinamarca, asociados a la Región Metropolitana, y en el Distrito Capital.

6. Coordinar con las diversas instancias de participación del sector agropecuario de los niveles nacional, departamental y municipal para la construcción de instrumentos de planeación y gestión en materia de seguridad y abastecimiento alimentario en el territorio de la Región Metropolitana.

- En materia de servicios públicos domiciliarios y TIC:

1. Coordinar, promover y/o ejecutar acciones orientadas a lograr una adecuada planeación y gestión del recurso hídrico con enfoque regional.

2. Coordinar y gestionar con otras autoridades nacionales y/o territoriales la asesoría y asistencia técnica, administrativa y financiera y la adopción de prácticas de buen gobierno o gobierno corporativo en las empresas públicas prestadoras de servicios públicos domiciliarios y TIC en los municipios que integran la Región Metropolitana

3. Promover, diseñar y apoyar la implementación de esquemas asociativos para la prestación de los servicios públicos domiciliarios y TIC con enfoque regional y territorial que garanticen cobertura, calidad, eficiencia y sostenibilidad en los municipios que hacen parte de la Región Metropolitana, para lo cual podrá disponer entre otros instrumentos de financiación, de los aportes bajo condición.

4. Hacer seguimiento a la gestión y prestación de los servicios públicos domiciliarios en su jurisdicción, y reportar en lo que corresponda a la autoridad competente para el ejercicio del control y vigilancia.

5. Formular una política regional de gestión, manejo y aprovechamiento de residuos sólidos y líquidos y coordinar la implementación de esquemas asociativos y demás acciones bajo el modelo de economía circular, en particular a través del reúso de las aguas residuales y el aprovechamiento de los residuos sólidos.

- En materia de desarrollo económico:

1. Definir, en el Plan Director, una visión de desarrollo económico regional que responda a las vocaciones productivas de los territorios que conforman la Región Metropolitana.
2. Impulsar las vocaciones productivas de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca definidas con la Comisión Regional de Competitividad y demás espacios de concertación regional e instancias público – privadas.
3. Potenciar la innovación empresarial y la competitividad de las cadenas de producción existentes y futuras.
4. Diseñar y promover un plan de logística regional que incluya, como mínimo, una red de equipamientos, infraestructura logística, puntos de acceso, información, entre otros.
5. Promover la región como centro de comercio internacional, mediante la coordinación de acciones y actores públicos y privados.
6. Facilitar la articulación y coordinación entre las Agencias Públicas de Empleo de Bogotá, Cundinamarca y los municipios asociados como operadores autorizados y especializados para oferentes y demandantes, garantizando un servicio gratuito, permanente, discriminado y sin intermediarios.
7. Formular y articular con el Ministerio de Trabajo, las Agencias Públicas de Empleo de Bogotá, Cundinamarca, el SENA y los municipios asociados un plan de orientación ocupacional y competencias laborales, teniendo como base el mercado laboral de la Región Metropolitana.

8. Coordinar a los entes territoriales que integran la Región en el desarrollo de programas orientados al cierre de brechas y la inclusión laboral, con énfasis en poblaciones vulnerables, mujeres y jóvenes.
9. Diseñar e implementar el Plan de Desarrollo Turístico para la Región Metropolitana e identificar y coordinar la ejecución de infraestructura turística estratégica y proyectos turísticos especiales.
10. Diseñar e implementar estrategias y acciones para la promoción conjunta, multidesestino y de producto complementario.

11. Desarrollar acciones para el mejoramiento y fortalecimiento de las competencias y habilidades de los actores de la cadena de valor del sector

turismo, que incluya programas de formalización, formación y capacitación del talento humano, multilingüismo, financiación, fomento e incentivos, apoyo al emprendimiento, calidad turística, servicio al cliente, conectividad, tecnología e innovación y facilitación turística.

- En materia ambiental:

1. Articular, en asocio con las autoridades ambientales y demás actores públicos y privados responsables, el Plan de Seguridad Hídrica y el Plan de Acción Climática para la Región Metropolitana, y coordinar la ejecución de programas y proyectos para su implementación por parte de los entes territoriales, en desarrollo de la Ley 1844 de 2017.
2. Coordinar con el Distrito Capital, el Departamento de Cundinamarca y los municipios asociados a la Región Metropolitana la ejecución de estudios de amenaza, vulnerabilidad y riesgo natural y antrópico e identificar y gestionar los proyectos prioritarios para su implementación.
3. Articular la estructuración y ejecución de proyectos ambientales con el Departamento, el Distrito Capital y municipios que integren la Región, cuando así lo determine el Consejo Regional, cumpliendo los lineamientos definidos por las autoridades ambientales.

- En materia de ordenamiento territorial y hábitat:

1. Definir en el Plan Director un modelo regional territorial con políticas y estrategias para la articulación de los instrumentos de ordenamiento territorial, y los programas y proyectos regionales estratégicos para la consolidación de los hechos metropolitanos.
2. Formular y coordinar planes, programas, proyectos o políticas para la financiación y producción de vivienda y entornos adecuados, incluyendo VIS y VIP, con las entidades de su jurisdicción que hacen parte del Sistema

<p>Nacional de Vivienda de Interés Social, creado por la Ley 3 de 1991 y las normas que la sustituyan o modifiquen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Formular instrumentos de planeación, gestión y de financiación, y constituir un banco regional de tierras, en coordinación con las autoridades municipales y distrital, que permitan el desarrollo de proyectos de importancia estratégica para la implementación de los hechos metropolitanos. 4. Estructurar y desarrollar programas y proyectos de mejoramiento de asentamientos, reasentamiento, infraestructura y equipamientos sociales y espacios públicos, en desarrollo del Plan Director de la Región Metropolitana. 5. Formular y desarrollar conjuntamente, con los municipios y el Distrito, programas de hábitat y vivienda rural productiva y sostenible. <p>PARÁGRAFO. Se ejercerán las competencias previstas en la presente ley de acuerdo con la capacidad técnica, financiera y administrativa para ejercerlas, así mismo las que se deriven de la declaratoria de los hechos metropolitanos.</p>	
<p>ARTÍCULO 13°. Procedimiento para la declaratoria de hechos metropolitanos. La declaratoria del hecho metropolitano se efectuará mediante Acuerdo Regional expedido por el Consejo Regional, a iniciativa del director de la Región Metropolitana o de los miembros del Consejo Regional, para lo cual debe contar con un documento técnico de soporte que contenga, como mínimo, el diagnóstico y análisis relacionado con el hecho a declarar y la atención a los criterios contemplados en la presente ley, en el marco de las competencias de la Región Metropolitana. El documento técnico de soporte incluirá la ruta para la implementación de los planes y programas que se proponen para la gestión del hecho metropolitano, con sus plazos correspondientes.</p>	<p>Se sugiere evaluar la formulación y adopción de un Plan de Movilidad Metropolitano que esté articulado con el Plan Director de Desarrollo y Ordenamiento Regional que incluya de igual manera, un plan de inversión.</p>
<p>ARTICULO 26°. Agencia Regional de Movilidad. Créase la Agencia Regional de Movilidad, a través de la cual la Región Metropolitana ejercerá la autoridad Regional de Transporte, como entidad pública adscrita a la Región Metropolitana, encargada de la planeación, gestión y cofinanciación de la movilidad y el transporte a nivel regional. Esta entidad estará a cargo del Sistema de Movilidad Regional, el cual está integrado por el conjunto de infraestructuras</p>	<p>Se sugiere evaluar si es necesario generar una excepción o régimen de transición para casos como Regiotram de Occidente o TransMilenio Soacha.</p> <p>Se sugiere revisar lo relacionado con "en las rutas intermunicipales que tengan origen-destino en los municipios</p>

y servicios de transporte público y privado de carácter regional que conectan las personas y mercancías entre los municipios del ámbito geográfico de la movilidad, así como los demás elementos requeridos para su organización, planeación, gestión, regulación, financiación y operación. En materia de transporte público de pasajeros terrestre y férreo, la Agencia Regional de Movilidad, sin que medie requisito adicional, estará a cargo y ejercerá como autoridad de transporte de todas las modalidades de transporte público de pasajeros que conecten a los municipios del ámbito geográfico de la movilidad previsto en la presente ley, en las rutas intermunicipales que tengan origen-destino en los municipios que conforman dicho ámbito geográfico, exceptuando la modalidad de transporte público especial de pasajeros. Los servicios de transporte público de pasajeros en cualquier modalidad con origen y destino en una sola jurisdicción distrital o municipal, dentro del ámbito geográfico de la movilidad previsto en la presente Ley, incluyendo el transporte por cable, serán considerados radio de acción distrital o municipal y su autoridad de transporte será ejercida por el respectivo alcalde distrital o municipal, quienes podrán ceder su autoridad a la Agencia Regional de Movilidad. Todos los actos administrativos sobre transporte público de pasajeros con radio de acción nacional que tengan relación con la región requerirán de un proceso previo de coordinación interinstitucional con la Agencia Regional de Movilidad, en el que se verifique el impacto de esta decisión en las competencias de la Región.

En su ámbito geográfico, para establecer nuevas concesiones viales o modificar las existentes en cuanto a su alcance físico o cambios de trazado, en cualquier corredor de la red nacional, concesionado o no concesionado, que supere la jurisdicción de un municipio o distrito, se deberá surtir un proceso de concertación interinstitucional entre la Agencia Regional de Movilidad y el concedente. En ningún caso se entenderá que la aplicación de este artículo

que conforman dicho ámbito geográfico, exceptuando la modalidad de transporte público especial de pasajeros", toda vez que de acuerdo con la normatividad vigente, esta modalidad de transporte pasaría a ser un transporte colectivo metropolitano y no de carácter intermunicipal, para lo cual se requeriría es establecer las reglas bajo las cuales las actuales rutas de transporte intermunicipal de corta distancia entre los municipios que hacen parte de la región metropolitana, se entregan a la autoridad regional.

Así mismo, se sugiere precisar el alcance de la verificación del impacto del acto administrativo cuando se trata de transporte de pasajeros por carretera, ya que no queda claro si se trata del proceso previo a la licitación de la ruta o si después de adjudicada la ruta, el MT como autoridad competente para el transporte de radio de acción nacional tiene que concertar con la autoridad de transporte regional el impacto de la ruta o el servicio que se autoriza.

Igualmente, cuando se refiere a "En su ámbito geográfico, para establecer nuevas concesiones viales o modificar las existentes en cuanto a su alcance físico o cambios de trazado" no guarda concordancia con lo manifestado en el inciso siguiente, cuando indica que esta disposición no aplica para las concesiones vigentes o en proceso de estructuración.

Aunado a lo anterior, no se evidencia alguna mención relacionada con la coordinación para efectos del transporte de carga, que se menciona en el artículo 10 del PL.

Por otra parte, en la mención de establecer el monto y destinación de los derechos de cobro por infraestructura no se define la naturaleza jurídica del cobro que se realizará a los

<p>implica una modificación de los contratos vigentes ni de los proyectos en estructuración antes de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. Los municipios que se vinculen a la Región Metropolitana en el hecho metropolitano o área temática de movilidad, actuarán como Junta Directiva de la Agencia, y reglamentarán el ejercicio de sus competencias, funciones y operación, en el marco de lo establecido en la presente Ley.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. La Región Metropolitana podrá realizar el traslado de sus funciones al sector de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá para que actúe transitoriamente como Agencia Regional de Movilidad y autoridad regional de transporte, hasta el 31 de diciembre de 2023 o hasta que su Junta Directiva decida extender ese plazo. Cuando la Secretaría Distrital de Movilidad asuma las funciones de Agencia Regional de Movilidad, el Consejo Regional, conformado por los municipios del área temática, actuará como su junta directiva para lo cual se dará su propio reglamento.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. Teniendo en cuenta que el Regiotram de Occidente es un sistema concesionado regional previo que aún no ha entrado en fase de operación, la definición tarifaria, frecuencia y operación del mismo será establecida por la Gobernación de Cundinamarca, de la misma manera que la definición tarifaria y operacional de la concesión de la primera fase de la primera línea del metro de Bogotá sigue a cargo de la Alcaldía Mayor de Bogotá. En todo caso la Gobernación de Cundinamarca acordará con el Consejo Regional la integración del Regiotram de Occidente a la Agencia Regional de Movilidad a más tardar en Diciembre de 2025.</p>	<p>usuarios. Se sugiere precisar si se trata de un tributo o una contraprestación económica. En caso de que sea un tributo, para que sea aplicable se deberán desarrollar todos sus elementos (sujeto activo, sujeto pasivo, hecho generador y base gravable), así como el sistema y método para definir la tarifa.</p> <p><u>Parágrafo 2:</u> Se sugiere eliminar. El MT puede seguir siendo la Autoridad hasta la fecha de entrada de la Autoridad Regional</p> <p><u>Parágrafo 3:</u> No es claro a que se hace referencia con "integración". Por la redacción del artículo pareciera más la entrega de la autoridad de transporte a la nueva entidad regional, por lo que sería más preciso hablar de "cesión". Asimismo, teniendo en cuenta que la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) es un servicio distrital y que en el artículo se señala que los servicios distritales y municipales seguirán en cabeza del respectivo alcalde, no debería incluirse la PLMB en este parágrafo.</p>
<p>ARTÍCULO 27. Funciones de la Agencia Regional de Movilidad. Son funciones de la Agencia Regional de Movilidad. a) Formular y adoptar la política de movilidad regional, y diseñar, orientar, regular sus estrategias, programas y proyectos con el objetivo de lograr una movilidad asequible, accesible, segura, equitativa y sostenible, que impulse el desarrollo económico de la Región</p>	<p>Se sugiere incluir "Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de movilidad que se encuentren articulados con el Plan Director de Desarrollo y Ordenamiento Regional e instrumentos de carácter nacional (PMTI), entre otros".</p>

Metropolitana. b) Planear, formular, estructurar, regular, financiar, construir, operar o mantener directa o indirectamente servicios e infraestructura de transporte y de logística en la Región Metropolitana, para lo cual tendrá a cargo las facultades para expedir permisos, habilitaciones, recaudo y distribución de recursos para la ejecución, operación y mantenimiento de los servicios e infraestructura de transporte en los municipios de la Región en articulación interinstitucional con la Nación y el resto de territorios colindantes con la región metropolitana cuando a ello haya lugar. c) Ejercer la autoridad de transporte de las modalidades y radios de acción a su cargo, para lo cual podrá otorgar permisos y habilitaciones, definir y adoptar la política tarifaria, conforme a los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte, vigilar y controlar la prestación del servicio, investigar e imponer las sanciones por infracciones a las normas de transporte, y las demás acciones requeridas para su desarrollo. d) Regular integralmente la prestación del servicio de transporte público regional, conforme a las leyes y a los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte. e) Identificar, formular, adoptar, autorizar, implementar, recaudar y definir la destinación de fuentes de financiación y fondeo, incluyendo peajes y valorización, en la infraestructura o los servicios de transporte a su cargo, sin que medie autorización previa por parte de la Nación o el desarrollo de las fuentes alternativas de financiación previstas en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que la modifique, adicione o sustituya. Estas mismas funciones podrán ser ejercidas por las entidades territoriales en la infraestructura o servicios de transporte de su jurisdicción que no hayan sido trasladados a la Región Metropolitana. f) Fijar la tarifa de los derechos de uso de las terminales de transporte y los Centros de Intercambio Modal (CIM). g) Coordinar y articular con las respectivas autoridades la organización del tránsito en la infraestructura de transporte en la Región Metropolitana, con énfasis en la armonización de las medidas de tránsito definidas por las autoridades locales. h) Estandarizar los sistemas de información de trámites de tránsito y las herramientas tecnológicas para la gestión del tránsito y el transporte en vía, los sistemas de detección semiautomáticas o automáticas de infracciones SAST y las plataformas tecnológicas para la gestión de información contravencional y apoyar el control al tránsito, directa o indirectamente, de manera subsidiaria en coordinación con

Asimismo, se debería mencionar que tiene funciones sobre los modos no motorizados. Importante establecer si también va a tener funciones sobre transporte público individual (existen viajes en este modo de transporte de carácter regional).

Literal h: se sugiere incluir funciones referentes a aspectos de ITS (implementación de sistemas interoperables tipo MaaS, semaforización, etc) y seguridad vial. Se sugiere precisar en el literal c, que la competencia de investigar las infracciones a las normas de transporte, se refiere a las modalidades de su competencia y siempre que se trata de aspectos operativos, ya que la competencia para adelantar las investigaciones en temas subjetivos es de la supertransporte. Adicionalmente, se sugiere precisar las competencias en materia de infraestructura de transporte y transporte de radio de acción nacional (carga, especial y pasajeros por carretera de larga distancia). En cuanto al literal i) se sugiere armonizar esta competencia con lo dispuesto en la Ley 488 de 1998, en cuanto a las competencias del MT.

<p>las autoridades municipales, departamentales y nacionales. i) Definir las tarifas del impuesto a vehículos automotores matriculados y las reglas de registro municipal, que se matriculen en las entidades territoriales que conformen la Región Metropolitana, considerando como mínimo factores ambientales, avalúo comercial y factor adicional de aporte a la Región Metropolitana. Esta tarifa no podrá ser inferior a la tarifa existente al momento de expedición de la presente Ley. En todo caso, se otorgará un descuento del 10% por concepto de pronto pago. Las entidades territoriales recaudarán el impuesto incorporando un factor adicional de 0,2 puntos a la tarifa establecida en el artículo 145 de la Ley 488 de 1998 o su equivalente de acuerdo con la metodología que defina la Agencia Regional de Movilidad. El recaudo total o parcial que se genere por este factor adicional podrá asignarse a la Agencia Regional de Movilidad. j) Las demás que por ley se asignen, modifiquen o adicionen y las que el Consejo Regional le delegue</p>	
<p>CAPÍTULO VI PATRIMONIO Y MECANISMOS DE FINANCIACIÓN</p>	
<p>ARTÍCULO 29°. Patrimonio y rentas de la Región Metropolitana. El patrimonio y rentas de la Región Metropolitana podrá estar constituido por:</p> <p>a) Las partidas presupuestales que se destinen para la Región Metropolitana en el Presupuesto General de la Nación o de las entidades descentralizadas del orden nacional;</p> <p>b) Los recursos provenientes de impuestos, tasas, contribuciones, tarifas, derechos, multas, permisos o cualquier otro ingreso que perciba en ejercicio de sus competencias;</p> <p>c) Los aportes que, con destino a la financiación para el ejercicio de las competencias de la Región Metropolitana, realicen las entidades territoriales que la conforman;</p>	<p>En la mención del porcentaje de cofinanciación se recomienda definir un rango de manera similar a la ley 310, y evaluar en los casos en los que se destinen a los proyectos recursos de concesiones nacionales, que computen como parte del % cofinanciado.</p> <p>Es importante indicar que la programación del PGN de inversión se formula considerando las metas definidas en la regla fiscal, el marco fiscal de mediano plazo y el marco de gasto de mediano plazo, entre otros criterios, con la responsabilidad de proteger la sostenibilidad fiscal del país. En el caso particular de los recursos destinados a inversión, se definen unas cuotas por sector y entidad y estas, en ejercicio de la autonomía que les otorga la ley, llevan a cabo la priorización de los proyectos de inversión a financiar con tales cuotas y la regionalización de estos, de acuerdo con sus prioridades, por lo tanto, son las entidades quienes en el marco de su autonomía realizan la priorización de proyectos para temas o áreas en específico. Lo</p>

- d) Los ingresos que reciba en desarrollo de sus competencias, convenios y contratos, incluidos los de cofinanciación de infraestructura;
- e) Las sumas que reciba por la prestación de servicios;
- f) Los recursos correspondientes a la financiación de proyectos previamente aprobados por el Sistema General de Regalías;
- g) Los recursos que permitan la financiación de pactos territoriales, contratos plan o el mecanismo que haga sus veces;
- h) La administración de fondos de inversión para el cumplimiento de sus competencias;
- i) El producto del rendimiento de su patrimonio o de la enajenación de sus bienes;
- j) Los recursos que establezcan las leyes, ordenanzas y acuerdos;
- k) Las donaciones que reciba de entidades públicas o privadas;
- l) Los demás recursos que las leyes pudieran asignar.

anterior de conformidad con el artículo 110 del EOP. Por otro lado, se menciona que al ser un instrumento de planeación de mediano y largo plazo, podrá ser revisado en sus aspectos estructurales cada 12 años. Sin embargo, también dice que debe ejecutarse siguiendo las directrices del Plan Nacional de Desarrollo (PND) que se modifica cada 4 años. Por ende, existe la posibilidad que lo plasmado en el Plan Director de Desarrollo y Ordenamiento Regional para 12 años no corresponda con las prioridades fijadas en el PND. De modo que, el horizonte de tiempo fijado para la revisión estructural del Plan Director de Desarrollo y Ordenamiento Regional debería revisarse y adaptarse en un intervalo de tiempo menor, por ejemplo: cada 4 o 5 años.

De otro lado, respecto del literal f) es importante señalar que la región Metropolitana Bogotá, Cundinamarca no tendría una apropiación presupuestal incluida en la Ley bienal de presupuesto del SGR, de conformidad con el artículo 45 de la Ley 2056 de 2020, a menos que modifique dicho artículo y se incluya esta región en el Sistema. Por otra parte, los municipios y la gobernación que integran esta región pueden presentar proyectos de inversión a la instancia correspondiente para ser financiados con recursos del SGR, sin embargo, estos recursos son para la etapa de la ejecución del proyecto. Finalmente, se sugiere revisar literal, ya que estos recursos no ingresarían a la caja de esta región.

En el SGR los pagos se realizan a beneficiario final y no hay giro a cuentas maestras. Ahora bien, respecto del literal g) es importante señalar que los pactos territoriales son un acuerdo marco de voluntades suscritos entre la Nación y el conjunto de departamentos que

	<p>integran las regiones definidas en las bases del PND y los municipios que tengan relaciones funcionales, con el fin de articular políticas, planes y programas orientados a la gestión técnica y financiera de proyectos, por lo que se sugiere que quede de la siguiente manera: Los recursos que permitan la financiación o inversión en programas, proyectos e iniciativas que promuevan y faciliten la implementación de los Pactos Territoriales o el mecanismo que haga sus veces.</p>
<p>ARTÍCULO 30°. Cofinanciación de la infraestructura de accesos urbanos. El Gobierno Nacional podrá financiar o cofinanciar el mejoramiento y la optimización de la infraestructura de accesos urbanos del ámbito del área temática de la movilidad contenido en la presente Ley.</p>	<p>Se sugiere que el porcentaje de cofinanciación sea el resultado de un estudio técnico y financiero que permita comprender la dinámica de la operación del sistema de transporte público, y así eliminar aspectos relacionados con ineficiencias propias de los operadores, falta de ejecución e implementación de políticas de movilidad complementarias al Sistema (gestión de la demanda, construcción de infraestructura, etc). Igualmente, se recomienda evaluar la viabilidad fiscal con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p>
<p>ARTÍCULO 31°. Participación en la contraprestación aeroportuaria. En el caso de que se desarrollen nuevos aeropuertos ubicados dentro del ámbito geográfico de la Región Metropolitana, la contraprestación aeroportuaria del 20% del que trata el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019 se distribuirá entre la Región Metropolitana, que percibirá el 30% de los recursos, y los municipios donde se instale la concesión aeroportuaria, quienes recibirán el 70% restante. Estos recursos se priorizarán a la construcción y/o mejoramiento de los accesos al aeropuerto correspondiente, cuyo objetivo es garantizar la adecuada operación de la infraestructura aeroportuaria y mejorar el acceso a la misma.</p>	<p>Se sugiere revisar si este impuesto ya existe. De ser así se recomienda hacer referencia a la Ley correspondiente, en caso contrario deberían indicarse los elementos del tributo, sistema y método o indicar que la Asamblea los definirá.</p>
<p>ARTÍCULO 33°. Sobretasa al impuesto de delineación urbana. Los municipios y el Distrito Capital que conformen la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca podrán adoptar a través de sus concejos municipales y distrital una sobretasa al impuesto de delineación urbana equivalente como máximo al</p>	<p>En la mención sobre fijar mediante acto administrativo el precio público a pagar por el derecho por el uso de las terminales y CIM, se sugiere revisar si esta figura reemplaza a la tasa de uso. Se recomienda revisar con el MinTransporte la viabilidad jurídica de la propuesta y las actuaciones a seguir luego de la expedición de la ley, toda vez que a la fecha es el MT quien ha habilitado las terminales de transporte en la región.</p>

<p>1% de la tasa impositiva o del valor total de la obra, total o parcialmente podrá ser transferido a la Región Metropolitana.</p> <p>Los elementos tributarios asociados a la citada sobretasa corresponderán a los del impuesto de delineación urbana que para tal efecto haya reglamentado cada autoridad municipal o distrital.</p> <p>PARÁGRAFO 1: Esta sobretasa podrá suplir los aportes de que trata el literal C del artículo 28 de la presente le</p>	
<p>ARTÍCULO 36°. Proyectos financiados con regalías. Sin perjuicio de la autonomía territorial, el Consejo Regional podrá presentar los proyectos de inversión de que trata el artículo 33 de la Ley 2056 de 2020 que tengan relación con la jurisdicción y competencias de la Región Metropolitana ante el respectivo Órgano Colegiado de Administración y Decisión Regional, y podrá ser designada como ejecutora.</p>	<p>Al no desarrollarse integralmente los dos tributos, surgen dudas sobre la aplicación de este artículo. Se sugiere revisar si desde la ley se deben definir todos los elementos del tributo, así como el sistema y método de la tarifa. Asimismo, es importante precisar si se requerirá del trámite de estos tributos antes la asamblea departamental o los concejos municipales, teniendo en cuenta que por constitución solo el Congreso de la República, las asambleas departamentales o los concejos municipales tienen la facultad de imponer tributos.</p>