PARÁGRAFO. La Superintendencia de Transporte deberá implementar un sistema de control e indicadores de gestión, para los organismos de tránsito, municipios y departamentos.

ARTÍCULO 142. Adiciónese el parágrafo segundo al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, así:

PARÁGRAFO SEGUNDO. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno nacional. Estos sistemas se orientarán principalmente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalizar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.

ARTÍCULO 143. POSIBILIDADES DE GESTIÓN DE PROYECTOS INMOBILIARIOS Y DE EXPLOTACIÓN DE ACTIVIDADES OPERACIONALES PARA LOS ENTES GESTORES DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Los entes gestores de los sistemas de transporte público cofinanciados por el Gobierno nacional podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público y su institucionalidad asociada, las siguientes fuentes de ingresos:

1. En la infraestructura de transporte de los Sistemas de Transporte Público Masivos -SITM-, Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos -SETP-, Sistemas Integrados de Transporte Público -SITP- y Sistemas Integrados de Transporte Regionales -SITR- se podrán desarrollar, adicional a los servicios conexos de los que trata el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, actividades complementarias de comercio, servicios, ocio, telecomunicaciones, entre otros, así como de aprovechamiento o explotación económica, siempre y cuando la actividad principal y mayoritaria sea la de infraestructura de transporte y los recursos que se perciban se destinen en su totalidad a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Los entes gestores de los sistemas de transporte público podrán explotar directa o indirectamente las áreas que destinen a actividades complementarias conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico.

2. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITR- explotarán comercialmente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico, las áreas adyacentes al sistema de transporte público que se hayan generado con ocasión de la construcción de su infraestructura de transporte e independientemente de su naturaleza jurídica. El ente gestor deberá definir y delimitar las áreas de su interés y garantizar que los recursos que se generen contribuyan a la

financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Las administraciones municipales o distritales actualizarán si es necesario la reglamentación concerniente al aprovechamiento económico del espacio público y para los bienes fiscales, su aprovechamiento se sujetará a lo dispuesto en los respectivos instrumentos de ordenamiento territorial de las entidades territoriales.

3. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITR- cofinanciados por el Gobierno nacional, podrán habilitar publicidad visual al interior y el exterior de su infraestructura en construcción u operación incluyendo cerramientos de obra, así como en su material rodante y/o vehículos, siempre y cuando los recursos contribuyan a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. La explotación podrá ser realizada por los entes gestores directa o indirectamente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico. Por su parte, las entidades territoriales podrán habilitar publicidad visual exterior en su sistema de movilidad.

4. Las áreas de los predios adquiridos total o parcialmente con recursos del Gobierno nacional en el marco de la cofinanciación de la que trata la Ley 310 de 1996 para la construcción e implementación de los sistemas de transporte público, que luego de culminada la obra hayan quedado o queden parcialmente disponibles, podrán ser utilizadas para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público. La explotación podrá ser pública o con participación privada, garantizando la participación del ente gestor titular del sistema de transporte público en los beneficios del proyecto.

PARÁGRAFO. Los predios destinados por naturaleza, uso o afectación a los sistemas de transporte público de pasajeros se catalogarán como infraestructura de transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, y podrán ser utilizados para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, o la aplicación de instrumentos como el Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público.

ARTÍCULO 144. APOYO A LA SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN OPERACIÓN. La Nación podrá apoyar, con sujeción a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo, la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno nacional, mediante la cofinanciación hasta el cincuenta por ciento (50%), por una única vez de los costos de capital de inversiones correspondientes a infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte (recaudo, gestión y control de flota), vehículos automotores de cero o bajas emisiones ya vinculados a la operación, y repotenciación de material rodante para sistemas férreos, siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas y estén siendo pagadas con ingresos del sistema y/o recursos territoriales.

La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad de la entidad territorial o de quien ésta delegue. En ningún caso se podrán pagar gastos diferentes a costos de capital.

En estos casos el Ministerio de Transporte deberá verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Que el proyecto se encuentre en operación y haya sido previamente cofinanciado por la Nación.
2. Que la identificación de los componentes susceptibles de ser cofinanciados y la necesidad de costos esté soportada en una auditoría externa a cargo de una empresa de auditoría especializada que cumpla con las condiciones que establezca el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
3. Que se presente por parte de las entidades territoriales una estrategia acompañada de indicadores de cumplimiento, orientada a lograr la sostenibilidad operacional del sistema.
4. Que se obligue a la actualización de los catastros de las entidades territoriales en donde se ubique el proyecto y la implementación de instrumentos de captura de valor del suelo.
5. Que el proyecto respectivo tenga estudios aprobados por la entidad territorial que soporten la solicitud de cofinanciación y que contengan como mínimo lo siguiente:
 a. Propuesta de modificación de la tarifa técnica, que contenga la identificación y separación de los costos operacionales de los no operacionales del sistema de transporte. Para ello, las entidades territoriales deberán revisar estructuralmente la composición de la tarifa técnica y su canasta de costos para separar aquellos costos no operacionales que hacen parte de dicha tarifa técnica.
 b. Política tarifaria que permita estimar los ingresos tarifarios esperados en la senda del Marco Fiscal de Mediano Plazo y determinar el eventual déficit operacional que será cubierto con recursos del Fondo de Estabilización y Subvención Tarifaria -FET-. Esta política deberá ser consistente con el plan de financiación de los costos operacionales señalado en el siguiente literal.
c. Plan de financiación de los costos operacionales, que incluya las fuentes ciertas previstas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo para cubrir la tarifa técnica ajustada en su totalidad, vía ingresos tarifarios y/o aportes provenientes de otras fuentes alternativas de financiación canalizados a través del FET. Estas fuentes deberán acreditarse con certificados de disponibilidad presupuestal o vigencias futuras que aseguren un compromiso presupuestal que garantice la financiación del sistema de transporte durante la vigencia del Marco Fiscal de Mediano Plazo.
d. Análisis de impacto legal, que determine la viabilidad de la propuesta y los mecanismos requeridos para su implementación.
e. Análisis de la capacidad fiscal territorial, considerada en un período mínimo equivalente al Marco Fiscal de Mediano Plazo, que permita cubrir tanto los recursos del porcentaje de la cofinanciación a su cargo como el déficit operacional no cubierto con recursos de tarifa al usuario, de acuerdo con el plan de financiación señalado previamente.

6. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte y especifique el esquema de cofinanciación, con base en los estudios del numeral anterior, a partir de los cuales se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades del proyecto.
7. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.
8. Que el ente gestor sea sostenible en los términos establecidos en la Ley 86 de 1989 y cuente con un acuerdo con sus accionistas de capitalización y/o subvención en caso de que esta sostenibilidad se vea comprometida.

Para acceder a esta cofinanciación y a los desembolsos pactados en el convenio con la Nación, los entes gestores y las entidades territoriales deberán anualmente reportar ante el Ministerio de Transporte el comportamiento de su déficit operacional y de sus fuentes de financiación, realizando los ajustes que sean necesarios en las fuentes territoriales, sin que los mismos generen aportes adicionales de la Nación. Igualmente deberán certificar el cumplimiento de los indicadores de mejoramiento de la calidad y seguridad del servicio que se definan en el convenio de cofinanciación. El Gobierno nacional solo realizará sus aportes cuando las entidades territoriales hayan cumplido con sus aportes y se haya verificado el cumplimiento de los indicadores de servicio, de acuerdo con lo que se establezca en el respectivo convenio de cofinanciación.

ARTÍCULO 145. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte públicos cofinanciados por la Nación deben ser sostenibles, basados en la calidad de la prestación de servicio, control de la ilegalidad y de la evasión del pago de la tarifa por parte de las entidades territoriales.

Para ello, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial, si se requiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.

PARÁGRAFO. Los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán presentar la estructura de costos de la operación correspondiente al año en curso, en el mes de noviembre de cada año a los entes gestores, quienes a su vez deberán remitirla al Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a las investigaciones administrativas pertinentes por parte de la Superintendencia de Transporte.

vehículo nuevo de carga antes de IVA, como requisito para su registro inicial; y (iv) los recursos de que trata el artículo 21 de la Ley 2251 de 2022.

4. Subcuenta de “Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi” cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización de dicho parque automotor con tecnologías de cero emisiones. Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el presente artículo.

El Gobierno nacional con cargo a los recursos del fondo que por ley no tengan una destinación específica podrá constituir otras subcuentas para otros modos y modalidades de transporte, cuyos recursos serán destinados al ascenso tecnológico hacia cero y bajas emisiones de los equipos de transporte y su respectiva infraestructura de abastecimiento. Cada subcuenta que se cree, deberá considerar las respectivas fuentes de financiación.

Parágrafo. Los recursos y los rendimientos financieros generados por estos, que sean administrados en cada subcuenta del fondo, se destinarán única y exclusivamente a la modernización y transición energética del respectivo modo o modalidad de transporte, sin que sea posible transferir recursos entre las diferentes subcuentas ni cambiar su destinación.

ARTÍCULO 206. CONCURRENCIA EN LA FINANCIACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA. Bajo el principio de concurrencia que establece el Plan Nacional de Desarrollo Colombia Potencia Mundial de la Vida y con el propósito de contar con diversas fuentes de financiación que permitan la viabilización para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, se podrá contar dentro de la financiación de un mismo proyecto con diferentes fuentes, tales como: Presupuesto General de la Nación, recursos territoriales, obras por impuestos, regalías, valorización, recursos regionales, contraprestaciones entre otros, para el efecto, las entidades tendrán en cuenta su capacidad financiera según el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

ARTÍCULO 207. INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA. Para la financiación de los proyectos de infraestructura pública a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, o la obtención del suelo requerido para su desarrollo, las entidades territoriales podrán aportar el suelo requerido o destinar recursos mediante la aplicación de los instrumentos de gestión y financiación del suelo en el área de influencia del proyecto, tales como plusvalía por obra pública, titularización del impuesto predial, entre otros, según la normatividad vigente. Lo anterior, siempre y cuando se traten de proyectos incluidos en los instrumentos de planificación de la entidad territorial, que en ejercicio de su autonomía podrá acordar previamente con la ANI, la concurrencia de los mecanismos de financiación.

SECCIÓN II

ARTÍCULO 227. Modifíquese el inciso segundo del artículo 249 de la Ley 1819 de 2016, el cual quedará así**:**

La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar y aplicar antes, durante y hasta cinco (5) años después del inicio de la operación del proyecto.

ARTÍCULO 183. ADMINISTRACIÓN DE CORREDORES FÉRREOS POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI-. La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI- podrá administrar aquellos corredores de la Red Férrea Nacional que sean priorizados por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT- de acuerdo con los documentos de planeación del Sector. Para tal efecto, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya con el fin de garantizar, entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la Infraestructura Ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario.

ARTÍCULO 228. AEROPUERTOS FRONTERIZOS. En los Aeropuertos localizados en zonas de frontera que, en concordancia con los Tratados Internacionales y con la Ley de Fronteras, sean determinados como prioritarios por el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Transporte, se dará el trato de operaciones en rutas nacionales, a los servicios aéreos comerciales.

ARTÍCULO 229. DERECHO REAL ACCESORIO DE SUPERFICIE. Una entidad pública denominada superficiante, titular de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de transporte, podrá otorgar el Derecho Real de Superficie -DRS- de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de ochenta (80) años, incluyendo prórrogas. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su cuenta y riesgo construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos sus atributos de uso, goce y disposición, a fin de que puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante. En todo caso, las construcciones que realice el superficiario requerirán licencia de construcción cuya titularidad recae en el superficiario. La curaduría o la autoridad distrital o municipal, según corresponda, aprobará los planos de deslinde de las áreas que corresponden a dichas construcciones.

El DRS se constituye mediante contrato, elevado a escritura pública, suscrito entre las partes, el cual contendrá como mínimo la delimitación del área aprovechable, el plazo, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación, las obligaciones y la retribución que corresponde al superficiante, el cual se inscribirá ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base como derecho accesorio, identificándose el área conferida al

superficiario y sus linderos y construcciones, así como los actos jurídicos que se efectúen en relación con el DRS. La cancelación procederá mediante escritura pública suscrita por las partes, que será objeto de registro.

PARÁGRAFO PRIMERO. Respecto de las construcciones derivadas del DRS, la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos procederá a habilitar sub-folios, en los cuales se anotarán los actos jurídicos sujetos a registro que puedan soportar estas construcciones, sin que se trasladen al folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base. Con la extinción del DRS, los sub-folios, así como sus gravámenes, limitaciones y medidas cautelares cesarán sus efectos. Al finalizar el contrato se deberá declarar la edificación construida como construcción en suelo propio sobre el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base y la mejora revertirá a la entidad pública superficiante. La Superintendencia de Notariado y Registro deberá adoptar los códigos registrales necesarios y para todos los efectos se aplicará la tarifa ordinaria para la inscripción de documentos como un acto o negocio jurídico cuya naturaleza tiene cuantía.

PARÁGRAFO SEGUNDO. En los proyectos de origen público corresponderá a la entidad superficiante adelantar los estudios técnico, financiero y jurídico para su estructuración e implementación; la selección del superficiario se realizará conforme a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad según su naturaleza jurídica. En los proyectos de origen privado corresponderá al interesado realizar los estudios técnico, financiero y jurídico y asumir por su propia cuenta y riesgo el costo estimado de su revisión y/o evaluación por parte de la entidad superficiante, para lo cual aplicarán las condiciones establecidas en el artículo 19 de la Ley 1882 de 2018; la selección del superficiario se realizará según el procedimiento establecido en los artículos 19 y 20 de la Ley 1508 de 2012. En ningún caso el DRS se entenderá como una Asociación Público-Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012.

ARTÍCULO 230. EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO BAJO PRINCIPIOS DE DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE -DOT-. Los municipios o distritos que cuenten o donde se proyecte la ejecución de proyectos que incluyan sistemas de transporte público y que en alguno de sus componentes sea o haya sido cofinanciado por el Gobierno nacional, podrán durante el periodo constitucional comprendido entre los años 2023 y el 2026, por una sola vez a iniciativa del alcalde municipal o distrital, y en el marco de su autonomía, revisar y ajustar su plan de ordenamiento territorial, exclusivamente en el ámbito de influencia que defina la entidad territorial del proyecto del sistema de transporte público, mediante los estudios técnicos que acompañen la revisión y ajuste respectivo.

La revisión del Plan de Ordenamiento Territorial y/o los instrumentos de planeación de los que trata el presente artículo, establecerán los lineamientos y reglamentación de los proyectos urbanos de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible, incluyendo las normas urbanísticas aplicables a la infraestructura de transporte y sus áreas de influencia, los mecanismos de captura de valor y de gestión del suelo, de mitigación de impactos urbanísticos en la movilidad, espacio público y servicios públicos, y los instrumentos para habilitar el suelo requerido para la infraestructura de transporte y

otras infraestructuras urbanas asociadas. Para la estructuración de estos proyectos y el uso de mecanismos de financiación se podrán constituir fiducias en el marco de las normas nacionales en la materia o podrán usarse instrumentos del mercado financiero para la circulación de los derechos de construcción.

PARÁGRAFO PRIMERO. El trámite de adopción del Plan de Ordenamiento Territorial deberá realizarse conforme a lo establecido en el artículo 26 de la Ley 388 de 1997.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La normativa urbanística que se establezca por parte de las administraciones municipales o distritales para la infraestructura de transporte y los predios adquiridos y/o destinados para la operación del transporte público deberá reconocer sus particularidades urbanísticas, jurídicas y funcionales mediante la definición del tratamiento urbanístico de renovación o desarrollo que permita desarrollar el proyecto urbano, así como la adopción de un régimen particular de usos y medidas de mitigación de impactos urbanísticos en la movilidad, el espacio público y los servicios públicos. Las administraciones distritales o municipales podrán excluir a estas infraestructuras y su área de influencia de la necesidad de plan parcial o de cualquier otro instrumento de planificación complementario para su habilitación y desarrollo o generar un instrumento especifico de planeación que regule la norma urbanística propia y sus instrumentos de gestión y financiación, en concordancia con las disposiciones de la Ley 388 de 1997 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

PARÁGRAFO TERCERO. Los municipios o distritos podrán incorporar al tratamiento de renovación urbana mediante decreto las áreas de influencia de los corredores de transporte que cuenten con proyectos de sistema de transporte público de pasajeros cofinanciados por la nación, con el fin de adecuar la edificabilidad y usos y establecer obligaciones urbanísticas destinadas a la financiación de la construcción, operación y mantenimiento del sistema de transporte y generación de espacio público, siempre y cuando se cuente con factibilidad de servicios públicos para aquellos casos en que el desarrollo deba aprobarse mediante un plan parcial o con disponibilidad si es directamente por licencia urbanística.

PARÁGRAFO CUARTO. La entidad territorial en el marco de su autonomía y con ocasión de los ajustes de los que trata el presente artículo, en proyectos de carácter supramunicipal, deberá verificar los lineamientos de uso y gestión del suelo que haya expedido el Esquema Asociativo Territorial -EAT- o la Autoridad Regional de Transporte, en caso de existir. Para las áreas metropolitanas se deberá cumplir con la Ley 1625 de 2013 o aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

Las disposiciones del presente artículo serán aplicables también en otro tipo de proyectos regionales que promuevan los EAT, y que se formulen como actuaciones urbanas integrales, asociadas a proyectos de equipamientos, espacios públicos, o intervenciones de hábitat y vivienda de impacto supramunicipal, Infraestructuras Logísticas Especializadas, entre otros. En todo caso los proyectos regionales deberán cumplir con los criterios que fije el Gobierno nacional, que los acredite como tal.

ARTÍCULO 231. Modifíquese los incisos primero y segundo del artículo 205 de la Ley 1753 de 2015, los cuales quedarán así:

Artículo 205. ***Celebración de Contratos de Obra Pública en infraestructura concesionada***. El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS- y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil- podrán celebrar y ejecutar contratos de obra pública de conformidad con la Ley 80 de 1993, o aquella que la modifique, sustituya o adicione, para realizar obras sobre infraestructura concesionada, sin que sea necesaria la desafectación de la infraestructura a intervenir, con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio en condiciones de seguridad, transitabilidad, funcionalidad y/o seguridad de la infraestructura de transporte, impedir el deterioro de la infraestructura o la afectación de la comunidad y mitigar el riesgo de pérdida del patrimonio vial.

La realización de la obra pública deberá ser pactada mediante convenio a celebrarse entre el INVÍAS o la Aerocivil y la entidad pública a cargo del contrato de concesión. En estos convenios se definirá la fuente de financiación y entidad responsable de la ejecución y mantenimiento de la obra, así como las demás condiciones necesarias para el efecto. Previamente, la entidad estatal concedente de la infraestructura y el concesionario, deberán acordar los términos en que éste colaborará y apoyará la realización de dichas obras.

ARTÍCULO 232. Modifíquese el artículo 308 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así:

ARTÍCULO 308. DESTINACIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES DERIVADAS DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CONCESIONADA. Las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea, portuaria, aeroportuaria y fluvial, sus anexidades y alquiler de equipos, serán destinadas a las actividades necesarias para la promoción y/o reactivación de estos modos de transporte en actividades de estructuración, construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación.

PARÁGRAFO 1. De los recursos percibidos por concepto de la contraprestación por la utilización de la infraestructura férrea y fluvial se destinará máximo el 15% al funcionamiento de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-.

PARÁGRAFO 2. De los recursos percibidos por concepto de las concesiones del modo aeroportuario y portuario, máximo el 5% se destinarán al fin previsto en el parágrafo anterior.

ARTÍCULO 233. Adiciónese un parágrafo al numeral 1 del artículo 270 del Decreto 663 de 1993 - Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, así:

PARÁGRAFO 3. Findeter podrá celebrar operaciones especiales de fondeo o financiamiento con bancos o entidades multilaterales o bilaterales, en los términos y condiciones que sean determinados por el Gobierno nacional y aquellos definidos en

los respectivos reglamentos, para promover programas y proyectos regionales de desarrollo que trata el numeral 2 del artículo 268 del presente Estatuto. En estos eventos, el banco o entidad multilateral o bilateral asumirá el riesgo de crédito de los recursos destinados a los programas o proyectos seleccionados. En todo caso, para la celebración de las mencionadas operaciones se reconocerán las inmunidades, exenciones y privilegios otorgados a los bancos o entidades multilaterales o bilaterales por los convenios constitutivos y tratados internacionales suscritos por la República de Colombia.

SECCIÓN II
TERRITORIOS MÁS HUMANOS: HÁBITAT INTEGRAL

ARTÍCULO 234. POLÍTICA PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL PACÍFICO. En el marco del cierre de brechas territoriales de desarrollo económico y social y con el fin de dar prioridad al avance en el cumplimiento de los 176 acuerdos priorizados del Paro Cívico de Buenaventura, el Plan Integral Especial de Desarrollo de Buenaventura según los términos del artículo 5, parágrafos 4 y 5 y del artículo 10 de la Ley 1872 de 2017; los acuerdos del Paro Cívico del Chocó y de las comunidades del Norte del Cauca y de la costa pacífica Nariñense; los Planes de Acción Territorial –PATR- para la subregión del Pacífico Medio, del Pacífico y frontera Nariñense, Alto Patía y Norte del cauca, Chocó, el Gobierno nacional bajo la coordinación del Vicepresidencia de la República y con el apoyo técnico del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, diseñarán e implementarán una política pública integral que contenga una hoja de ruta que priorice proyectos estratégicos y las asignaciones presupuestales requeridas, dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo, para el desarrollo integral del Pacífico, conforme con lo criterio de priorización que defina el Gobierno.

ARTÍCULO 235. FORTALECIMIENTO DEL FONDO PARA EL DESARROLLO DEL PLAN TODOS SOMOS PAZCÍFICO. Se fortalecerán las inversiones en los componentes de i) Agua Potable y Saneamiento Básico, ii) Energización Rural y Energías Alternativas Sostenibles y iii) Mejoramiento de la Conectividad en Transporte, y se crea el componente de iv) Conectividad Digital, en el ámbito de competencia para la actuación territorial del Fondo Para el Desarrollo del Plan Todos Somos PAZcífico (FTSP). Asimismo, en atención al Decreto 1874 de 2022, se amplía la competencia para la intervención en los municipios de los departamentos del Pacífico: Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño, conforme a los criterios que defina el Gobierno nacional.

PARÁGRAFO PRIMERO. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, propenderá por la asignación de recursos adicionales al FTSP, que financiarán las etapas de preinversión e inversión en cualquiera de los componentes. Dicha financiación será definida a través de espacios de concertación que tengan en cuenta las necesidades de acompañamiento técnico planteadas por las administraciones territoriales, y de conformidad con los avances posteriores en la formulación y viabilización de los proyectos.