

# Proyecto de Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Colombia Potencia Mundial de la Vida

Resumen Infraestructura, Transporte y Derecho Público



El pasado 06 de febrero de 2023, el Gobierno Nacional radicó el Proyecto de Ley 274 Senado/ 338 Cámara “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Colombia Potencia Mundial de la Vida”.

**DLA Piper Martínez Beltrán** preparó el siguiente boletín en el cual les presentamos un resumen de los artículos que impactan los siguientes sectores:

01

## **Infraestructura**

- Ordenamiento territorial
- Infraestructura Social
- Financiación de infraestructura
- Otros

02

## **Transporte y movilidad sostenible**

- Transporte público
- Transporte aéreo
- Transporte fluvial
- Transporte marítimo
- Transporte férreo
- Movilidad Sostenible
- Tránsito

03

## **Derecho público**

- Contratación pública
- Entidades públicas
- Asociaciones Público-Privadas
- Aspectos económicos y financieros para proyectos
- Procedimiento legislativo del *Plan Nacional de Desarrollo*

## Ordenamiento territorial

**Artículo 21.** Modifica el artículo 10 de la Ley 388 de 1997, estableciendo que, con el fin de planificar y desarrollar su ordenamiento territorial, los municipios y distritos deben seguir niveles de prevalencia los cuales, de mayor a menor importancia, son: (i) conservación y protección del medio ambiente; (ii) áreas de protección para la producción de alimentos; (iii) conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cultural de la Nación y de los departamentos; (iv) infraestructura básica relativa a la red vial nacional y regional, red férrea, puertos, aeropuertos, infraestructura logística e infraestructura de servicios públicos; (v) planes integrales de desarrollo metropolitano; y (vi) proyectos turísticos especiales.

## Infraestructura social

**Artículo 85.** La *Agencia Nacional de Infraestructura* podrá estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada – APP para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública, con el fin de ampliar la provisión de infraestructura social y productiva.

**Artículo 132.** Modifica el artículo 65 de la Ley 715 de 2001, señalando que cada 10 años, el Gobierno Nacional deberá preparar y formular el *Plan Maestro de Inversiones en Infraestructura y Dotación en Salud* – PMIDS. Las secretarías de salud departamentales o distritales deberán presentar planes de inversión cada 4 años pudiendo realizar ajustes al PMIDS.

## Financiación de infraestructura

**Artículo 214.** En desarrollo del objeto del Fondo Nacional para el *Desarrollo de la Infraestructura* -FONDES-, este podrá participar y/o financiar programas y proyectos de entidades públicas y/o de fondos públicos del orden nacional que busquen impulsar la consolidación de infraestructura de empresas y/o proyectos que operen en sectores estratégicos para la economía nacional.

**Artículo 235.** 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, 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.

A través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público se propenderá por la asignación de recursos adicionales al FTSP para financiar las etapas de preinversión e inversión. Asimismo, para la financiación del FTSP se podrán adelantar operaciones de préstamo con banca multilateral adicionales o complementarias a las suscritas.

**Artículo 265.** Crea el Fondo “Colombia Potencia Mundial de la Vida” como un patrimonio autónomo, administrado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, cuyo objeto será la administración de recursos destinados al desarrollo de proyectos para el sector de agua y saneamiento básico, transición energética e industrial y reforma rural integral.

## Otros

**Artículo 229.** Crea la figura de *Derecho Real de Superficie* – DRS, señalando que una entidad pública denominada superficiante, titular de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de transporte, podrá otorgar el DRS de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de 80 años. El superficiario tendrá la facultad 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.

El DRS se constituye mediante contrato, elevado a escritura pública, suscrito entre las partes, el cual contendrá la delimitación del área, el plazo, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación, las obligaciones y la retribución que corresponde al superficiante.



## Transporte público

**Artículo 138.** Modifica el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, señalando que la Nación y entidades descentralizadas pueden invertir entre el 40% y el 70% en proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros, particularmente en las actividades señaladas en el artículo. Los territorios deberán financiar la parte restante, sin que los aportes en especie superen el 30% de dicho aporte.

Para realizar dicha cofinanciación, deben cumplirse los siguientes requisitos: (i) se debe constituir una sociedad pública encargada de la gestión del sistema de transporte; (ii) el proyecto debe contar con estudios de factibilidad; (iii) el proyecto debe contar con documento CONPES; (iv) el proyecto debe ser coherente con el plan de movilidad sostenible y segura; (v) el proyecto debe estar registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional; (vi) debe estar constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto.

Para los *Sistemas Estratégicos de Transporte Público* - SETP, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará a la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema.

El Gobierno Nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de los bienes ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación.

**Artículo 139.** Modifica el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, señalando que las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios para la estabilización de los sistemas de transporte. Estos pueden provenir de: (i) recursos territoriales; (ii) contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía; (iii) estacionamiento en vía pública; (iv) contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión; (v) contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio; (vi) multas de tránsito; (vii) sobretasa a la gasolina o al ACPM; y (viii) ingresos no operacionales.

**Artículo 143.** Los entes gestores de los sistemas de transporte público cofinanciados por el Gobierno Nacional podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas,

las siguientes fuentes de ingresos: (i) actividades de comercio, servicios, ocio, telecomunicaciones, entre otros; (ii) explotación comercial de áreas adyacentes al sistema de transporte público; (iii) publicidad visual al interior y exterior de infraestructura en construcción u operación, así como en material rodante y vehículos; (iv) áreas de predios que después de construida infraestructura de transporte quede disponible.

**Artículo 144.** La Nación podrá apoyar la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno Nacional, mediante la cofinanciación hasta el 50%, por una única vez de los costos de capital de inversiones correspondientes a infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte, vehículos automotores de cero o bajas emisiones ya vinculados a la operación, y repotenciación de material rodante para sistemas férreos. Para ello se debe dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el artículo.

**Artículo 145.** Modifica el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, señalando que los sistemas de transporte públicos cofinanciados por la Nación deben ser sostenibles. Para ello, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos.

**Artículo 230.** 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 territorial, revisar y ajustar su *Plan de Ordenamiento Territorial - POT*, esto con el fin de establecer lineamientos y reglamentación de los proyectos urbanos de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible.

## Transporte aéreo

**Artículo 240.** Modifica el artículo 240 de la Ley 1753 de 2015, señalando que, con el fin de promover la prestación del servicio de transporte aéreo en las regiones de difícil acceso y conectividad, el Gobierno Nacional podrá otorgar subvenciones a SATENA S.A. para la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo, en aquellas rutas sociales en las cuales dicha aerolínea sea el único operador. La Aeronáutica Civil determinará las rutas y el Gobierno Nacional las condiciones de estas subvenciones.

**Artículo 228.** En los Aeropuertos localizados en zonas de frontera que 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 247.** Modifica el artículo 36 de la Ley 2068 de 2020, señalando que, para el transporte aéreo regular de pasajeros, la tarifa de la contribución parafiscal será la suma de US\$1 dólar de los Estados Unidos o su equivalente en pesos colombianos por pasajero.

## Transporte fluvial

**Artículo 193.** En los proyectos de dragado de mantenimiento y profundización de los canales de acceso a puertos marítimos y de canales fluviales se deberá aprovechar el material de dragado que no se encuentre contaminado de acuerdo con la normativa aplicable.

## Transporte marítimo

**Artículo 203.** El Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, establecerá la metodología y los criterios para definir las tarifas que deben cobrar las sociedades portuarias de servicio público y privado. Asimismo, la Superintendencia de Transporte realizará el seguimiento y control respectivo.

**Artículo 204.** Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, entre otras, las siguientes personas naturales o jurídicas que prestan servicios conexos al transporte: Patios de contenedores, zonas de entornamiento, agentes marítimos y líneas navieras.

## Transporte férreo

**Artículo 183.** La *Agencia Nacional de Infraestructura* - ANI podrá administrar 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. Así, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal con el fin de garantizar 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.

## Movilidad sostenible

**Artículo 205.** Modifica el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, señalando que se crea el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico el cual tendrá como objeto recibir y administrar los

recursos que lo conforman, así como articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos del sector transporte. Sus fuentes serán: i) aportes a cualquier título de la Nación; ii) aportes a cualquier título de las entidades territoriales; iii) recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsable; iv) donaciones; y v) los demás recursos que obtenga o que se le asignen a cualquier título.

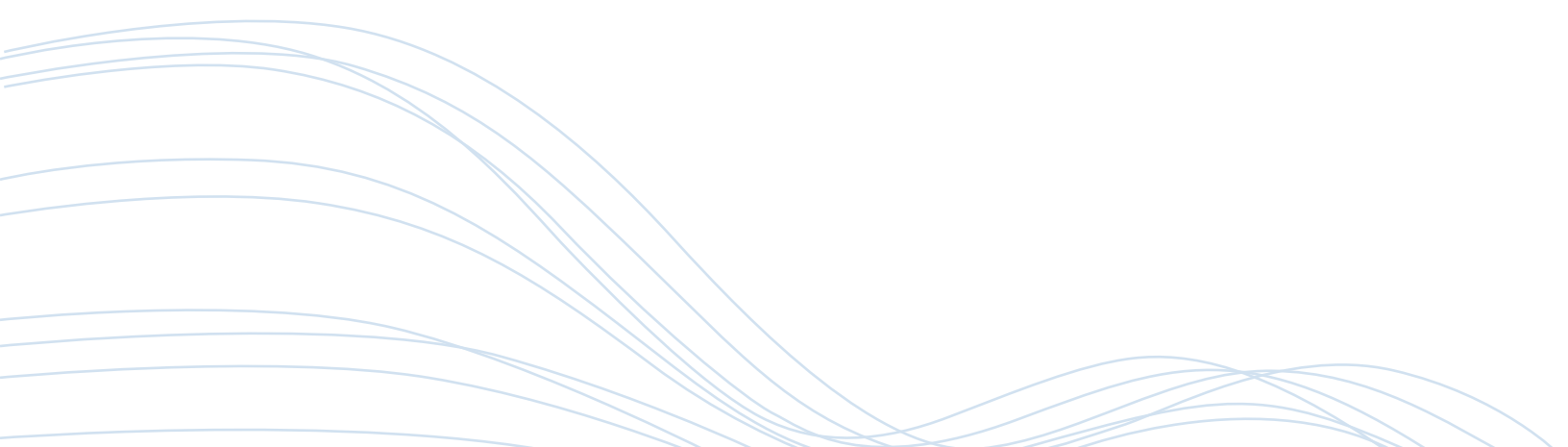
El Fondo administrará los recursos percibidos a través de subcuentas específicas para cada modalidad de transporte, así: (i) Subcuenta “Movilidad cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación”; (ii) Subcuenta “Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional”; (iii) Subcuenta de “Modernización de transporte de carga pesada”; y (vi) Subcuenta “Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi”.

## Tránsito

**Artículo 26.** La *Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV* deberá definir tecnologías que fortalezcan el control y capacidad de detección de infracciones para la imposición de órdenes de comparendo por no contar con el SOAT y, con el apoyo de la Federación Colombiana de Municipios, en coordinación con cada entidad territorial, implementará dichas tecnologías.

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

**Artículo 142.** Se adiciona el párrafo 2º al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, el cual señala que 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 sin que se requiera autorización por parte del Gobierno Nacional. Los recursos que se obtengan podrán destinarse a financiar la operación de sistemas de transporte público.





## Contratación pública

**Artículo 76.** En los procesos de contratación estatal, se podrán establecer factores de asignación de puntaje relacionados con población sujeta de especial protección constitucional, campesinado, pequeños productores locales, o personas de la economía popular. Asimismo, las entidades estatales pueden destinar procesos dirigidos solo a actores de la economía popular. En este caso, no se requiere de prestación de *Registro Único de Proponentes - RUP*.

Una vez expedido el *Plan Nacional de Desarrollo - PND*, este artículo deberá ser reglamentado por el Departamento Nacional de Planeación y la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente.

**Artículo 81.** Las Cámaras de Comercio deberán garantizar la interoperabilidad del Registro Único de Proponentes – RUP con el Sistema Electrónico de Contratación Pública – SECOP que administra la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, permitiendo el acceso público y gratuito a la información consignada en el RUP a través del SECOP. Las Cámaras de Comercio asumirán los costos asociados con cargo a las tarifas que cobran por inscripción y renovación del RUP.

**Artículo 82.** Las entidades públicas podrán contratar de manera directa mediante esquema o modalidad de Asociaciones Público-Populares con unidades de la economía popular, organismos de acción comunal, social o comunitaria u otras formas de organización social, grupos y comunidades étnicas. No se requerirá de RUP para estos proponentes.

Las Asociaciones Público - Populares podrán desarrollar proyectos de infraestructura social, vivienda rural, vías terciarias y caminos vecinales, infraestructura productiva local, producción de alimentos, suministro de bienes y servicios, saneamiento básico y fortalecimiento ambiental y comunitario, entre otras que beneficien a la sociedad.

Una vez expedido el PND, este artículo deberá ser reglamentado por el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente.

**Artículo 83.** La *Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente* diseñará

y organizará sistemas dinámicos de adquisición. No se define a qué se refieren estos sistemas, solo se señala que, en el procedimiento para fijar un sistema, se deben tener en cuenta los aspectos indicados en dicho artículo.

**Artículo 231.** Modifica los incisos primero y segundo del artículo 205 de la Ley 1753 de 2015, señalando que el *Instituto Nacional de Vías - INVÍAS* y la *Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL* podrán celebrar y ejecutar contratos de obra pública 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. La realización de la obra pública deberá ser pactada mediante convenio 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.

**Artículo 289.** Modifica el literal l) y adiciona el literal o) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007; este artículo se refiere a la modalidad de selección de contratación directa.

Por un lado, indica que podrá utilizarse la contratación directa para los contratos o convenios que las entidades estatales suscriban con cabildos, asociaciones u organizaciones cuyo objeto sea la ejecución de programas, planes y proyectos del plan de desarrollo relacionados con aspectos propios y que beneficien a estas comunidades. Se podrán incluir obras públicas para mantenimiento y mejoramiento de infraestructura social y de transporte, así como suministro de bienes y servicios.

Por otro lado, se señala que podrá utilizarse la contratación directa en situaciones de emergencia y desastres, para lo cual las entidades estatales deberán comprar de manera preferencial y directa productos agropecuarios a los pueblos y comunidades indígenas y a las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.

**Artículo 290.** Las entidades estatales deberán incluir requisitos habilitantes diferenciales y puntajes adicionales en los procesos de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y concurso de méritos, como medidas de acción afirmativa, para incentivar la participación de cabildos, asociaciones u organizaciones indígenas, afrocolombianas, raizales, palenqueras, kumpanias, rrom con capacidad. También serán aplicables en procesos adelantados en la modalidad de mínima cuantía.

Una vez expedido el Plan Nacional de Desarrollo, este artículo deberá ser reglamentado por el Ministerio del Interior, el Departamento Nacional de Planeación, la Agencia Nacional de

Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente y las demás entidades técnicas con competencias relacionadas, previa concertación con dichas comunidades.

Artículo 291. Modifica el numeral 8 y adiciónese el numeral 9 al artículo 7 de la Ley 80 de 1993, incluyendo y definiendo como entidades a contratar (i) las asociaciones de cabildos indígenas y/o autoridades tradicionales indígenas; y (ii) los consejos indígenas.

## Entidades públicas

**Artículo 140.** Se asignan nuevas funciones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial: (i) Formulación de políticas de gestión de siniestros; (ii) Planificación de políticas de seguridad vial a partir de investigación de materia de accidentalidad; (iii) Formulación de recomendaciones tendientes a superar y mitigar riesgos.

**Artículo 219.** Modifica el artículo 183 de la Ley 1753 de 2015, señalando que las entidades territoriales que conformen ámbitos geográficos en donde la movilidad se desarrolle más allá de sus propios límites jurisdiccionales o se implementen proyectos regionales de transporte público cofinanciados por el Gobierno Nacional, podrán constituir Autoridades Regionales de Transporte para la planeación y gestión de la movilidad.

Estas Autoridades deberán articular los Planes de Movilidad Sostenible y Segura de los que trata la Ley 1083 de 2006 de los municipios parte y coordinar con el Ministerio de Transporte los trámites de transporte que de allí se deriven.

**La inspección, vigilancia y control de las Autoridades Regionales de Transporte estará a cargo de la Superintendencia de Transporte.**

## Asociaciones Público - Privadas

**Artículo 192.** Se podrán desarrollar proyectos bajo esquemas Asociaciones Público-Privadas – APP, bajo la Ley 1508 de 2012, que tengan por objeto la conservación, protección, restauración y reforestación de los recursos naturales renovables.

Una vez expedido el Plan Nacional de Desarrollo, este artículo deberá ser reglamentado por el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Ambiente.

## Aspectos económicos y financieros para proyectos

**Artículo 74.** Modifica el párrafo 1º del numeral 2 del artículo 325 del Decreto Ley 663 de 1993 - Estatuto Orgánico de Sistema Financiero señalando que podrán ser sometidas a la inspección, vigilancia y control de la Superintendencia Financiera de Colombia, las entidades que administren sistemas de pagos y compensación, a quienes se aplicarán las normas relativas a las compañías de financiamiento comercial en lo que resulte pertinente.

**Artículo 206.** Bajo el principio de concurrencia que establece el Plan Nacional de Desarrollo, con el propósito de contar con diversas fuentes de financiación que permitan 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.** Para la financiación de 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 provenientes de plusvalía por obra pública, titularización del impuesto predial, entre otros. Lo anterior, siempre y cuando se traten de proyectos incluidos en los instrumentos de planificación de la entidad territorial frente a los cuales se permite la concurrencia de los mecanismos de financiación.

**Artículo 225.** Las entidades territoriales podrán financiar proyectos de inversión que contemplen la ejecución de recursos por fuera de su jurisdicción siempre y cuando la entidad o entidades territoriales que destinen recursos al proyecto se beneficien de éste. Para ello, se deberá suscribir previamente un convenio que incluya las condiciones para su financiación y ejecución.

**Artículo 227.** Modifica el inciso segundo del artículo 249 de la Ley 1819 de 2016, señalando que la Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar y aplicar antes, durante y hasta 5 años después del inicio de la operación del proyecto.

**Artículo 232.** Modifica el artículo 308 de la Ley 1955 de 2019, señalando que 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.

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 y por concepto de las concesiones del modo aeroportuario y portuario, máximo se destinará el 5% a dicho fin.

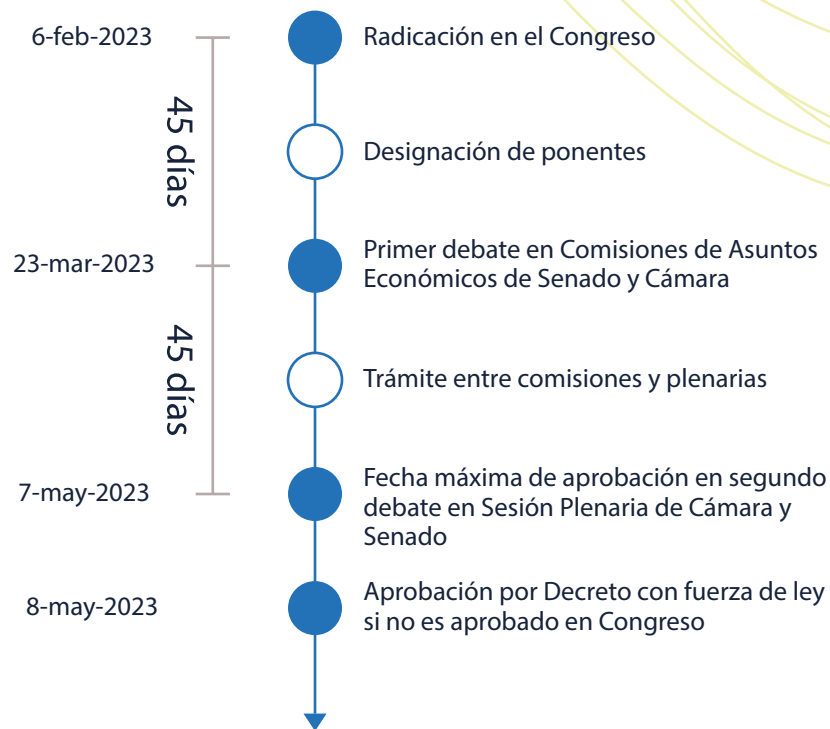
**Artículo 270.** Modifica el artículo 35 de la Ley 1753 de 2015, señalando que el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales es el mecanismo de primera instancia autorizado para atender el pago de las obligaciones contingentes que contraigan las entidades sometidas al régimen obligatorio de contingencias contractuales del Estado, en cuanto se trate de riesgos comprendidos por este Fondo.

Contingencias de las Entidades Estatales es el mecanismo de primera instancia autorizado para atender el pago de las obligaciones contingentes que contraigan las entidades sometidas al régimen obligatorio de contingencias contractuales del Estado, en cuanto se trate de riesgos comprendidos por este Fondo.

- Las obligaciones contingentes mantendrán su naturaleza y condición siempre y cuando estén aprobadas en el respectivo plan de aportes y hasta el monto estipulado en este. Así mismo, se podrán atender los intereses asociados a las obligaciones contingentes.
- La entidad que administre el Fondo podrá, previa solicitud de la entidad aportante, transferir de manera definitiva recursos de uno a otro riesgo del mismo u otro proyecto de la misma entidad, con la finalidad de atender las obligaciones contingentes amparadas.
- La entidad que administre el Fondo podrá, previa solicitud de la entidad aportante, generar traslados temporales dentro de la Subcuenta de Infraestructura de uno a otro riesgo del mismo u otro proyecto de la misma entidad, con la finalidad de atender las obligaciones contingentes amparadas.
- Si una entidad contratante incumple con sus aportes al Fondo, se podrán dar por cancelados el plan de aportes y el saldo de aportes en mora, siempre y cuando i) no se haya celebrado el contrato objeto del plan de aportes ii) el contrato se encuentre liquidado.



## Procedimiento legislativo del Plan Nacional de Desarrollo



1. Los artículos previamente señalados están sujetos a modificación, adición o supresión en virtud del trámite que se surta en el Congreso de la República.
2. Este boletín es un documento meramente informativo, no constituye asesoría legal ni representa la posición de DLA Piper Martínez Beltrán Abogados frente al contenido aquí descrito.

### Para mayor información:



Olga Lucía Ramírez  
Socia

[olramirez@dlapipermb.com](mailto:olramirez@dlapipermb.com)

[www.dlapipermb.com](http://www.dlapipermb.com)

[in](#) [f](#) [Dlapipermartinezbeltran](#)