



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 561

Bogotá, D. C., martes, 24 de mayo de 2022

EDICIÓN DE 6 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 175 DE 2021 SENADO

por la cual se ordena actualizar el inventario nacional de la Red Vial Terciaria y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 23 de mayo de 2022

DOCTOR
JUAN DIEGO GÓMEZ
PRESIDENTE
SENADO DE LA REPÚBLICA

ASUNTO: Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 175 de 2021 Senado Proyecto de Ley "por la cual se ordena actualizar el inventario nacional de la Red Vial Terciaria y se dictan otras disposiciones".

Respetado señor Presidente,

En cumplimiento de la designación de la Presidencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, y de conformidad con lo establecido en el artículo 174 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, someto a consideración de los Honorables Senadores el presente informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 175 de 2021 Senado Proyecto de Ley "por la cual se ordena actualizar el inventario nacional de la Red Vial Terciaria y se dictan otras disposiciones".


SANDRA RAMÍREZ LOBO
Senadora de la República
Partido Comunes
Ponente

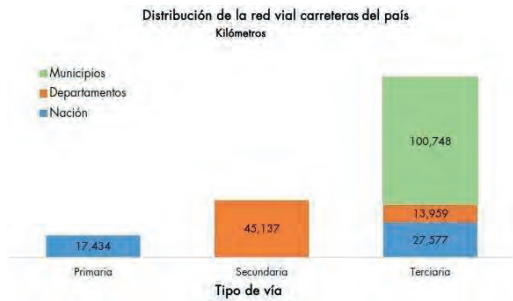
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley en estudio pretende, de una parte, crear un mecanismo que facilite la inscripción automática de los corredores viales que cumplan con las características de la Red Terciaria para consolidar el inventario de Vías Terciarias del Instituto Nacional de Vías, y, por otro lado, busca que se publique dicho inventario de manera virtual para que pueda ser revisado y analizado por las distintas personas y organizaciones interesadas en las vías terciarias nacionales.

HISTÓRICO VÍAS TERCIARIAS

Las vías regionales tienen la mayor extensión en el territorio nacional; representan el 69,4% del total de la malla vial nacional y en conjunto con las vías secundarias comprenden el 91,5%. Así, su funcionamiento, en óptimos niveles de servicio, constituye un elemento relevante para potenciar el crecimiento económico de la población rural del país (CONPES 3857). De esta manera, estas vías son las que permiten la movilización de la población rural y la compra y movilización de alimentos producidos en las zonas rurales hacia las ciudades y municipios del país. Adicionalmente, estas vías permiten al Estado "fortalecer su presencia en la totalidad del territorio para que los ciudadanos puedan beneficiarse de su oferta social: servicios públicos, seguridad y educación, entre otros" (CONPES 3857); y es que según la Sociedad de Agricultores de Colombia -SAC- "la falta de vías terciarias o su mal estado impiden el transporte de productos a cabeceras municipales, centros de acopio y distribución o a los principales mercados del país, restándole competitividad al sector y limitando el crecimiento del campo".



La red nacional de carreteras en Colombia se rige por lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, mediante la cual se establecen los criterios básicos para su administración y gestión. Adicionalmente, el artículo 1 de la Ley 1228 de 2008 establece la categorización de las vías que conforman el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras -SINC- en tres grupos: vías arteriales o de primer orden, vías intermunicipales o de segundo orden, y vías veredales o de tercer orden. Estas últimas vías tienen la funcionalidad de comunicar una cabecera municipal con una o varias veredas, o varias veredas entre sí.

Por otro lado, en las vías terciarias o en las vías sin pavimentar no existe un direccionamiento claro de la necesidad de realizar labores de mantenimiento rutinario, o de la forma adecuada de realizarlo. Los municipios no cuentan con la experiencia o el conocimiento necesario para tal fin y la gestión de la red vial regional depende de las decisiones e intereses particulares de las autoridades locales que no siempre coinciden con las necesidades de conservación rutinaria y mantenimiento rutinario preventivo de las vías. Así, la red terciaria resulta ser muy vulnerable,

¹ Tomado de: Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Presidencia de la República. (2016). Documento CONPES 3857: lineamientos de política para la gestión de la red terciaria.

especialmente, cuando se presentan períodos prolongados de lluvias. Esto quedó plenamente demostrado en los años 2010 y 2011, cuando se presentaron intensas lluvias generadas por el Fenómeno de la Niña. Las vías se deterioraron considerablemente por no tener los drenajes funcionando de manera adecuada.

Así, “la deficiente formulación técnica de los proyectos viales en la red terciaria ha derivado en una situación crítica por su mal estado físico. En específico, se refleja en la dificultad para la accesibilidad, la transitabilidad, la circulación vehicular, la competitividad de las regiones, la comunicación con y entre los núcleos poblados, las cabeceras municipales y las capitales departamentales del país” (CONPES 3857).

Dada la importancia de las vías rurales para la generación de empleo en el campo, la reactivación de actividades económicas legales en zonas apartadas que se desliguen de los cultivos de uso ilícito (Pereira y Cruz, 2017) y la integración del territorio, los proyectos de vías terciarias constituyen una herramienta fundamental para la construcción de paz en las regiones (Schouten y Bachmann) y la creación de lazos de confianza con las comunidades.

EL PROCESO DE PAZ Y SU IMPLEMENTACIÓN

Con la firma del Acuerdo Final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera entre el Estado colombiano y la extinta guerrilla de las FARC-EP, el Estado colombiano adquirió compromisos para la disminución de la brecha entre las zonas rurales y ciudadinas.

Así pues, en el punto número uno del Acuerdo Final, denominado “Hacia un Nuevo Campo Colombiano: Reforma Rural Integral”, encontramos los Planes Nacionales para la Reforma Rural Integral (punto 1.3.), cuyo objetivo se centra en, por una parte, “la superación de la pobreza y la desigualdad para alcanzar el bienestar de la población rural” (Acuerdo Final, p. 23), y por el otro, en “la integración y el cierre de la brecha entre campo y ciudad” (Acuerdo Final, p. 23).

La base fundamental de ese acuerdo fue que “la superación de la pobreza no se logra simplemente mejorando el ingreso de las familias, sino asegurando que niños, niñas, mujeres y hombres tengan acceso adecuado a servicios y bienes públicos” (Acuerdo Final, p. 23), y es en el marco del acceso a bienes y servicios públicos que la creación de una entidad que se encargue exclusivamente de la red de vías terciarias se vuelve fundamental.

Como se ha presentado anteriormente, la subdirección de la Red Terciaria y Férrea tiene doce funciones que se entrelazan con algunos planes y recomendaciones como:

- a) El Plan Nacional de Vías Terciarias.
- b) Las recomendaciones presentes en el CONPES 3857.
- c) El Plan 50/51.
- d) El interés estatal de recuperar los 3.300 kilómetros de vías férreas existentes en el país y la ampliación, construcción y operación de nuevas vías férreas, presente en el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015 – 2035.

En este sentido, bajo la responsabilidad que posee actualmente la Subdirección Red Terciaria y Férrea de desarrollar planes y programas para la disminución de la brecha económica y social entre el campo y la ciudad, pero además, la reconstrucción, rehabilitación y generación de vías férreas a lo largo y ancho del país, es necesaria la separación de ambos ámbitos de ejecución -la red terciaria por un lado, y la red férrea por otro-, para encaminar los esfuerzos a las construcciones de un país en paz, competitivo y con verdadera presencia estatal.

Así, no proponemos la generación de nuevos aparatos burocráticos estatales mediante la creación de la Subdirección Nacional de Vías Terciarias, sino la separación de ambas entidades para que puedan cumplir ellas a cabalidad las tareas que les fueron encomendadas en el Decreto 1790 de 2003 y que acá hoy no se revierten, sino que se especifican según el objetivo de cada entidad.

EL ESTADO ACTUAL DEL INVENTARIO DE VÍAS TERCIARIAS EN EL PAÍS

“Estado de la Red Vial”:

Como puede observarse en la página web del Instituto Nacional de Vías -INVIAS-, en la sección denominada “Estado de la Red Vial” (<https://www.invias.gov.co/index.php/red-vial-nacional/2-uncategorised/57-estado-de-la-red-vial>), se encuentra la actualización semestral de la Red Vial del país. Sin embargo, tal y como especifica la misma página, “Esta es la información sectorizada por Direcciones Territoriales para la Red Vial Nacional a cargo de INVIAS e incluye únicamente la Red Vial Primaria, no la Red Terciaria”, por lo que el inventario presente en la sección de vías terciarias del INVIAS no corresponde al objetivo de la publicación.

“Mapas de la Red Terciaria y Férrea”:

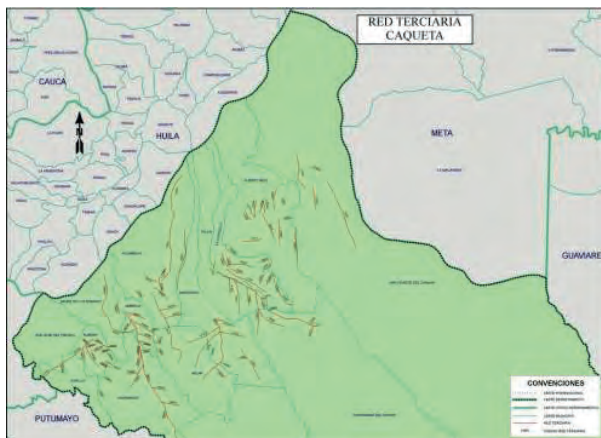
Por otro lado, en la sección de la página web del INVIAS denominada “Mapas de la Red Terciaria y Férrea” (<https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-principal/59-mapas-de-la-red-terciaria-y-ferrea>) actualizada por última vez el 25 de enero del año 2018, se encuentran los siguientes mapas de los 32 departamentos del país entre los que destacamos los departamentos de



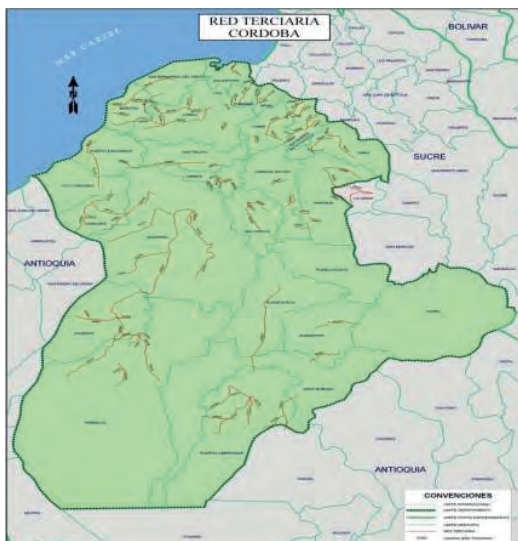
Tomado de: https://www.invias.gov.co/images/mapas/01_amazonas.jpg



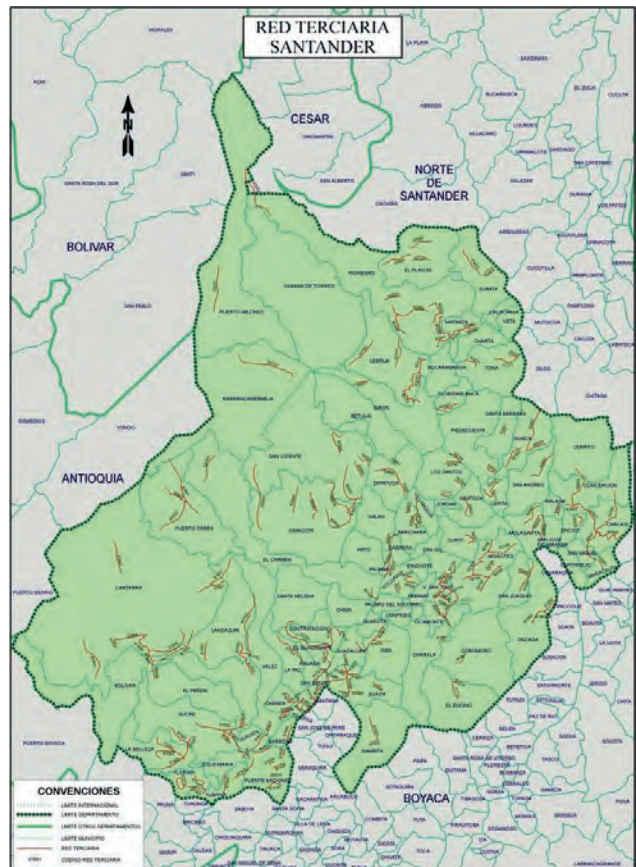
Tomado de: https://www.invias.gov.co/images/mapas/02_antioquia.jpg



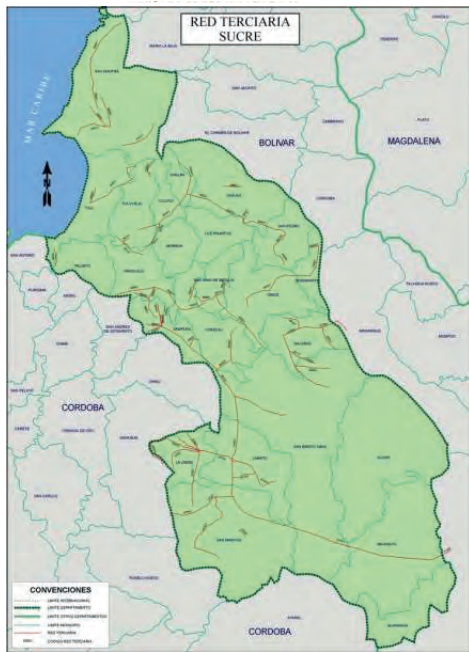
Tomado de: https://www.invias.gov.co/images/mapas/07_caqueta.jpg



Tomado de: https://www.invias.gov.co/images/mapas/11_cordoba.jpg



Tomado de: https://www.invias.gov.co/images/mapas/24_santander.jpg



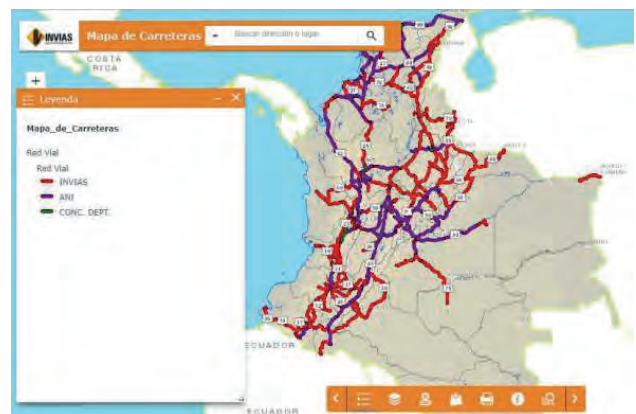
Tomado de: https://www.invias.gov.co/images/mapas/25_sucree.jpg

Como es visible en apenas seis ejemplos de los 32 departamentos que tiene Colombia, el censo y registro de las vías terciarias a nivel nacional se presentan aquí no sólo como desactualizados, puesto que no ha sido actualizado desde enero de 2018, sino que no corresponde a la realidad departamental y municipal puesto que, por ejemplo en el caso del departamento del Amazonas, la posibilidad de que en todo el departamento solo exista la vía terciaria denominada con el número 87001, no es sólo improbable sino imposible debido a la extensión del departamento y a la

poca presencia estatal que ha caracterizado a este municipio y que puede evidenciarse en el aplicativo HERMES del Instituto Nacional de Vías -INVIAS- en la que, según la información reportada y publicada por el Instituto, no existen vías ni primarias ni secundarias en todo este departamento.

Aplicativo Hermes o Mapa de Carreteras :

El aplicativo HERMES del INVIAS (<https://hermes.invias.gov.co/carreteras/>) incluye "información cartográfica de la Red Nacional de Carreteras con tipos de superficie [...] a cargo del INVIAS y concesionada, carreteras secundarias [...] y carreteras complementarias" (Mapa de Carreteras ABC, disponible en <https://hermes.invias.gov.co/carreteras/configs/About/about.jpg>), y la información que reporta a la fecha es la que presentamos a continuación discriminado según la entidad responsable de cada carretera a nivel nacional:



Tomado de: <https://hermes.invias.gov.co/carreteras/>

En este sentido, y tras un primer acercamiento al aplicativo se ve cómo el registro de vías primarias del país se concentra en el centro y norte del país, dejando de lado las vías primarias, secundarias y terciarias que pueden existir en el país en los antiguos territorios nacionales.

Análogamente, si nos acercamos a los departamentos presentados anteriormente (Amazonas, Antioquia, Caquetá, Córdoba, Santander y Sucre), podemos ver cómo, al igual que en la sección de Mapas de la Red Terciaria y Férrea, las vías terciarias, e incluso en algunos de ellos las primarias o secundarias, no han sido registradas como parte de los 27.577 kilómetros de vías terciarias que tiene a cargo la Nación en sus distintas instituciones como el INVIAS, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-.

PROPOSICIÓN No.

Por las razones expuestas, propongo a la Plenaria del Honorable Senado de la República aprobar en segundo debate el presente Proyecto de Ley No. 175 de 2021 Senado "por la cual se ordena actualizar el inventario nacional de la Red Vial Terciaria y se dictan otras disposiciones".

SANDRA RAMÍREZ LOBO
Senadora de la República
Partido Comunes
Ponente

**Texto propuesto para segundo debate del Proyecto de Ley No. 175 de 2021
Senado Proyecto de Ley "por la cual se ordena actualizar el inventario
nacional de la Red Vial Terciaria y se dictan otras disposiciones"**

Artículo 1. Objeto: La presente ley tiene por objeto actualizar el inventario de la Red Vial Terciaria y busca su publicación y actualización en la página web del Instituto Nacional de Vías -INVIAS-.

Artículo 2º. El Instituto Nacional de Vías -INVIAS- o quien haga sus veces, llevará un registro público de las vías de la Red terciaria del país que se elaborará con la información que remitan al Instituto los alcaldes y gobernadores. Este registro constituirá el Inventario Nacional de la Red Terciaria Vial.


Parágrafo transitorio. Los alcaldes y gobernadores tendrán un plazo de seis (6) meses para reportar la información que se requiera para conformar el Inventario Nacional de la Red Terciaria Vial al Instituto Nacional de Vías -INVIAS- o quien haga sus veces, de acuerdo con los parámetros que para el efecto fije el Gobierno Nacional.

Artículo 3º. Las vías terciarias nuevas que sea construyan en los municipios y departamentos del país serán reportadas por parte del respectivo alcalde municipal o del gobernador correspondiente al Instituto Nacional de Vías -INVIAS- para que lo incluya en el Inventario Nacional de la Red Terciaria Vial dentro del mes siguiente a su puesta en servicio.

Artículo 4º. El Instituto Nacional de Vías -INVIAS-, o quien haga sus veces, deberá presentar el registro público de las vías de la Red terciaria del país en su página web.

Parágrafo. El registro público de las vías de la Red terciaria del país deberá ser actualizado anualmente con base en la información reportada y por las alcaldías y gobernaciones del país.

Artículo 5º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



SANDRA RAMÍREZ LOBO
Senadora de la República
Partido Comunes
Ponente

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL
SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 6 DE ABRIL DE
2022, DEL PROYECTO DE LEY No. 175 DE 2021 SENADO**

**"Por la cual se ordena actualizar el inventario nacional de la Red Vial Terciaria y
se dictan otras disposiciones"**

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:

Artículo 1. Objeto: La presente ley tiene por objeto actualizar el inventario de la Red Vial Terciaria y busca su publicación y actualización en la página web del Instituto Nacional de Vías -INVIAS-.

Artículo 2º. El Instituto Nacional de Vías -INVIAS- o quien haga sus veces, llevará un registro público de las vías de la Red terciaria del país que se elaborará con la información que remitan al Instituto los alcaldes y gobernadores. Este registro constituirá el Inventario Nacional de la Red Terciaria Vial.

Parágrafo transitorio. Los alcaldes y gobernadores tendrán un plazo de seis (6) meses para reportar la información que se requiera para conformar el Inventario Nacional de la Red Terciaria Vial al Instituto Nacional de Vías -INVIAS- o quien haga sus veces, de acuerdo con los parámetros que para el efecto fije el Gobierno Nacional.

Artículo 3º. Las vías terciarias nuevas que sea construyan en los municipios y departamentos del país serán reportadas por parte del respectivo alcalde municipal o del gobernador correspondiente al Instituto Nacional de Vías -INVIAS- para que lo incluya en el Inventario Nacional de la Red Terciaria Vial dentro del mes siguiente a su puesta en servicio.

Artículo 4º. El Instituto Nacional de Vías -INVIAS-, o quien haga sus veces, deberá presentar el registro público de las vías de la Red terciaria del país en su página web.

Parágrafo. El registro público de las vías de la Red terciaria del país deberá ser actualizado anualmente con base en la información reportada y por las alcaldías y gobernaciones del país.

Artículo 5º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 6 de Abril de 2022, el Proyecto de Ley **No. 175 de 2021 SENADO** "POR LA CUAL SE ORDENA ACTUALIZAR EL INVENTARIO NACIONAL DE LA RED VIAL TERCIARIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES, según consta en el Acta No. 25, de la misma fecha.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por la Honorable Senadora SANDRA RAMIREZ LOBO SILVA, al Proyecto de Ley **No. 175 de 2021 SENADO** "POR LA CUAL SE ORDENA ACTUALIZAR EL INVENTARIO NACIONAL DE LA RED VIAL TERCIARIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", **DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO"**, para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado