



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 881

Bogotá, D. C., sábado, 6 de agosto de 2022

EDICIÓN DE 35 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 19 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se implementan medidas para proteger y desarrollar la producción agropecuaria nacional.

PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLEMENTAN MEDIDAS PARA PROTEGER Y DESARROLLAR LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA NACIONAL."

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- OBJETO: Establecer medidas que permitan desarrollar, tecnificar y fortalecer la producción agropecuaria nacional, para los trabajadores y trabajadoras con vocación agropecuaria sin tierra o con tierra insuficiente, para las campesinas y campesinos sin tierra o con tierra insuficiente así como a la población desplazada víctima del conflicto armado, las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueros, las familias campesinas, jóvenes campesinos de los territorios especiales nacionales (frontera), organizaciones campesinas, y grupos étnicos que desarrollen proyectos productivos con valor agregado a los productos cosechados y derivados de la agricultura, la ganadería y las especies menores.

ARTÍCULO 2.- Definiciones y Principios de Interpretación: La presente ley atenderá los principios Constitucionales y legales, así como las disposiciones dirigidas a desarrollar, tecnificar y fortalecer la producción agropecuaria nacional, para los trabajadores y trabajadoras con vocación agraria sin tierra o con tierra insuficiente, la población desplazada víctima del conflicto armado, las comunidades Negras, afrocolombianas, raizales y palenqueros las familias campesinas, jóvenes campesinos y organizaciones campesinas y grupos étnicos. Servirán además de guía de interpretación las siguientes definiciones y principios de Interpretación.

Para efectos de lo contenido en esta ley se entenderá como:

SERVICIO PÚBLICO DE EXTENSIÓN AGROPECUARIA: Proceso de acompañamiento mediante el cual se gestiona el desarrollo de capacidades de los productores agropecuarios, su articulación con el entorno y el acceso al conocimiento, tecnologías, productos y servicios de apoyo; con el fin de hacer competitiva y sostenible su producción al tiempo que contribuye a la mejora de la calidad de vida familiar. Por lo tanto, la

extensión agropecuaria facilita la gestión de conocimiento, la trazabilidad de los procesos y productos, la implementación de normas técnicas, el diagnóstico y la solución de problemas, en los niveles de la producción primaria, la asociatividad, organización social productiva, la cosecha, la postcosecha, y la comercialización; cumpliendo con la seguridad agroalimentaria y garantizando precios justos y sostenibles; el intercambio de experiencias y la construcción de capacidades individuales, colectivas y sociales. Para tal efecto, la extensión agropecuaria desarrollará actividades vinculadas a promover el cambio técnico en los diferentes eslabones que constituyen la cadena productiva, la asesoría y acompañamientos a productores en acceso al crédito, formalización de la propiedad, certificación en BPA, entre otros.

SISTEMA DE ABASTECIMIENTO Y COMERCIALIZACIÓN: Aquel que refiere al conjunto de actores, instituciones y procesos relacionados con la colocación de los productos agropecuarios, a disposición del consumidor. Incluye también canales de comercialización diferentes a los convencionales, soportados en elementos propios de la Economía Solidaria, los cuales favorecen la relación y el reconocimiento entre el productor y el consumidor a través de circuitos cortos y locales de comercialización.

CIRCUITOS CORTOS DE COMERCIALIZACIÓN: son una forma de comercio basada en la venta directa de productos frescos o de temporada sin intermediario —o reduciendo al mínimo la intermediación— entre productores y consumidores, con un desplazamiento mínimo de los alimentos.

TASA DEL SERVICIO PÚBLICO DE EXTENSIÓN AGROPECUARIA: es la contraprestación económica que se causa por la prestación del servicio público de extensión agropecuaria en los términos de los artículos 24 y 25 de la Ley 1876 de 2017...

Parágrafo. El recaudo de la tasa tendrá como destinación única, la financiación de la prestación del servicio público de extensión agropecuaria a cargo de los municipios.

<p>SUBSIDIO A LA TARIFA DE LA TASA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE</p> <p>EXTENSIÓN AGROPECUARIA: Es el auxilio económico que se reconoce a los trabajadores y trabajadoras con vocación agropecuaria sin tierra o con tierra insuficiente, a las campesinas y campesinos sin tierra o con tierra insuficiente y la población desplazada víctima del conflicto armado y/o a las familias, organizaciones campesinas y grupos étnicos, con respecto a la tarifa de la tasa por la prestación del servicio público de extensión agropecuaria.</p> <p>PLATAFORMA DIGITAL: Herramienta digital de carácter informativo o comercial que ofrece productos, servicios, conocimientos e instrumentos que faciliten el desarrollo del sector y el beneficio para dos o más tipos de usuarios diferentes pero dependientes y que interaccionan.</p> <p>CAMPESINO: Un sujeto intercultural e histórico, con unas memorias, saberes y prácticas que constituyen formas de cultura campesina, establecidas sobre la vida familiar y vecinal para la producción de alimentos, bienes comunes y materias primas, con una vida comunitaria multiactiva vinculada a la tierra e integrada con la naturaleza y el territorio. El campesino es un sujeto situado en las zonas rurales y cabeceras municipales asociadas a éstas, con diversas formas de tenencia de la tierra y organización, que produce para el autoconsumo y la producción de excedentes, con los cuales participa en el mercado a nivel local, regional, nacional e internacional.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Sistema de Abastecimiento y Comercialización: El Gobierno Nacional junto con las instituciones encargadas de desarrollar y ejecutar la política agropecuaria y rural, dentro de los proyectos, planes y programas que desarrolle o pretenda ejecutar para el sector agropecuario tendrán en cuenta como prioridad aquellos que:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tengan como finalidad el acopio de los productos agropecuarios, que permita la preservación, conservación de estos previo a su comercialización. - Apoyen, fortalezcan y contribuyan, con los circuitos cortos de comercialización como los mercados locales, campesinos y las prácticas de autoconsumo. - Ejecuten compras públicas de alimentos de origen agropecuario para atender la demanda de los programas institucionales de servicios de alimentación de las entidades públicas descentralizadas de orden Nacional. - Creen plataformas digitales para fortalecer el sistema de abastecimiento y comercialización. - Articulen, faciliten y acompañen a los pequeños y medianos productores, en trámites de registro ante el Invima, certificaciones ICA y demás certificaciones requeridas para el comercio local, regional, nacional e internacional. Así como subsidio al costo de dicho registro. - Creen incentivos a la comercialización. - Incentiven la producción agropecuaria de las comunidades étnicas. - Ejecuten los proyectos de carácter agropecuarios, mediante la priorización del uso de energía limpias y priorizando la conservación y protección de los recursos naturales.
<p>Direccionados hacia los trabajadores y trabajadoras y productores agropecuarios sin tierra o con tierra insuficiente, a las comunidades étnicas y la población desplazada víctima del conflicto armado las comunidades Negras, afrocolombianas, raizales y palenqueros, las familias campesinas, jóvenes campesinos y organizaciones campesinas y grupos étnicos.</p> <p>Dirigidos a productores agropecuarios pertenecientes a Consejos Comunitarios de comunidades negras, afro, raizales y palenqueras.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural incluirá a la población a la que hace referencia el artículo 1 de la presente Ley, en las líneas de acción de la Política Pública del Sector Campesino y especialmente en lo que hace referencia al Sistema de Abastecimiento y Comercialización de productos agropecuarios.</p> <p>Artículo 4º. Acceso al servicio público de Extensión Agropecuaria: Las entidades responsables del servicio público de Extensión Agropecuaria que componen el Sistema Nacional de Innovación Agropecuaria-SNIA y el Subsistema Nacional de Extensión Agropecuaria o quien haga sus veces prestarán atención preferente, regular y continua para los trabajadores y trabajadoras de sector agropecuario sin tierra o con tierra insuficiente, a campesinas y campesinos sin tierras o con tierra insuficiente y la población desplazada víctima del conflicto armado, las familias campesinas, jóvenes campesinos, organizaciones campesinas y grupos étnicos, para mejorar las capacidades productivas en aspectos como la diversificación de las unidades de producción, calidad e inocuidad de alimentos; planificación de las explotaciones; en la aplicación y uso de tecnologías y recursos adecuados a la naturaleza de la actividad productiva; así como en el proceso de transición hacia nuevas tecnologías de producción y transformación de productos agropecuarios, fomento y fortalecimiento de la asociatividad, organizaciones sociales productivas, con el apoyo de profesionales y técnicos capacitados en este ámbito.</p> <p>Parágrafo 1. El enfoque de Extensión Agropecuaria en la prestación del servicio debe ser participativo, priorizando a los actores asociados pertenecientes a la Economía Campesina, a la producción ecológica de alimentos, y a la Agricultura Familiar y comunitaria.</p>	<p>Parágrafo 2. La Tasa del Servicio Público de Extensión Agropecuaria no aplicará para los campesinos, y de manera especial, para las campesinas sin tierra o con tierra insuficiente; para los trabajadores y trabajadoras con vocación agraria sin tierra o con tierra insuficiente y la población desplazada víctima del conflicto armado y las comunidades Negras, afrocolombianas, raizales y palenqueros; para las comunidades étnicas; para los pescadores artesanales; ni para los sujetos de acceso a tierra y formalización a título gratuito definidos en el Artículo 4 del Decreto Ley 902 de 2017, y artículo 28 de la ley 1876 de 2017.</p> <p>Parágrafo 3. El Subsidio a la tarifa de la tasa por la prestación del Servicio Público de Extensión Agropecuaria aplicará para los sujetos de acceso a tierra y formalización a título parcialmente gratuito definidos en el Artículo 5 del Decreto Ley 902 de 2017, lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 1876 de 2017, y será progresivo.</p> <p>ARTICULO 5º. Generación, innovación y Transferencia De Tecnología: La actualización del Plan Estratégico de Ciencia, Tecnología e Innovación Agropecuaria PECTIA tendrá como fundamento operativo la cooperación de las diversas fuentes de conocimiento bajo un modelo de concertación que incluya dinámicas y escenarios de co-producción y co-construcción del conocimiento, de modo que los procesos de diagnóstico, generación, implementación, difusión y creación de innovaciones para el sector agropecuario deberán contar con la participación activa del campesinado incluyendo un enfoque territorial, un enfoque y una producción ecológica de alimentos y un enfoque diferencial.</p> <p>Todos los planes, programas, proyectos e iniciativas de investigación, desarrollo tecnológico e innovación agropecuaria que se elaboren en el marco del PECTIA, deberán incluir usos, prácticas, suministro de materiales e insumos para dicha práctica y conocimientos desarrollados y construidos por el campesinado y la agricultura familiar y comunitaria.</p> <p>Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo, el Gobierno Nacional reglamentará el mecanismo de participación del</p>

campesinado en la actualización del PLAN ESTRATÉGICO DE CIENCIA TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN AGROPECUARIA.

Parágrafo 2. Todos los planes, programas, proyectos e iniciativas de inversión, desarrollo tecnológico e innovación agropecuaria que se elaboren en el marco del Plan Estratégico de Ciencia, Tecnología e Innovación Agropecuaria (PECTIA) deberán contar con una cuota mínima de participación femenina.

ARTÍCULO 6°. Infraestructura: El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural en cabeza de la Agencia de Desarrollo Rural fomentará la construcción de infraestructura adecuada, así como la implementación de las tecnologías y equipamientos necesarios para el desarrollo del conjunto de los circuitos cortos de comercialización de productos agropecuarios de la Economía Campesina y la Agricultura Familiar.

El tipo de infraestructura y equipamientos requeridos fortalecerá la parte logística, técnica y económica de los productores agropecuarios, buscando la apertura de escenarios estratégicos de exhibición y venta de los productos más representativos de cada región del territorio Nacional, para impulsar la economía del sector y será definida al interior de los Planes de Desarrollo Sostenible de las Zonas de Reserva Campesina o del documento equivalente de planeación para otros Territorios Campesinos en coordinación con los Consejos Municipales de Desarrollo Rural y los consejos territoriales de planeación, en concordancia con los POT, PBOT, EOT y la normatividad ambiental que corresponda. Lo anterior deberá contar con la participación de las organizaciones campesinas locales y de agricultura familiar local, y Juntas de Acción Comunal.

Parágrafo 1. Las plataformas digitales hacen parte de las tecnologías a que alude el inciso primero del presente artículo.

Parágrafo 2. Para las zonas del país con difícil acceso o apartadas del territorio continental, la infraestructura a la que alude el inciso primero del

presente artículo deberá priorizar vías de acceso y transporte tendiente a disminuir el costo de esto a los productos agropecuarios.

ARTÍCULO 7°. La dinamización y consolidación de la Economía Campesina y de la Agricultura Familiar podrá ser financiada mediante recursos provenientes del Presupuesto General de la Nación, y de aquellos contemplados en el Artículo 5 del Decreto 267 del 17 de junio de 2014 del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.

Parágrafo 1. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, promoverá y desarrollará una estrategia que asegure, progresivamente, el acceso diferencial al sistema financiero, de los pequeños y medianos productores campesinos.

Parágrafo 2. En los municipios catalogados como PDET por el decreto 893 de 2017, o la norma que lo modifique o sustituya y los municipios ZOMAC se podrá financiar infraestructura productiva destinada a apoyar programas de qué trata la presente Ley, a través del mecanismo de obras por impuestos de que trata el artículo 800-1 del Estatuto Tributario.

Parágrafo 3. El ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural a través de la Agencia de Desarrollo Rural implementará una alternativa de subsidio para la adquisición de insumos necesarios para la producción primaria tales como fertilizantes, enmiendas, abonos, alimentos concentrados, sales mineralizadas. También propenderá por el subsidio para la adquisición de maquinarias y equipos que permitan la tecnificación de los sistemas de producción de pequeños y medianos productores.

Parágrafo 4. Desarrollar mecanismos que promuevan la soberanía alimentaria, sana y correcta alimentación, enmarcadas en los objetivos del CONPES 113 como "la disponibilidad suficiente y estable de alimentos, el acceso y el consumo oportuno y permanente de los mismos en cantidad, calidad e inocuidad por parte de todas las personas, bajo condiciones que permitan su adecuada utilización biológica, para llevar una vida saludable y activa".

ARTÍCULO 8°. Fondo de Fomento para la Economía Solidaria. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, con la colaboración del Ministerio del Trabajo, a través de la Unidad Administrativa Especial de Organizaciones Solidarias, creará el fondo especial destinado para la inversión social que tendrá por objeto la consolidación y fortalecimiento de las múltiples formas asociativas en el marco de la Economía Campesina, Social y Solidaria, así como su articulación en sistemas de conexión local, regional y nacional.

Parágrafo 1. El fondo de que trata el presente artículo, se articulará con la política pública integral estatal para la promoción, planeación, protección, fortalecimiento y desarrollo empresarial de las organizaciones de la economía solidaria, de que trata el artículo 164 de la Ley 1955 de 2019, la cual, estará a cargo del Ministerio de Trabajo.

Parágrafo 2. Los instrumentos, programas, planes, proyectos e iniciativa del Fondo de Fomento para Economía Solidaria, al que se refiere este artículo, deberá contar con una cuota mínima de participación femenina.

ARTÍCULO 9°. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le resulten contrarias.



FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLEMENTAN MEDIDAS PARA PROTEGER Y DESARROLLAR LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA NACIONAL."

I. OBJETO DEL PROYECTO

Establecer medidas que permitan desarrollar, tecnificar y fortalecer la producción agropecuaria nacional, para los trabajadores y trabajadoras con vocación agropecuaria sin tierra o con tierra insuficiente, para las campesinas y campesinos sin tierra o con tierra insuficiente así como a la población desplazada víctima del conflicto armado, las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueros, las familias campesinas, jóvenes campesinos de los territorios especiales nacionales (frontera), organizaciones campesinas, y grupos étnicos que desarrollen proyectos productivos con valor agregado a los productos cosechados y derivados de la agricultura, la ganadería y las especies menores.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley se inspira y retoma algunas de las disposiciones contenidas en el Proyecto de ley número 216 de 2017, que promovía una serie de medidas en favor de la población campesina y las economías de este sujeto de especial protección recogiendo el marco normativo existente.

Teniendo en cuenta el artículo 1° de la Ley 160 de 1994, puede afirmarse de la misma que es una expresión o desarrollo de los artículos superiores 64, 65 y 66, cuyo alcance fue señalado en la Sentencia C-021 de 1994:

"(...) particularmente, los artículos 64, 65 y 66 de la Carta Política tienen el carácter de ordenamientos programáticos, que constituyen el fundamento de la acción del Estado para crear las condiciones necesarias que permitan el acceso de los trabajadores agrarios a la propiedad de la tierra, y a los servicios de educación, salud, vivienda, seguridad social, recreación y crédito, e igualmente dar prioridad, apoyo y especial protección al desarrollo de las obras de infraestructura física en el campo [...]"

El contenido normativo en cuestión entraña el diseño de una estrategia global del desarrollo rural que el Constituyente configuró como un cometido estatal destinado a lograr el crecimiento del sector campesino y consecuentemente, un mejoramiento sustancial de la calidad de vida de la población rural".

De este orden programático es necesario resaltar además del artículo 64, el artículo 65 de la Carta Política:

"Artículo 65. La producción de alimentos gozará de la especial protección del Estado. Para tal efecto, se otorgará prioridad al desarrollo integral de las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, así como también a la construcción de obras de infraestructura física y adecuación de tierras. De igual manera, el Estado promoverá la investigación y la transferencia de tecnología para la producción de alimentos y materias primas de origen agropecuario, con el propósito de incrementar la productividad" (C.P. 1991 énfasis nuestro).

La Corte Constitucional al referirse a este artículo superior ha definido mediante Sentencia C-644 de 2012 que la especial protección del Estado a la producción de alimentos implica asumir la "(...) seguridad alimentaria como principio y, por esa vía, [exigir] al Estado la protección e impulso de la producción de alimentos". De manera adicional, la sentencia previamente citada y soportándose en otros desarrollos jurisprudenciales (Sentencia C-506 de 1992 y C-864 de 2006), indica que tal orientación debe llevar a la consolidación del mercado interno, pues "(...) vulnera el deber de seguridad alimentaria reconocido en el artículo 65 del Texto Superior, cuando se desconoce el grado de garantía que debe tener toda población, de disponer y tener acceso oportuno y permanente a los alimentos que cubran sus requerimientos nutricionales, tratando de reducir la dependencia externa tomando en consideración la conservación y el equilibrio del ecosistema para el beneficio de las generaciones". La

población es la sociedad colombiana y, por tal circunstancia, en la producción de alimentos debe primar el mercado interno (...)"

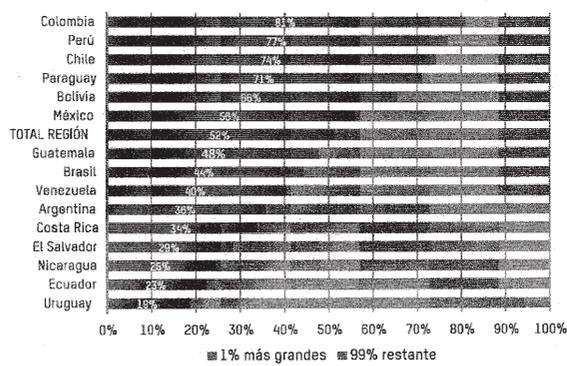
A la necesidad de la protección de la producción de alimentos por parte del campesinado, actividad que debe ser protegida y consolidada por el Estado en tanto es su deber constitucional, puede sumársele el argumento de la eficiencia económica de esta población bajo la premisa de que "Los pequeños/as productores/as son un motor de la economía que genera empleo e ingresos en el área rural y constituyen un factor clave para la seguridad alimentaria en la región y en un sector ineludible para avanzar en la superación de la pobreza y la desigualdad" (Bernal Ruiz, 2013: 6). De acuerdo a Bernal (2013) "Dentro del sector agrícola nacional, la participación de la producción predominantemente campesina de la superficie cosechada, según Forero et ál. (2010) es del orden del 67% y en valor de la producción corresponde al 62,9%. Además, la agricultura familiar equivale al 87% de las explotaciones (BID-FAO, 2007)".

A pesar de los mandatos constitucionales previamente reseñados, la realidad del sector agropecuario, y en particular de las economías campesinas y de la agricultura familiar no se corresponde, en modo alguno, con los mismos, tratar de situar en el centro de la agenda nacional los requerimientos del campesinado es un esfuerzo que se compeadece con una idea de desarrollo inclusivo, participativo y técnicamente sustentado por estas razones proponemos al Congreso de la República el presente proyecto de ley.

Algunos datos para dimensionar la necesidad del proyecto de ley según el último censo nacional agropecuario.

El 1% de las fincas de mayor tamaño tienen en su poder el 81% de la tierra colombiana. El 19% de tierra restante se reparte entre el 99% de las fincas.

PORCENTAJE DE TIERRA QUE MANEJA EL 1% DE LAS EXPLOTACIONES MÁS GRANDES



Fuente: Oxfam (2016) y cálculo propio para Colombia a partir de DANE (2016b)

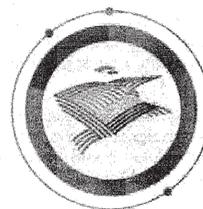
1. Esto significa que hay acumulación de tierras en pocas manos y que el 19% de la tierra restante cultivable está integrada en su mayoría por minifundios.
2. El 42,7% de los propietarios de los predios más grandes dicen no conocer el origen legal de sus terrenos.
3. De las 43 millones de hectáreas con uso agropecuario, 34,4 están dedicadas a la ganadería y solo 8,6 a la agricultura. La situación debería ser inversa, pues se recomienda que 15 millones de hectáreas deberían utilizarse para ganadería pero se usan más del doble. Por su parte, 22 millones son aptas para cultivar pero el país está lejos de llegar a esa cifra.
4. Los predios de más de 1.000 hectáreas dedican 87% del terreno a ganadería y solo el 13 % agricultura. En los predios más pequeños, es decir, los menores a 5 hectáreas, el 55 % del predio se dedica a ganadería y el 45 % a agricultura. A pesar de que la situación es

menos dramática en este último sector, la tendencia a la ganadería siempre es más alta que otras formas de explotación de la tierra.

5. Un millón de hogares campesinos viven en menos espacio del que tiene una vaca para pastar.

Esta cifra se obtiene de dividir el número de ejemplares bovinos reportados por Fedegán sobre el número de hectáreas declaradas en el censo nacional agropecuario dedicadas a la ganadería.

Gráfico 2. Participación (%) del área para uso agropecuario. Total nacional



Fuente: DANE/CNA 2014.

Como se puede observar en la información del último censo nacional agrario del total de las áreas destinadas a uso agropecuario la gran mayoría del campo colombiano no está orientado a garantizar la seguridad alimentaria y nutricional. Adicionalmente se puede observar que es muy poca la infraestructura con que cuenta el sector primario de la economía sin relacionar el tema minero lo cual fue determinado en un 0.3% de infraestructura para atender un 99.7% del sector agropecuario.

III. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 64. Es deber del Estado promover el acceso progresivo a la propiedad de la tierra de los trabajadores agrarios, en forma individual o asociativa, y a los servicios de educación, salud, vivienda, seguridad social, recreación, crédito, comunicaciones, comercialización de los productos, asistencia técnica y empresarial, con el fin de mejorar el ingreso y calidad de vida de los campesinos

Artículo 65. La producción de alimentos gozará de la especial protección del Estado. Para tal efecto, se otorgará prioridad al desarrollo integral de las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, así como también a la construcción de obras de infraestructura física y adecuación de tierras. De igual manera, el Estado promoverá la investigación y la transferencia de tecnología para la producción de alimentos y materias primas de origen agropecuario, con el propósito de incrementar la productividad.

Artículo 66. Las disposiciones que se dicten en materia crediticia podrán reglamentar las condiciones especiales del crédito agropecuario, teniendo en cuenta los ciclos de las cosechas y de los precios, como también los riesgos inherentes a la actividad y las calamidades ambientales.

IV. IMPACTO FISCAL

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la

función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Sin embargo y teniendo en cuenta la naturaleza del presente proyecto de Ley no genera un mayor impacto fiscal teniendo en cuenta que los recursos de los que habla el presente proyecto de ley serán financiados con dineros provenientes de la estampilla "Procultura", por lo tanto estos ya fueron regulados por la ley Ley 666 de 2001, en consecuencia lo que busca el presente proyecto es realizar una redistribución de funciones con miras a emplear estos recursos en cabeza de los entes territoriales de una manera más funcional, en pro de fortalecer el acceso a medios económicos de una manera más eficaz y dotar a los entes territoriales de herramientas para buscar una mejor consecución de estos recursos.

V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

Atentamente,


FABIÁN DÍAZ PLATA
 Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
 Secretaría General (Art. 109 y 110 Constitución)

El día 21 del mes Julio del año 2022

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 19 Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H.S. Fabián Díaz Plata


SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.019/22 Senado **"POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLEMENTAN MEDIDAS PARA PROTEGER Y DESARROLLAR LA PRODUCCION AGROPECUARIA NACIONAL"**, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador **FABIÁN DÍAZ PLATA**. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **TERCERA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **TERCERA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 20 DE 2022 SENADO

por medio del cual se fomenta la creación de empresas verdes y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO

"POR MEDIO DEL CUAL SE FOMENTA LA CREACIÓN DE EMPRESAS VERDES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

CAPITULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

ARTÍCULO 1. OBJETO. Promover la generación, construcción y el desarrollo integral de micro, pequeñas y medianas empresas verdes en consideración a actitudes propias para el fortalecimiento de una producción limpia y sostenible, la generación del empleo, el desarrollo económico local y el emprendimiento alrededor de nuevos paradigmas de la economía circular y la producción verde.

ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS DE LAS EMPRESAS VERDES. Los principios que caracterizarán las empresas verdes serán los siguientes.

1. Sostenibilidad social y ambiental: Como el desarrollo económico irá de la mano con el bienestar integral de los habitantes de una región determinada y su coexistencia con la preservación del medio ambiente, forjando un equilibrio con el respeto y protección del medio cultural, social y natural. Es decir, que el desarrollo debe ser solidario y sostenible.
2. Empleos Verdes: Son cada uno de los empleos generados por "empresas verdes" o aquellos que cumplan con los estándares mínimos de sostenibilidad ambiental y desarrollo sostenible.
3. Voluntad de cambio y transformación ambiental: Como acciones concretas por parte de empresas que implementen procesos productivos verdes o implementen metodologías propias de la economía circular.
4. Trabajo en red y colaboración: Como la metodología de enseñanza y de realización de la actividad laboral basada en la creencia que el aprendizaje y la actividad laboral se incrementa cuando se desarrollan destrezas cooperativas para aprender y solucionar los problemas y acciones educativas y laborales en las cuales nos vemos inmersos.
5. Justicia ambiental: Como la construcción de un modelo de desarrollo económico alternativo orientado a la equidad y el ejercicio de actividades que garanticen la preservación y fortalecimiento del cuidado medio ambiental.
6. Dignidad humana: Como el valor básico y fundamental de los derechos humanos, que les confiere el derecho inalienable de vivir en unas

sanción de la presente ley, la hoja de ruta para el diseño de una política pública efectiva para la generación de empresas verdes en el territorio nacional.

Parágrafo 2: Se podrán crear mesas técnicas regionales que contribuyan en la evaluación, focalización, capacitación y demás necesidades técnicas que se observen en la implementación de la nueva política de empresas verdes. El aval para la creación de dichas mesas estará a cargo del Consejo Nacional de Empresas Verdes.

ARTÍCULO 4. FUNCIONES DEL CONSEJO NACIONAL DE EMPRESAS VERDES. Las funciones que tendrá el

Consejo Nación de Empresas Verdes serán las siguientes:

1. Contribuir a la definición, formulación y ejecución de políticas públicas generales, transversales, sectoriales y regionales para la promoción del diseño de empresas verdes.
2. Analizar transversalmente el impacto y alcance en la formalización de empresas verdes a nivel local, regional y nacional.
3. Procurar la activa cooperación entre los sectores público y privado, en la ejecución de los programas de promoción de empresas verdes en las MiPymes.
4. Estimular el desarrollo de las organizaciones empresariales, la asociatividad y las alianzas estratégicas entre las entidades públicas y privadas de apoyo a este sector;
5. Estipular anualmente las metas a alcanzar con la implementación y el fortalecimiento de empresas verdes a nivel local, regional y nacional.
6. Promover la concertación con alcaldes, gobernadores y líderes en temas ambientales, de economía circular y actividades que favorezcan la profundización en la generación de empresas verdes.
7. Establecer y promover estrategias de comercialización con las MiPymes que se articulen para alcanzar los principios establecidos con la generación de empresas verdes.
8. Propender por la evaluación periódica de las políticas y programas públicos de promoción de las empresas verdes, mediante indicadores de impacto y proponer los correctivos necesarios

condiciones adecuadas para desarrollarse, como individuos y miembros de su comunidad y su interacción con el medio ambiente.

7. Equidad de género: Creemos en la igualdad de derechos entre mujeres y hombres ante la ley y por la justicia (equidad de oportunidades) en el acceso y control de los recursos, así como en la toma de decisiones en el ámbito de lo público y lo privado.

CAPITULO II. MARCO INSTITUCIONAL

ARTÍCULO 3. CONSEJO NACIONAL DE EMPRESAS VERDES. Se creará el Consejo Nacional de Empresas Verdes para el fomento, transformación y formalización de empresas verdes en el territorio nacional.

El Consejo Nacional de Empresas Verdes estará adscrito al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, estará integrado por:

1. El Ministro de Comercio, Industria y Turismo o el viceministro o su delegado, lo presidirá.
2. El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural o en su defecto el viceministro correspondiente o su delegado.
3. El Ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial o en su defecto el viceministro correspondiente o su delegado.
4. El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural o en su defecto el viceministerio correspondiente o su delegado.
5. El director del Departamento Nacional de Planeación o en su defecto el subdirector o su delegado.
6. El Presidente Nacional de la Asociación Colombiana de Medianas y Pequeñas Empresas, ACOPI.
7. El Presidente Nacional de la Federación de Comerciantes, Fenalco.
8. El presidente de la Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio, Confecámaras.
9. Presidente de Bancóldex o su delegado.
10. Presidente del Fondo Nacional de Garantías o su delegado.
11. Un representante de la academia en temas de desarrollo sostenible, innovación y crecimiento verde.

Parágrafo 1: El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de la mano con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentarán, dentro de los noventa (90) días siguientes a la

CAPITULO III. APOYO INSTITUCIONAL.

ARTÍCULO 5. DESARROLLO DE POLÍTICAS PARA EMPRESAS VERDES. El Consejo Nacional de Política

Económica y Social - COMPESES, el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo recomendarán las acciones a desarrollar para consolidar la generación, transformación y formalización de empresas verdes en el territorio nacional.

Parágrafo 1: Las estrategias y políticas generadas por los organismos correspondientes serán de carácter diferencial para cada uno de los sectores económicos que deseen enfocar sus actividades productivas hacia la transformación de paradigmas y la generación de empresas verdes. Serán de especial atención las micro, medianas y pequeñas empresas.

ARTICULO 6. ORIENTACION, SEGUIMIENTO Y EVALUACION. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quienes hagan sus veces, con el apoyo de las redes estratégicas para la evaluación del tema, orientarán, hará seguimiento y evaluarán el cumplimiento de lo previsto en esta ley, formulando recomendaciones sobre la materia y dando traslado a las autoridades competentes cuando se evidencien anomalías en la naturaleza de las empresas verdes.

ARTICULO 7. PROMOCIÓN Las entidades públicas del orden nacional y regional competentes, los departamentos, municipios y distritos promoverán coordinadamente, la organización de ferias locales y nacionales, la conformación de centros de exhibición e información permanentes, y otras actividades similares para dinamizar mercados en beneficio de las MiPymes.

ARTICULO 8. POLITICAS Y PROGRAMAS DE COMERCIO EXTERIOR. El Consejo Superior de Comercio Exterior estudiará y recomendará al Gobierno Nacional, cuando fuere el caso, la adopción de políticas y programas de comercio exterior y de promoción de exportaciones dirigidos hacia las micro, pequeñas y medianas empresas.

CAPÍTULO IV CREACIÓN DE EMPRESAS VERDES

ARTÍCULO 9. ESTIMULOS A LA CREACION DE EMPRESAS. Los aportes parafiscales destinados al Sena, el ICBF y las Cajas de Compensación Familiar, a cargo de las micro, pequeñas y medianas empresas bajo los principios de empresas verdes, que se constituyan e instalen a partir de la promulgación de la presente ley, serán objeto de las siguientes reducciones:

1. Setenta y cinco por ciento (75%) para el primer año de operación.
2. Cincuenta por ciento (50%) para el segundo año de operación; y
3. Veinticinco por ciento (25%) para el tercer año de operación.

Parágrafo 1: La constitución de las nuevas empresas se desarrollará según los lineamientos establecidos por las leyes vigentes en la legislación colombiana y los estándares mínimos requeridos por la ley.

Parágrafo 2: Quienes suministren información falsa con el propósito de obtener los beneficios previstos en el presente artículo deberán pagar el valor de las reducciones de las obligaciones parafiscales obtenidas, y además una sanción correspondiente al trescientos por ciento (300%) del valor de tales beneficios, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar.

ARTÍCULO 10. REGÍMENES TRIBUTARIOS ESPECIALES. Los municipios, distritos o departamentos, podrán establecer regímenes de tributación especial en materia de impuestos, tasas y contribuciones para las empresas que cumplan con los principios básicos de las empresas verdes y sus unidades productivas o de comercialización se desarrollen bajo los preceptos de la preservación medioambiental, la producción limpia y la economía circular.

CAPITULO V INCENTIVOS

ARTÍCULO 11. LINEAS DE CREDITO PARA CREADORES DE EMPRESA. El Instituto de Fomento Industrial o quien haga sus veces y el Fondo Nacional de Garantías establecerán, de manera semestral el monto y las condiciones especiales para las líneas de crédito y para las garantías dirigidas a las empresas verdes constituidas en el territorio nacional.

ARTÍCULO 12. INFORMES SOBRE ACCIONES Y PROGRAMAS. Las entidades integrantes del Consejo Nacional del Empleo Verdes, junto con aliados estratégicos como Finagro, Bancóldex, el Banco Agrario, el Fondo Nacional de Garantías, el SENA, y demás entidades interesadas en la promoción de empresas verdes, informarán semestralmente los programas que adelantarán, la cuantía de los recursos destinados y la ejecución de proyectos que incentiven la generación de empresas verdes a nivel nacional, regional y local.

ARTÍCULO 13. CONDICIONES ESPECIALES DE CRÉDITO A EMPRESAS GENERADORAS DE EMPLEO. El Fondo

Nacional de Garantías podrá otorgar condiciones especiales de garantía a empresas con enfoque verde, sostenible y ambientalmente amigable, que se caracterice en la generación de empleos verdes, entregándoles un setenta por ciento (50%) del valor del crédito requerido para el emprendimiento, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, el cual se debe llevar a cabo dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley.

Parágrafo: Dichas garantías estarán enfocadas para las micro, medianas y pequeñas empresas que desarrollen métodos de producción verdes y promuevan los principios establecidos para las empresas verdes en el artículo segundo de la presente ley.

ARTÍCULO 14. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su vigencia y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,


FABIÁN DÍAZ PLATA

Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO

"POR MEDIO DEL CUAL SE FOMENTA LA CREACIÓN DE EMPRESAS VERDES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley busca promover la generación, construcción y el desarrollo integral de micro, pequeñas y medianas empresas verdes para el fortalecimiento de una producción limpia y sostenible, la generación del empleo, el desarrollo económico local y el emprendimiento alrededor de nuevos paradigmas de la economía circular y la producción verde.

La iniciativa busca promover la generación, construcción y el desarrollo integral de micro, pequeñas y medianas empresas verdes en consideración a actitudes propias para el fortalecimiento de una producción limpia y sostenible, la generación del empleo, el desarrollo económico local y el emprendimiento alrededor de nuevos paradigmas de la economía circular y la producción verde, tal como lo establece el artículo 1 de la iniciativa.

Propone la creación de un Consejo Nacional de Empresas Verdes para el fomento, transformación y formalización de empresas verdes en el territorio nacional, establece las funciones para dicho Consejo.

Establece que el Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES, el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo recomienden las acciones a desarrollar para consolidar la generación, transformación y formalización de empresas verdes en el territorio nacional.

Para la promoción de las mismas dispone que las entidades públicas del orden nacional y regional competentes, los departamentos, municipios y distritos promoverán coordinadamente, la organización de ferias locales y nacionales, la conformación de centros de exhibición e información permanentes, y otras actividades similares para dinamizar mercados en beneficio de las MiPymes.

Otorga estímulos para la creación de dichas empresas, estableciendo que los aportes parafiscales destinados al Sena, el ICBF y las Cajas de Compensación Familiar, a cargo de las micro, pequeñas y medianas empresas bajo los principios de empresas verdes, que se constituyan e instalen a partir de la promulgación de la presente ley, sean objeto de las siguientes reducciones:

1. Setenta y cinco por ciento (75%) para el primer año de operación.
2. Cincuenta por ciento (50%) para el segundo año de operación; y

3. Veinticinco por ciento (25%) para el tercer año de operación.

Propone un régimen tributario especial en el que los municipios, distritos o departamentos, puedan establecer regímenes de tributación especial en materia de impuestos, tasas y contribuciones para las empresas que cumplan con los principios básicos de las empresas verdes y sus unidades productivas o de comercialización se desarrollen bajo los preceptos de la preservación medioambiental, la producción limpia y la economía circular.

Establece para líneas de crédito para creadores de estas empresas, que el Instituto de Fomento Industrial o quien haga sus veces y el Fondo Nacional de Garantías de manera semestral fijen el monto y las condiciones especiales para las líneas de crédito y para las garantías dirigidas a las empresas verdes constituidas en el territorio nacional.

Finalmente, propone como condición especial de crédito para las empresas verdes que generen empleo que el Fondo Nacional de Garantías les entregue un setenta por ciento (70%) del valor del crédito requerido para el emprendimiento, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional. (Aunque no es claro a que hace referencia el autor toda vez que el artículo propone en letras un setenta por ciento y el número un cincuenta por ciento).

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Seguindo los lineamientos del Ministerio de Ciencia y Tecnología, las empresas verdes en Colombia son un sector con gran potencial de crecimiento, cuya actividad es de vital importancia para el ecosistema económico y empresarial del país. Cada vez, los negocios verdes están ganando terreno y espacio en las economías locales de los territorios y se están configurando como una alternativa valiosa para impulsar el crecimiento del mercado nacional.

La contribución más valiosa de estas formas de negocio se sustenta en el uso sostenible de la biodiversidad nacional, bajo "procesos productivos competitivos y sostenibles vinculados a las categorías de producto de los negocios verdes", cuya actividad redundada al mismo tiempo en "competir en un mercado nacional e internacional que demanda productos sostenibles", según declaraciones hechas por el MinCiencias.

Es momento de elevar de categoría a la política pública actual sobre empresas y negocios verdes, y darle un carácter de ley, tal como busca esta

<p>iniciativa legislativa. Es momento de que se preste mayor atención al uso de los recursos naturales y al aprovechamiento que hacemos de los servicios ecosistémicos que hacemos de nuestra biodiversidad, pues es este capital natural que sirve de base para impulsar el crecimiento y desarrollo económico logrado en el país.</p> <p>En este escenario de emergencia sanitaria, producto del COVID – 19, nos enfrentamos a la necesidad de replantear las formas de producción empresarial que adelantamos actualmente. Es el momento de que nuestra economía transite hacia una senda de consumo y producción sostenible, en la que se profundicen los negocios verdes, en conjunción con la política ambiental nacional.</p> <p>La importancia de los Negocios verdes en Colombia</p> <p>Recordemos también que los negocios verdes, según el Ministerio de Ciencia y Tecnología, se clasifican en 3 categorías importantes, y están en la capacidad de generar ventajas representativas dentro del mercado; las empresas verdes mejoran la competitividad de las actividades al ofrecer procesos más eficientes, con menor uso de materiales y energías y producción de residuos. Estas categorías son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bienes y servicios sostenibles provenientes de los recursos naturales como el biocomercio, agro sistemas sostenibles y negocios para la restauración. • Ecoproductos industriales, como el aprovechamiento y valorización de residuos, fuentes no convencionales de energías renovables, construcción sostenible y otros bienes y servicios sostenibles. • Mercado de carbono, el mercado regulado o voluntario. <p>Los negocios verdes en Colombia buscan realizar actividades económicas en la que la producción de bienes y servicios generen impactos ambientales positivos, mediante la incorporación de prácticas ambientales, sociales y económicas, trayendo beneficios para consumidores y para el uso sostenible y responsables de recursos naturales. Un ejemplo de esto, motivar la producción de bienes que tienen un ciclo de vida más largo que un producto tradicional o producido por procesos industriales convencionales.</p>	<p>Seguendo los reportes del Ministerio de Ambiente, en Colombia se han verificado más de 1.400 negocios verdes, mostrando que este tipo de modelos de negocios, basado en el cuidado de los recursos naturales, la sostenibilidad y el impacto positivo en la comunidades, se volvieron una necesidad. Su importancia en empleos se ve reflejada en los más de 21 mil empleos que actualmente genera, la mayoría de las asociaciones familiares, campesinas y de grupos étnicos, motivando el crecimiento económico local y regional.</p> <p>Estas prácticas empresariales tienen mucho que aportar a la situación actual de pandemia y crisis económica que vivimos. Se necesita dar claridad y categoría de ley, a un conjunto de incentivos que permitan la promoción de nuevas empresas verdes, que sigan estos lineamientos; esto tiene su fundamento en la idea de que se va a necesitar un proceso sostenible de recuperación, respetuosa con el medio ambiente. Las empresas que ya han recorrido este camino podrán entregar enseñanzas valiosas a los demás procesos productivos del país, para avanzar con decisión a unas formas de producción más eficientes y con mayor potencial de crecimiento. Para este propósito, tenemos que fortalecer su creación y su consolidación como modelo de negocio líder en Colombia, mediante la acciones que propone este proyecto de ley.</p> <p>Según cifras del Ministerio de Ambiente, los 10 departamentos que conforman la región Central agrupan el 34,23% del total de negocios verdes que existen en Colombia, es decir unos 484 negocios, entre los que se encuentran, en su mayoría, emprendimientos relacionados con producción orgánica y ecológica como cafés especiales, cacao, panela, frutas, hortalizas, miel de abejas, elaboración de artesanías y turismo de naturaleza. Boyacá, Cundinamarca, Huila, Tolima, Quindío, Risaralda, Caldas, Antioquia, Santander y Norte de Santander concentran el mayor número de negocios verdes.</p> <p>Seguendo a las declaraciones del Ministerio de Ambiente, la segunda región que más agrupa negocios verdes en el país es la Caribe, con 341 negocios (24,12%). En tercer lugar, la región Pacífica, con 286 negocios verdes (20,23%); seguidas en cuarto y quinto lugar por la Amazonia con 227 negocios (16,05%) y la Orinoquía con 76 (5,37%), respectivamente.</p>
<p>Colombia busca ser líder en el Sector de Negocios Verdes</p> <p>Otra de los beneficios que plantea esta iniciativa legislativa es que va a afianzar el proceso que adelanta Colombia para convertirse en un líder de inversiones sostenibles, pues nuestro país el tercer receptor de este tipo de inversión en la región, luego de Brasil y México, al registrar un número importante de empresas que se han suscrito a este tipo de operaciones.</p> <p>Reconociendo que el concepto de inversiones sostenibles lleva un poco más de dos años tomando fuerza en América Latina, Colombia tiene numerosas entidades y fondos de inversión que ya han suscrito principios verdes, los cuales han apalancado, según datos obtenidos por el PRI (Principios de Inversión Responsable, 2020), inversiones de más de 2 billones de pesos, desde el inicio de la emisión de bonos verdes en el 2018.</p> <p>Los Negocios verdes serán cruciales en tiempos de pandemia</p> <p>El Centro Regional de Finanzas Sostenibles de la Universidad de los Andes afirma que las finanzas verdes sostenibles son la principal palanca para escalar, a un nivel impacto crítico, la sostenibilidad en las empresas y evolucionar de proyectos piloto a grandes inversiones que permitan cambiar el modelo de desarrollo hacia uno sostenible y circular.</p> <p>La pandemia ha traído una desaceleración importante de nuestra economía, aumentado la tasa de desempleo nacional a 20,2% en Julio y a unas tasas de decrecimiento mayores al 8% al finalizar el 2020. También hemos visto como los mercados internacionales se han visto afectados, perdiendo hasta un 20% de su valor. Según estimaciones de Standard & Poor's se calculó una pérdida del PIB global estimado en - 2,4% para 2020.</p> <p>Para este centro de estudios, surge la pregunta con relación a la estabilidad del círculo virtuoso que sectores como las empresas verdes impulsa en las economías locales. En sus conclusiones, aseguran que gracias a estas prácticas sostenibles, se impulsa el crecimiento y se mitigan el impacto de riesgos sistémicos. Ayudana la economía a ser más resistente y resiliente en medio de emergencias económicas, como la que vivimos actualmente.</p>	<p>Según sus cálculos, "si se hicieran inversiones anuales de 6 trillones de dólares se podrían llegar a generar más de 12 trillones en beneficios al año (empleos, mejoras en los sistemas sociales, de salud, ambientales)". Por el contrario, afirman que el riesgo por la falta de inversión en la sostenibilidad podría llevar a reducciones entre el 15% y el 25% del PIB global, lo cual podría oscilar entre los 13 trillones y los 21 trillones al año. Claramente Colombia le falta avanzar en inversiones para mitigar los efectos nocivos de la pandemia ni se ha preparado para enfrentar diferentes choques, como este que nos trae el COVID -19.</p> <p>III. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA</p> <p>La Constitución Política de Colombia de 1991 elevó a norma constitucional la consideración, manejo y conservación de los recursos naturales y el medio ambiente, a través de los siguientes principios fundamentales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Derecho a un ambiente sano, en su artículo 79 establece que: "Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La Ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines". - El medio ambiente como patrimonio común, nuestra carta política incorpora este principio al imponer al Estado y a las personas la obligación de proteger las riquezas culturales y naturales (Art. 8), así como el deber de las personas y del ciudadano de proteger los recursos naturales y de velar por la conservación del ambiente (Art. 95). En desarrollo de este principio, en el (Art. 58) consagra que: "La propiedad es una función social que implica obligaciones y, como tal, le es inherente una función ecológica"; continúa su desarrollo al determinar en el Art. 63 que: "Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la Ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables".

- Desarrollo sostenible, definido como el desarrollo que conduce al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de vida y al bienestar social, sin agotar la base de los recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades, la CN en desarrollo de este principio, consagró en su Art. 80 que: "El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en zonas fronterizas", cuyo compromiso corresponde a asegurar que la satisfacción de las necesidades actuales se realice de manera tal que no comprometa la capacidad y el derecho de las futuras generaciones para satisfacer las propias.

IV. IMPACTO FISCAL

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o

sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Sin embargo y teniendo en cuenta la naturaleza del presente proyecto de Ley no genera un mayor impacto fiscal teniendo en cuenta que los recursos de los que habla el presente proyecto de ley serán financiados con dineros provenientes de la estampilla "Procultura", por lo tanto estos ya fueron regulados por la ley Ley 666 de 2001, en consecuencia lo que busca el presente proyecto es realizar una redistribución de funciones con miras a emplear estos recursos en cabeza de los entes territoriales de una manera más funcional en pro de fortalecer el acceso a medios económicos de una manera más eficaz y dotar a los entes territoriales de herramientas para buscar una mejor consecución de estos recursos.

V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

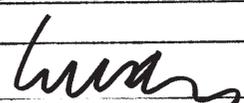
Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

Atentamente,


FABIÁN DÍAZ PLATA
 Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
 Secretaría General (Art. 109 y 110 de la Constitución)

El día 21 del mes Julio del año 2022
 se radicó en este despacho el proyecto de ley
 N° 26 Acto Legislativo N° _____, con todos y
 cada uno de los requisitos constitucionales y legales
 por: H. S. Fabián Díaz Plata


SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.020/22 Senado "**POR MEDIO DEL CUAL SE FOMENTA LA CREACION DE EMPRESAS VERDES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaria General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **TERCERA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **TERCERA** Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 21 DE 2022 SENADO

por medio del cual se incentiva la cultura y a los artistas en Colombia mediante la creación del programa arte al parque y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No. _____ de 2022 SENADO

"POR MEDIO DEL CUAL SE INCENTIVA LA CULTURA Y A LOS ARTISTAS EN COLOMBIA MEDIANTE LA CREACIÓN DEL PROGRAMA ARTE AL PARQUE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene como objeto incentivar y articular la cultura a nivel nacional, mediante la creación, diseño y promoción de programas, iniciativas y espacios culturales que promuevan las tradiciones artísticas y culturales de la región, los saberes ancestrales de los artistas y artesanos con el fin de favorecer espacios para la familia y las comunidades en general, así como buscar el desarrollo laboral y económico de los artistas, artesanos, creadores y gestores culturales en Colombia.

ARTÍCULO 2. ARTE AL PARQUE. Créese el programa cultural "Arte al Parque", este programa tiene como objetivo principal incentivar espacios de recreación y disfrute del tiempo libre para las comunidades en las diferentes ciudades de Colombia, con el fin de realizar muestras culturales y artísticas de manera periódica en los parques principales y/o espacios culturales determinados por los municipios en el territorio nacional.

ARTÍCULO 3. La programación de estas actividades estará en cabeza de los entes territoriales mediante las Secretarías de Cultura y Turismo o quien haga sus veces y el Ministerio de Cultura, para que de manera periódica organicen eventos culturales y/o artísticos en los parques principales de los municipios o los espacios que consideren más adecuados, con el fin de resaltar el folclor y la cultura local.

Estos eventos se realizarán cada Domingo y en los entes territoriales de cuarta (4), quinta (5) y sexta (6) categoría con la periodicidad que determine cada ente territorial según sus capacidades financieras y logísticas, que en ningún caso será inferior a dos (2) veces por mes.

ARTÍCULO 4. Para la realización del programa "Arte al Parque", se tendrán en cuenta a los artistas locales y regionales que representen las tradiciones y costumbres de cada región en Colombia, para esto se podrán organizar

cursos cortos, muestras artísticas, presentaciones de teatro, muestras de danzas y cualquier tipo de actividades que promueva la cultura regional.

PARÁGRAFO. Los municipios de cuarta (4), quinta (5) y sexta (6) categoría, contarán con la asesoría permanente de las Gobernaciones, así como del Ministerio de Cultura para la implementación de estos programas, con el fin de que se puedan realizar de manera periódica.

ARTÍCULO 5. REGISTRO DE ARTISTAS ARTE AL PARQUE. Con el fin de focalizar a los artistas de la región, créese el Registro de Artistas de Arte al Parque, encargado de llevar un censo de todos aquellos artistas ya sea mediante personas naturales o jurídicas que deseen hacer parte de las muestras culturales realizadas en estos espacios de desarrollo artístico y cultural.

Este registro será utilizado de manera preferente por los entes territoriales con el fin de enviar las diferentes ofertas y convocatorias para estas actividades a los artistas locales y regionales, con el fin de promocionar que estos se presenten a los diferentes procesos de selecciones ofertados por los entes territoriales, siempre y cuando cumplan con los requisitos solicitados para cada convocatoria.

PARÁGRAFO. Este registro estará en cabeza de los entes territoriales, donde se deberá determinar el censo completo de artistas, gestores culturales, creadores y artesanos de cada ente territorial, donde se pueda comprobar su recorrido social en sus diferentes áreas, debidamente certificado por la entidad, así como el nivel socio económico al que pertenecen y su domicilio.

ARTÍCULO 6. Las convocatorias realizadas para las presentaciones de ARTE AL PARQUE se harán guiados por los principios de la contratación estatal, como la selección objetiva, transparencia, publicidad, entre otros.

PARÁGRAFO. No se podrá contratar de manera directa salvo las excepciones establecidas expresamente en la ley.

ARTÍCULO 7. Con el fin de fomentar la economía local de los artesanos de la región, autorícese el uso del espacio público en los diferentes parques y plazas principales, donde las comunidades concurren a ofrecer sus productos y puedan promocionar sus servicios.

PARÁGRAFO 1. El uso del espacio público estará regulado por las Alcaldías Municipales, quienes determinarán los espacios adecuados para este tipo de actividades, sin que estas puedan afectar el interés general y la libre circulación de las personas.

PARÁGRAFO 2. El uso del espacio público solamente se podrá autorizar en la realización de actividades propias del programa Arte al Parque de manera transitoria, sin que esto genere ningún tipo de derecho sobre el espacio público por parte de las personas a las que se les haya concedido el permiso.

PARÁGRAFO 3. Es deber de las personas que utilicen el espacio público para la promoción y oferta de sus productos, cuidarlo y devolverlo en perfectas condiciones, so pena de que no puedan volver a hacer uso del mismo. Es deber de la Alcaldía promover el buen uso del espacio público y garantizar que este sea devuelto en las mismas condiciones en las que se prestó.

ARTÍCULO 8. Con el fin de poder financiar esta iniciativa se autoriza a los entes territoriales, destinar los recursos provenientes de la estampilla "Procultura", conforme a lo establecido en la Ley 391 de 1997 modificada por la ley 666 de 2001.

PARÁGRAFO. Es deber de los Departamentos realizar asesorías referentes a la implementación del Programa ARTE AL PARQUE para municipios de cuarta (4), quinta (5) y sexta (6) categoría, así como destinar los recursos provenientes de la estampilla "Procultura" para su implementación.

ARTÍCULO 9. Con el fin de que se dé una correcta implementación de estos programas culturales es deber de los entes territoriales realizar la correspondiente publicidad de los eventos mediante el uso de redes sociales y canales virtuales, así de como los principales medios de comunicación usados de manera regional y local, con el fin de promocionar este tipo de actividades.

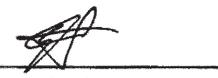
ARTÍCULO 10. Con el fin de promover el acceso de los artesanos, artistas, gestores culturales y creadores a la seguridad social, es obligación de los entes territoriales focalizar a la población de escasos recursos beneficiaria de la renta vitalicia con los recursos provenientes de la estampilla "Procultura" conforme a lo establecido en el artículo 38-1 de la Ley 397 de 1997, adicionado por el artículo 2 de la Ley 666 de 2001, e incentivar su afiliación a salud ya sea al régimen subsidiado o en calidad de beneficiarios en el régimen contributivo o como cotizantes al Sistema de Seguridad Social en Salud en el régimen contributivo, siempre que hagan parte de las agremiaciones o asociaciones de que trata el Título 6 Parte 2 del Decreto 780 de 2016.

ARTÍCULO 11. Los entes territoriales deberán focalizar a los beneficiarios de la renta vitalicia proveniente de la estampilla "Procultura" según lo establecido en el numeral 4 del artículo 38-1 de la Ley 397 de 1997, adicionado por el

artículo 2 de la Ley 666 de 2001, con el fin de garantizar a los artistas, gestores culturales, creadores y demás población beneficiaria, acceder a los Beneficios Económicos Periódicos – BEPS, conforme con lo establecido por el Decreto 823 de 2021, o a la norma que lo sustituya o regule sobre la materia.

ARTÍCULO 12. La presente Ley rige a partir de su sanción y promulgación.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA

Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY No. _____ de 2022 SENADO

"POR MEDIO DEL CUAL SE INCENTIVA LA CULTURA Y A LOS ARTISTAS EN COLOMBIA MEDIANTE LA CREACIÓN DEL PROGRAMA ARTE AL PARQUE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

I. OBJETO DEL PROYECTO

La presente iniciativa legislativa tiene como objeto incentivar y articular la cultura a nivel nacional, mediante la creación, diseño y promoción de programas, iniciativas y espacios culturales que promuevan las tradiciones artísticas y culturales de la región, los saberes ancestrales de los artistas y artesanos con el fin de favorecer espacios para la familia y las comunidades en general, así como buscar el desarrollo laboral y económico de los artistas, artesanos, creadores y gestores culturales en Colombia.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La presente iniciativa surge de diferentes acercamientos realizados con grupos artísticos, gestores sociales y artesanos de diferentes partes del país, que nos han manifestado las notables necesidades que pasan las agremiaciones de artesanos y artistas locales y regionales por la falta de un impulso por parte del Estado que les permita desarrollar sus actividades de manera continua y con apoyos económicos que les permitan seguir fomentando estos espacios culturales para las comunidades en general así como acceder a mejor oportunidades labores e ingresos económicos que les permitan mejorar sus condiciones de vida.

Durante años el sector cultural en Colombia ha sido el más rezagada a nivel nacional a pesar de la multiculturalidad que tiene nuestro territorio y todo el potencial de las diferentes agremiaciones que durante años han plasmados en sus obras y en sus diferentes muestras culturales o productos favoreciendo la economía nacional y reforzando los saberes ancestrales que han pasado de generación en generación.

Es por esto que es necesario implementar de manera taxativa y real en nuestra legislación espacios que permitan que se de un mayor desarrollo de las actividades culturales en Colombia y de esta manera fomentar y mejorar

la economía de millones de familias que dependen de estas actividades que promueven las tradiciones culturales y saberes ancestrales que durante años han promovido la multiculturalidad de nuestro territorio colombiano.

LA CULTURA COMO MOTOR PRINCIPAL DEL DESARROLLO

Mediante estudios realizados por la UNESCO, en sus indicadores de cultura para el desarrollo en Colombia determinan el valor fundamental que tiene la cultura en el desarrollo sostenible y la importancia de esta en territorios como Colombia y el gran impacto que tiene en varios sectores como el educativo, social y económico.¹

La cultura desempeña un papel arduamente reconocido, desde el constituyente pues este quiso plasmar la importancia que tiene esta para el desarrollo integral de nuestro territorio, fomentando la diversidad cultural que tiene nuestro país, de esta forma mediante la legislación se viene plasmando herramientas para reconocer la importancia de implementar estos programas de manera nacional y local, es así como en el Plan Nacional de Desarrollo de cada gobierno se ha intentado armonizar la necesidad de buscar el desarrollo cultural como uno de los ejes centrales para nuestro territorio, así mismo de manera local los entes territoriales han fomentado la política de desarrollo cultural de manera programática en sus Planes de Desarrollo Municipal, sin embargo estas políticas han sido poco eficientes y es necesario buscar mayores herramientas que permitan al sector local promover todo tipo de actividades culturales.

A pesar de esto, a lo largo de los últimos año la cultura y el desarrollo de este sector haya crecido de manera exponencial a pesar de todas las dificultades que trajo la pandemia ocasionada por el COVID-19, donde este sector de la economía ha empezado a resurgir a pesar de las difíciles condiciones ocasionadas por el cierre de los establecimientos y las medidas establecidas por el Gobierno Nacional como el aislamiento obligatorio y las medidas de distanciamiento social.

Sin embargo, el sector cultural representa un ingreso importante en el crecimiento económico nacional pues entre actividades directas e indirectas según indicadores de la UNESCO tan solo para el año 2008 estos

¹ INDICADORES UNESCO DE CULTURA PARA EL DESARROLLO, Resumen analítico de Colombia. Tomado de: https://es.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/cdis/resumen_analitico_iucd_-_colombia_0_1.pdf

ingresos por concepto de actividades culturales, representaron el 3.41 % del Producto Interno Bruto, así:

En 2008, las actividades culturales contribuyeron al 3.41% del Producto Interior Bruto de Colombia (PIB), lo cual indica que la cultura es responsable de una parte importante de la producción nacional, y que ayuda a generar ingresos y mantener el nivel de vida de sus ciudadanos. El 49% de esta contribución proviene de las actividades culturales centrales mientras que el 51% proviene de los servicios de equipamiento/apoyo a las actividades culturales. La contribución general de la cultura en la economía nacional es significativa si se compara con la de otras industrias importantes tales como el transporte terrestre (3.21%) y la construcción (3.20%).²

Cifras favorables que representan la importancia de seguir impulsando el sector cultural en sus diferentes modalidades, pues de manera directa e indirecta el sector de la recreación, artístico y cultural representa una fuente de ingresos económicos importantes en nuestro país.

Dentro de los sectores de impacto que tiene el fomento a la cultura esta el desarrollo del empleo en sus diferentes modalidades, según indicadores tomados por la UNESCO para el año 2012, el 2,1 % de la población colombiana trabajaba o dependía del sector cultural, así:

En 2012, el 2.1% de la población ocupada en Colombia trabajaba en establecimientos del sector cultural (430.000 personas). 72% de estos individuos llevaron a cabo ocupaciones en actividades culturales centrales, mientras que el 28% realizó ocupaciones en actividades de equipamiento /apoyo.³

Es de resaltar que estas cifras se presentaban tan solo a nivel del trabajo formal, pues es ampliamente conocido por la población colombiana que debido a la falta de oportunidades a nivel local y falta de impulso a nuevas iniciativas artísticas, la mayoría de la población que se dedica a realizar algún tipo de actividades a nivel cultural se encuentra en la informalidad, por lo que calcular el nivel de impacto económico que tiene este sector a nivel económico por su escala de informalidad es muy difícil debido a la falta de oportunidades y apoyo, tan solo en el Boletín Técnico del 10 de junio del 2022, dado por el DANE para el trimestre comprendido entre Febrero y

² INDICADORES UNESCO DE CULTURA PARA EL DESARROLLO, Resumen analítico de Colombia. Tomado de: https://es.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/cdis/resumen_analitico_iucd_-_colombia_0_1.pdf

³ Ibidem

Abril del 2022 el trabajo informal 43,6 % de la población colombiana⁴, por lo la inversión social al sector cultural es necesaria para garantizar el ingreso a la formalidad de miles de colombianos que ahora dependen de la cultura.

Otro gran impacto que tiene el sector cultural es en el sector educativo, la educación es esencial para el fomentar el crecimiento integral de las nuevas generaciones, la formación educativa se debe realizar en un entorno cultural que promueva todo tipo de habilidades con el fin de fortalecer todos los sectores de la sociedad y la economía, el impulso de la cultura en la educación, promueve la formación de los nuevos artistas y creadores de contenidos culturales para nuestro país en las diferentes modalidades que tiene este campo, además de promover ambientes más sanos para las nuevas generaciones, donde los niños, niñas y adolescentes se puedan desarrollar entorno a una cultura mediante diferentes modalidades y muestras artísticas y se puedan alejar de todo tipo de actividades nocivas.

Es por esto que mediante las nuevas generaciones de jóvenes dedicados a las artes se deben fortalecer los medios de educación básica y superior que garanticen el desarrollo de sus propuestas metodológicas para el desarrollo cultural de nuestro país, así mismo a nivel local se deben fortalecer las enseñanzas ancestrales que han pasado de generación en generación y así de manera transversal poder fortalecer todas las tradiciones que definen cada región y que se han vuelto un icono de cada lugar, de esta manera no perder esta importante historia que define la multiculturalidad de las diferentes regiones de nuestro país.

ACCESO A SEGURIDAD SOCIAL DEL GREMIO CULTURAL EN COLOMBIA

Debido a la notable informalidad en la que se encuentra gran parte de la población que se dedica al sector cultural, su acceso a todos los servicios de seguridad social son demasiado escasos, en especial el acceso a afiliación de salud y acceso a una pensión de vejez, esto se presenta principalmente por la falta de recursos de estas agremiaciones para promover el acceso de estos a trabajos formales y bajo los beneficios que traería un trabajo con todas las prestaciones sociales, en este orden de ideas, las necesidades básicas que tienen estas agremiaciones muchas

⁴ DANE, Boletín Técnico, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Medición de Empleo Informal y Seguridad Social. Febrero – abril 2022, Bogotá D.C 10 de junio del 2022. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_informalidad/boi_informalidad_feb_22_abr22.pdf

veces no se alcanzan a suplir mediante la remuneración que reciben por sus presentaciones artísticas o por la venta de sus artesanías, esto ocasiona a que muchas personas pertenecientes a este gremio económico no puedan cotizar a seguridad social y mucho menos puedan acceder a mecanismos de acceso a pensión de vejez por la falta de ingresos que reciben.

Tan solo en el gremio de los artesanos para el año 2020 el DANE⁵ documento que el 67,1 % de las personas que se dedican a estos oficios tienen más de 40 años y el 23,1 % son personas que superan los 60 años de edad, por lo que las comunidades que en su mayoría se dedican a estas actividades en promedio son adultos mayores, del reporte dado por el DANE manifiestan que de la muestra de la población encuestada 31,3 % pertenece a una etnia indígena y el 5.5 % reconoce pertenecer a un grupo raizal, palenquera, a una comunidad negra o afrocolombiano, las poblaciones donde mayormente se dedican a la actividad artesanal como indígenas son en los departamentos del Amazonas, La Guajira, Chocó y Córdoba.⁶

De esta población el 93,8 % tiene afiliación a salud, pero tan solo el 28,0% tiene afiliación al régimen contributivo y en su mayoría el 69,9 % de las comunidades dedicadas al sector artesanal pertenecen al régimen subsidiado⁷, así mismo del total de personas encuestadas que fue de 31.476 el 82.5 % tiene ingresos por su labor artesanal inferior a un salario mínimo y el 50.7 % de las personas afirman que las artesanías eran su principal fuente de ingresos.⁸

CONSIDERACIONES DEL AUTOR

Teniendo en cuenta el panorama que ha representado el sector cultural en estos últimos años y a pesar de las herramientas normativas y constitucionales que existen, es claro que estas no son suficientes para articular este gremio en especial a nivel local, donde las regiones y los entes territoriales no han tenido las herramientas suficientes para poder articular de manera clara una mejor promoción de la cultura a nivel local y en especial apoyar mediante proyectos culturales a los diferentes actores que representan este importante gremio.

⁵ DANE, Economía Naranja, Cuarto Reporte, Sistema de Información de Economía Naranja -SIENA-, 2020. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/sateli_cultura/economia-naranja/4to-report-economia-naranja.pdf
⁶ Ibidem.
⁷ Ibidem.
⁸ Ibidem.

Por lo que es necesario formular una herramienta legislativa que promueva de mejor manera el sector cultural a nivel local y que apoye de manera directa e indirecta a todos los sectores económicos que promueve este tipo de actividades, en especial después de la recuperación económica que se viene presentando después de la pandemia ocasionada por el COVID - 19.

Así mismo se deben articular políticas públicas a nivel local con el fin de afianzar las herramientas para lograr un mayor acceso de esta población a la seguridad social y de esta manera buscar que los trabajos y saberes ancestrales realizados por artistas, artesanos y demás trabajadores del sector cultural puedan ingresar a la formalidad y buscar mayor acceso a servicios de bienestar en especial para aquellos creadores, artistas y demás personas del sector que no pueden acceder a una pensión de vejez debido a los escasos ingresos que obtienen por su labor, por lo tanto es necesario buscar herramientas que puedan garantizar una vejez digna para este gremio como el acceso a los Beneficios Periódicos Económicos – BEPS, con ayuda y asesoría del Ministerio de Cultura, las Gobernaciones a aquellos entes territoriales que debido a su categoría no cuentan con las herramientas suficientes para implementar este tipo de beneficios.

En consecuencia, es necesario dotar al gremio de la cultura de herramientas legales que les permita articular con los entes territoriales los mecanismos necesarios para promover el acceso de las comunidades a todo tipo de actividades culturales que permitan mejorar la calidad de vida de las comunidades personas, se permita el disfrute del tiempo libre y estas actividades contribuyan al mejoramiento económico de este sector, así como articular mecanismos que les permita mejorar su calidad de vida y permita un acceso progresivo a la seguridad social.

III. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

ARTICULO 7º. El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.

ARTICULO 8º. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

ARTICULO 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

ARTÍCULO 71. La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

ARTÍCULO 288. La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley.

LEGISLACIÓN COLOMBIANA

Ley 397 de 1997 – Ley General de Cultura. Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias.

Ley 2070 de 2020 – "Por la cual se dictan medidas para la reactivación y fortalecimiento del sector cultura, se crea el Fondo para la Promoción del Patrimonio, la Cultura, las Artes y la Creatividad Foncultura y se dictan otras disposiciones."

Ley 666 De 2001 - "Por medio de la cual se modifica el artículo 38 de la Ley 397 de 1997 y se dictan otras disposiciones".

DECRETO 823 DE 2021 - "Por el cual se modifican los artículos 2.2.13.13.3 y 2.2.13.13.6 del Decreto 1833 de 2016, en relación con el acceso de los creadores y gestores culturales al Servicio Social Complementario de Beneficios Económicos Periódicos-BEPS."

IV. IMPACTO FISCAL

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Sin embargo y teniendo en cuenta la naturaleza del presente proyecto de Ley no genera un mayor impacto fiscal teniendo en cuenta que los recursos de los que habla el presente proyecto de ley serán financiados con dineros provenientes de la estampilla "Procultura", por lo tanto estos ya fueron regulados por la ley Ley 666 de 2001, en consecuencia lo que busca el presente proyecto es realizar una redistribución de funciones con miras a emplear estos recursos en cabeza de los entes territoriales de una manera más funcional en pro de fortalecer el acceso a medios económicos de una manera más eficaz y dotar a los entes territoriales de herramientas para buscar una mejor consecución de estos recursos.

V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de

interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 103 y ss Ley 5ª de 1992)

El día 21 del mes Julio del año 2022

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 21 Acto Legislativo N° _____, con _____ y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H. S. Fabián Díaz Plata.



SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.021/22 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE INCENTIVA LA CULTURA Y A LOS ARTISTAS EN COLOMBIA MEDIANTE LA CREACION DEL PROGRAMA ARTE AL PARQUE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 22 DE 2022 SENADO

por medio de la cual la Nación declara patrimonio histórico y cultural al municipio de Piedecuesta, departamento de Santander y se reconocen los saberes ancestrales de los artesanos, creadores y gestores culturales.

PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2022 SENADO

"Por medio de la cual la Nación declara Patrimonio Histórico y Cultural al municipio de Piedecuesta, departamento de Santander y se reconocen los saberes ancestrales de los artesanos, creadores y gestores culturales"

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA:**

Artículo 1°. Declárese al municipio de Piedecuesta del Departamento de Santander Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación.

Artículo 2°. Reconózcase los saberes ancestrales de los artesanos, creadores y gestores culturales del municipio de Piedecuesta como parte del Patrimonio Inmaterial.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional, para que, dentro de los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, incorpore las partidas presupuestales para las siguientes obras de utilidad pública y de interés social e histórico del municipio de Piedecuesta en el Departamento de Santander:

- a) Modernización y asignación presupuestal para lograr el funcionamiento permanente del Instituto de Bellas Artes.
- b) Diseño y construcción de la Escuela de Artes y Oficios.
- c) Adecuación y modernización de la Tarima Parque La Libertad.
- d) Impulso de programas para gestores culturales, creadores y artesanos de Piedecuesta con el fin de promover los saberes ancestrales de la comunidad de Piedecuesta.

Artículo 4°. Crese el Registro de Artesanos, Creadores y Gestores Culturales del municipio de Piedecuesta a fin de focalizar esta población e impulsar programas para preservar los saberes ancestrales de estas comunidades.

Artículo 5°. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura, para asesorar y apoyar a la Gobernación de Santander y al municipio de Piedecuesta en la elaboración, tramitación, ejecución y financiación de los proyectos de patrimonio material, e inmaterial; de remodelación, recuperación y construcción de la infraestructura cultural e histórica del Municipio de Piedecuesta, de conformidad con las normas vigentes.

Artículo 6°. El Gobierno Nacional, la Gobernación de Santander y el municipio de Piedecuesta quedan autorizados para impulsar y apoyar ante otras entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a las que se autorizaren apropiar en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia fiscal, destinadas al objeto que se refiere la presente Ley.

Artículo 7°. RTVC Sistema de Medios Públicos producirá y emitirá un documental para televisión y radio, que será transmitido por el Canal Institucional, Señal Colombia, Canal del Congreso y Radio Nacional de Colombia, sobre la condición de "Patrimonio Histórico y Cultural" de Piedecuesta- Santander, los saberes ancestrales de los gestores culturales, creadores y artesanos, destacando además los diferentes aspectos demográficos, sociales y económicos del municipio.

Artículo 8°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su sanción y promulgación.

Atentamente,


FABIÁN DÍAZ PLATA
 Senador de la República

El día 21 del mes Julio de 2022

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 22 Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H. S. Fabián Díaz Plata.

SECRETARIO GENERAL

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2022 SENADO**

"Por medio de la cual la Nación declara Patrimonio Histórico y Cultural al municipio de Piedecuesta, departamento de Santander y se reconocen los saberes ancestrales de los artesanos, creadores y gestores culturales"

I. ANTECEDENTES

Este proyecto de Ley ha sido radicado en dos ocasiones, la primera vez el 07 de mayo de 2021 con el número de Proyecto de Ley 611 de 2021 C y la segunda ocasión fue radicado el 03 de agosto del 2021 con número de proyecto de Ley 170 de 2021 C, sin embargo, debido a que no tuvieron su primer debate, ambos fueron archivados por tránsito de legislatura.

Sin embargo, debido a la importancia histórica y cultural que tiene este importante proyecto de ley, se vuelve a presentar esta iniciativa, con unas modificaciones que no afectan el objeto esencial del proyecto y que fueron concertadas con la población de artesanos y sector cultural del municipio de Piedecuesta, con el fin de fortalecer la cultural y el patrimonio de este municipio.

El texto que se presenta conserva el espíritu del proyecto mencionado, pero se le agregaron una serie de modificaciones con el fin de que pueda ser discutido en esta legislatura.

II. OBJETO DEL PROYECTO

La presente iniciativa legislativa pretende declarar al municipio de Piedecuesta en el departamento de Santander como Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación y reconocer los saberes ancestrales de los artesanos, creadores y gestores culturales.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Piedecuesta fue fundada el día 26 de julio de 1776 por la iniciativa del padre José Ignacio Zabala¹, el municipio está ubicado en el departamento de Santander, Colombia. Se encuentra a 17 km de Bucaramanga y forma parte

de su área metropolitana, tiene una extensión territorial de 344 km² y una población aproximada de 186.167 habitantes.

En las décadas del cuarenta y cincuenta del Siglo XX, en medio de las luchas entre liberales y conservadores (época conocida como La Violencia en Colombia) la mayoría de las familias guardaban en sus casas garrotes, como armas de defensa. Esta tradición dio origen al nombre que algunos han dado a sus pobladores como los garroteros.²

Entre sus fiestas y celebraciones más importantes se tienen³:

- Semana Santa catalogada como una de las tres mejores a nivel nacional. Marzo – abril
- Semana de la Piedecuestaneidad, 26 a 30 de julio
- Día de Piedecuesta y la Piedecuestaneidad (26 de julio): Conmemoración tradicional y legendaria del aniversario de erección de la Parroquia de San Francisco Javier del Pie de la Cuesta el 26 de julio de 1776.
- Festival de la Mora en la Vereda Sevilla
- El Festival de la Tigra: Encuentro musical que se realiza en enero con un cartel de artistas y proyectos de Piedecuesta y Santander y la participación de invitados nacionales e internacionales. Durante tres días, el festival presenta 18 espectáculos en vivo y una agenda de talleres, conversatorios y espacios de discusión que aportan al fortalecimiento de la escena musical y cultural de la región.
- El día del campesino

A lo largo de la historia este municipio se ha caracterizado por sus diversas expresiones culturales y artísticas tales como la literatura, música, escultura, pintura, danza, títeres, zancos y teatro, consolidándose como el epicentro cultural de Santander y el oriente colombiano, por lo cual se hace necesario que desde el Congreso de la República de Colombia se impulse el movimiento cultural en este territorio.

A continuación, se anexan los inventarios de Patrimonio Inmaterial, Patrimonio Cultural material (inmueble), Patrimonio Cultural material (mueble) y los reconocimientos y distinciones oficiales a portadores del patrimonio cultural del municipio de Piedecuesta.

¹ Tomado de: <https://www.unab.edu.co/content/piedecuesta-230-a-%G3%B1os-de-historia#:~:text=Piedecuesta%20fue%20fundada%20el%2026,origin%C3%B3%20diversas%20situaciones%20de%20violencia>

² Ibid.

³ Tomado de: <http://www.alcaldiadepiedecuesta.gov.co/MIMunicipio/Paginas/Fiestas-y-Celebraciones.aspx>

INVENTARIO DE PATRIMONIO INMATERIAL

Nombre del bien Denominación	Tipología ICL	Intervención	Planeación
Semana Santa	Fiestas, Celebraciones y Rituales	Aprobación del Plan Especial de Salvaguardia (PES) ante la instancia municipal y departamental según lineamientos normalidad Ministerio de Cultura.	Acuerdo 005 de 200 Ordenanza Departamental 051 de 2015 Diseñar Plan Especial de Salvaguardia (PES)
Elaboración De Tabacos	Elaboración De Objetos	Iniciar estrategia de reconocimiento manifestación cultural ante la comunidad y acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura.	Documento Diagnóstico. Decreto Municipal Especial No. 008 del 2018
Danza Del Chulo	Artes Populares	Iniciar estrategia de reconocimiento manifestación cultural ante la comunidad y acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura	Acuerdo 007 de 2015
Banda De Músicos De Piedecuesta-Retretas.	Artes Populares- Espacio Cultural	Iniciar estrategia de reconocimiento manifestación cultural ante la comunidad y acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura. Formulación de Plan Especial de Salvaguardia (PES).	Decreto Municipal 086 de 2019 Resolución N° 060 de 2018 Asamblea del Departamento de Santander (Orden Luis Carlos Galán Sarmiento). Decreto Especial No.003 De 2018 (Orden "VICTORIANO DIEGO PAREDES") DE

INVENTARIO DE PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL (INMUEBLE)

Nombre del bien Denominación	Tipología Arquitectónica	Intervención
Palacio Municipal	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Colegio La Presentación	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Monasterio Las Clarisas	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Casona El Tabacal	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
IGLESIA PERPETUO SOCORRO.	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Iglesia Francisco Javier	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Iglesia Sevilla-Centro Poblado	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Iglesia San Isidro -Vereda San Isidro	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Casa Del Trapiche Sector Los Cisnes.	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Hostal La Estación La Venta	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Casa Hacienda El Puente.	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Conjunto Arquitectónico Umpaia.	Inmueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)

PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL (MUEBLE)

Nombre del mueble Denominación	Tipología Mueble	Intervención
Monumento el Pantallón de Figue	Mueble- Espacio Público	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Monumento Parque de las Estatuas	Mueble- Espacio Público	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Monumento al Trapiche	Mueble- Espacio Público	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Escultura El Ojo del Agua	Mueble	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Virgen de la Cantera	Mueble- Espacio Público	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)
Colección de Imaginería Religiosa	Mueble Religioso	Iniciar estrategia de reconocimiento del bien de interés cultural ante la comunidad, acto administrativo municipal según lineamiento del Ministerio de Cultura y Plan especial manejo del patrimonio (PEMP)

RECONOCIMIENTOS Y DISTINCIONES OFICIALES A PORTADORES DEL PATRIMONIO CULTURAL DEL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA

Reconocimiento del Departamento de Santander: Patrimonio Vivo y/o Tesoro Vivo	Tipología	Planeación
Carmen Cecilia Díaz	Portadora de Tradición y expresión oral de Piedecuesta.	Reconocimiento Departamental 2015
Jesús Emiro Buitrago	Portador de saber patrimonial, Bailes Tradicionales-Folclor: Danza del Chulo.	Reconocimiento Departamental 2015
Gonzalo Prada Mantilla	Gestor Patrimonial, Manifestación Cultural: Semana Santa de Piedecuesta	Distinción Departamental 2009

(Información suministrada el 20 de enero de 2021 vía derecho de petición por la Unidad Administrativa Especial, Instituto del deporte, la educación física, la recreación y la Cultura INDERPIEDECUESTA, adscrita al despacho del alcalde municipal.)

Pese al amplio inventario de patrimonio cultural que posee el municipio de Piedecuesta, actualmente sólo existe un instituto municipal destinado al fomento cultural y artístico, es el Instituto de Bellas Artes, el cual fue creado

mediante el Acuerdo Municipal 023 de 1997 "Por medio del cual se crea el Instituto de Bellas Artes de Piedecuesta, establecimiento de educación no formal". Sin embargo, su funcionamiento data de 1993 ofreciendo a la comunidad actividades culturales, desde artes performativas a artes plásticas centradas en la niñez.

El trabajo de más de 20 años por la comunidad de Piedecuesta ha hecho del Instituto de Bellas Artes una plataforma de lo cultural a nivel metropolitano, donde el teatro y la danza fueron ejes fundamentales que gestaron la conformación de agrupaciones que hoy hacen parte de la escena nacional e internacional.

Dentro de las organizaciones destacadas se cuenta con: alas de Xué, El Nií, Gestus, Incubaxion teatro, Triciclos negros, entre otras colectividades, que han representado al país en el ámbito nacional e internacional, habiendo hecho presencia en más de 12 países.

De acuerdo con el Plan Decenal de Cultura del municipio de Piedecuesta 2019-2028⁴ es necesario que se modernice el edificio y la oferta educativa de este instituto y se cree una escuela de Artes y Oficios con el fin de fortalecerlo, para que pueda seguir brindando una oferta cultural de calidad y cuente con un espacio físico adecuado para su desarrollo. Además, se requiere adecuar los escenarios con los que cuenta el municipio para llevar a cabo tan valiosas actividades artísticas y culturales tales como la Tarima Parque la Libertad.

Así mismo es necesario el impulso de la cultura a través del reconocimiento de los saberes ancestrales de los principales creadores, gestores culturales y artesanos que durante años han trabajado las materias primas y han hecho de estas obras de arte, con el fin de reconocer la importancia que tienen estos saberes en la cultura piedecuestana y la necesidad de promover estas actividades para que perduren en el tiempo y sean realizadas por las nuevas generaciones a fin de que no se olvide todo el patrimonio inmaterial de las comunidades y sus antepasados.

⁴ Disponible en: <http://alcaldiaepiedecuesta.gov.co/Transparencia/PlanesProgramasyProyectos/PLAN%20DECENAL%20DE%20CULTURA%20ACTUALIZADO%202019.pdf>

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA

ARTÍCULO 7º. El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.

ARTÍCULO 8º. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

ARTÍCULO 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

ARTÍCULO 71. La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

ARTÍCULO 72. El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.

ARTÍCULO 288. La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley.

ARTÍCULO 346. El Gobierno formulará anualmente el presupuesto de rentas y ley de apropiaciones, que será presentado al Congreso dentro de los primeros diez días de cada legislatura. El presupuesto de rentas y ley de apropiaciones deberá elaborarse, presentarse y aprobarse dentro de un marco de sostenibilidad fiscal y corresponder al Plan Nacional de Desarrollo.

En la Ley de Apropiaciones no podrá incluirse partida alguna que no corresponda a un crédito judicialmente reconocido, o a un gasto decretado conforme a ley anterior, o a uno propuesto por el Gobierno para atender debidamente el funcionamiento de las ramas del poder público, o al servicio de la deuda, o destinado a dar cumplimiento al Plan Nacional de Desarrollo.

Las comisiones de asuntos económicos de las dos cámaras deliberarán en forma conjunta para dar primer debate al proyecto de Presupuesto de Rentas y Ley de Apropiaciones.

LEGISLACIÓN COLOMBIANA

Ley 397 de 1997 "Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias."

Ley 1185 de 2008 "Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones."

V. IMPACTO FISCAL

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 *Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de

Alentamiento.


FABIÁN DÍAZ PLATA
 Senador de la República

SECRETARÍA GENERAL
 El día 21 del mes de Julio del 2022
 se radicó en este despacho el proyecto
 Nº. 22 Acto Legislativo Nº. con
 cada uno de los requisitos constitucionales y legales
 por: H. Fabián Díaz Plata

 SECRETARIO GENERAL

SECCION DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.022/22 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACION DECLARA PATRIMONIO HISTORICO Y CULTURAL AL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA, DEPARTAMENTO DE SANTANDER Y SE RECONOCEN LOS SABERES ANCESTRALES DE LOS ARTESANOS, CREADORES Y GESTORES CULTURALES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprinta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 23 DE 2022 SENADO

por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No ____ DE 2022 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO: La presente ley tiene por objeto la generación de empleos verdes en el territorio nacional bajo estrategia nacional de economía circular como metodología pedagógica transitoria para la formulación de una producción limpia, eficiente y sostenible.</p> <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para fines de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.</p> <p>a. Economía circular: La economía circular surge como una respuesta a la explosiva demanda de materias primas y recursos naturales para sustentar el crecimiento poblacional en el mundo, la dependencia entre países para abastecerse y la relación con la eficiencia en el uso de recursos y el cambio climático, el gran desperdicio de materiales como basura y la contaminación que estos producen en los ecosistemas.</p> <p>b. Economía lineal: Es basada en la producción de los bienes a partir de materias primas para su posterior compra por parte de los consumidores quienes más tarde, tras haber hecho uso o consumido los productos en cuestión, desechan los materiales sobrantes no permitiendo de esta forma que estos puedan reutilizarse.</p> <p>c. Empleos verdes: Los verdes son empleos que contribuyen a preservar restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático. El empleo verde estará complementado por la definición de trabajo decente, actualmente vigente por normal nacionales e internaciones.</p>	<p>d. Trabajador verde: Son los trabajadores dirigidos a reducir las presiones sobre el capital natural a través de su protección, conservación y aprovechamiento sostenible en todo proceso de producción de un bien o servicio, con justa remuneración, derechos de los trabajadores y protección social.</p> <p>e. Producción limpia: "La Producción más Limpia es una estrategia ambiental preventiva integrada que se aplica a los procesos, productos y servicios a fin de aumentar la eficiencia y reducir los riesgos para los seres humanos y el ambiente"</p> <p>ARTÍCULO 3. OBJETIVOS DEL EMPLEO VERDE.</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Preservar y restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático. ii. Adoptar paulatinamente prácticas ambientales y condiciones de trabajo decente para efectuar una correcta transformación hacia buenas prácticas productivas, eficientes y sostenibles. iii. Establecer protocolos para la divulgación, promoción y fortalecimiento de la economía circular, y el empleo verde en cada uno de los sectores empresariales que se acojan a los nuevos paradigmas productivos. iv. Capacitar, investigar e incentivar, la creación de nuevos mercados, la oferta de nuevos productos y la difusión de información, apuntan en la misma dirección: al avance de la sociedad como un todo hacia una producción y un consumo sostenible. v. Incentivar nuevas tendencias de producción y consumo sostenible generan nuevas oportunidades de negocios para productos, tecnologías y servicios sostenibles <p>ARTÍCULO 4. PRINCIPIOS GENERALES DEL EMPLEO VERDE. Para efectos del presente proyecto de ley, serán de obligatorio cumplimiento las siguientes generalidades que enmarcan la generación de empleos verdes:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Los contratos generados bajo la categoría de empleo verde requerirán para todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo.
<p>b. La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.</p> <p>c. Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las "6 R" de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar, Reparar, Redistribuir, Restaurar.</p> <p>d. El empleo verde se caracterizará por la conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.</p> <p>e. El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderando de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.</p> <p>ARTÍCULO 5. POLÍTICA PÚBLICA. El Gobierno Nacional en un plazo no mayor a seis (6) meses, a través de las autoridades competentes, formulará, fijará los lineamientos de una política pública, con enfoque territorial y étnico, destinada al fomento del empleo verde.</p> <p>La política pública tendrá como componente la formulación, implementación y evaluación, con una consulta previa y diagnóstico del problema de los sectores involucrados, adelantada, monitoreada y evaluada por el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. También, se deberá garantizar la participación de las Corporaciones Autónomas Regionales, de los gremios empresariales, de al menos un representante de universidades públicas y al menos otro de universidades privadas y de las centrales obreras.</p> <p>La política deberá contener los componentes básicos para la implementación y entrada en funcionamiento del empleo verde, conforme lo dispone en la presente ley.</p> <p>La política pública también buscará fomentar el emprendimiento, el fortalecimiento empresarial y la inclusión de los jóvenes, personas con discapacidad y las mujeres, especialmente a la mujer y los jóvenes rurales en el nuevo paradigma productivo, como parte fundamental en la creación de empleo, dignificación del trabajo joven y femenino y la reivindicación a las mujeres y a los jóvenes en el campo laboral.</p>	<p>Parágrafo. El Gobierno Nacional deberá crear un apartado especial en la política pública de que trata este artículo para el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, teniendo en cuenta la relación directa que existe entre las condiciones de vida de sus habitantes y el medio ambiente.</p> <p>ARTÍCULO 6. IMPLEMENTACIÓN. El Gobierno Nacional fomentará semestralmente campañas de socialización a través de las autoridades competentes sobre la generación e implementación de empleos verdes tanto en empresas privadas como públicas. Así mismo, adelantará las medidas necesarias para garantizar el correcto cumplimiento de la legislación laboral existente.</p> <p>Parágrafo 1: La socialización de los lineamientos establecidos por el gobierno nacional de una transición hacia la economía circular será impartida por expertos en innovación empresarial, crecimiento sostenible.</p> <p>Parágrafo 2: Se priorizarán los pilotos de socialización y generación de empleos verdes en los municipios con mayores índices de contaminación en el aire, menor tasa de reciclaje y mayor índice de informalidad y desempleo.</p> <p>ARTÍCULO 7. INCENTIVOS. El Fondo Nacional de Garantías otorgará condiciones especiales de garantía a empresas que dentro de su nómina empleen personal bajo la modalidad de "empleos verdes", sostenibles y ambientalmente amigables, entregándoles un veinte por ciento (20%) del valor del crédito requerido para el emprendimiento, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, el cual se debe llevar a cabo dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1: El Gobierno Nacional reglamentará, en cabeza del Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda, en un periodo no máximo de un (1) año a partir de la vigencia de la ley, los incentivos adicionales pertinentes que promuevan la adopción, implementación y generación de nuevos puestos de trabajo bajo la modalidad empleo verde.</p> <p>Parágrafo 2: El gobierno nacional se encargará de disponer de las estrategias necesarias en conjunto con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de hacienda para la generación de incentivos fiscales con el fin de promover la generación de empleos verdes en el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 8. INFORMES SOBRE ACCIONES Y PROGRAMAS. Se generarán alianzas estratégicas con Finagro, Bancóldex, el Banco Agrario, el Fondo</p>

Nacional de Garantías, el SENA, y demás entidades interesadas en la formalización y generación de empleos verdes, informando semestralmente los programas que adelantarán, la cuantía de los recursos destinados y la ejecución de proyectos que incentiven el cumplimiento del objeto trasado en el artículo primero de la presente ley.

ARTÍCULO 9. CERTIFICADO EMPLEO VERDE. El Ministerio de Trabajo, en un período no mayor a seis meses de la vigencia de la presente ley, será la entidad encargada de establecer los lineamientos y disposiciones necesarias para reglamentar la generación de la certificación de empleo verde para las empresas públicas y privadas que promuevan la consolidación de los lineamientos previsto en esta ley.

Parágrafo 1: Se creará por parte del Ministerio de Trabajo el "sello empleo verde" como distintivo para las empresas que adopten esta medida contractual en sus unidades productiva, entregando consigo una certificación en la promoción y preservación del cuidado medioambiental.

ARTÍCULO 10. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República

demás proposiciones teóricas y prácticas, avaladas por el Gobierno colombiano.

Los planteamientos que se encontrarán a continuación estarán enmarcados en la construcción de un nuevo paradigma productivo, evidenciando los avances de la economía circular y su articulación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, evidenciando la necesidad de profundizar masivamente el desarrollo de la economía circular como mecanismo parcial para la solución de la problemática ambiental.

La planeación, la pedagógica como estrategia para establecer este nuevo paradigma productivo, la profundización del reciclaje como herramienta de fortalecimiento económico local y el desarrollo de beneficios monetarios para las empresas que utilicen articulen esta nueva faceta de producción, serán las directrices que caractericen el desarrollo de este proyecto de ley.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El origen del término "Economía circular" proviene del campo de estudio de ecología industrial que surgió a principios de los años noventa¹ y que incluye pensamientos de la economía de servicios funcional o economía del rendimiento de Walter Stahel; el diseño "cradle to cradle" de William McDonough y Michael Braungart; la biomimesis articulada por Janine Benyus; el capitalismo natural de Amory y Hunter Lovins y Paul Hawken; y el enfoque de sistemas de economía azul descrito por Gunter Pauli.

El concepto de economía circular se fortaleció académicamente luego de las publicaciones documentales realizadas por la Fundación Ellen MacArthur en el año 2012, los cuales, promueven la economía circular en las entre los gobiernos y las empresas, estableciendo de esta manera, un camino de integración sostenible entre la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico de un Estado. Los planeamientos teóricos, aunque no se alejan de la profundización del sistema capitalista como modelo imperante de explotación social, plantea acciones concretas para incentivar la producción sostenible e integrarlas hacia de economías ambientadas en el desarrollo sostenible.

¹ Ayres, R., & Simonis, U. (1994). Industrial metabolism: restructuring for sustainable development. Obtenido de <https://www.minicotur.gov.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/351/Economia02.pdf>

PROYECTO DE LEY No ____ DE 2022 SENADO
"Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

I. ANTECEDENTES

La presente iniciativa legislativa fue presentada el 20 de julio del año 2020 y siguió su trámite legislativo tanto por la Cámara de Representantes como por el Senado, llegando a cuarto debate (segundo debate en Senado), sin embargo, por temas de tiempo y que supero su segunda legislatura este no alcanzó a ser sancionado como Ley de la República.

Atendiendo la importancia del presente proyecto de ley y de los beneficios que esta representa para la conservación del medio ambiente y para incentivar la creación de nuevos empleos, se vuelve a presentar para que sea considerada en el Congreso de la República, atendiendo las importantes anotaciones realizadas en los debates anteriores, sin que estas modificaciones cambien el espíritu del presente proyecto de ley.

El texto que se presenta conserva el espíritu del proyecto mencionado, pero se le agregaron una serie de modificaciones con el fin de que pueda ser discutido en esta legislatura.

I. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley busca articular los lineamientos entregados por el Gobierno Nacional en la "Estrategia Nacional de Economía Circular" presentado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y generar un piso legal para la generación de empleos verdes en el territorio nacional. Las disposiciones contenidas estarán enmaradas por los nuevos paradigmas de economía circular, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el programa de "empleos verdes" desarrollado por la Organización Internacional de Trabajo – OIT y

Para el caso colombiano, las primeras gestiones políticas relacionadas con la economía circular surgen en el año 1997 con la Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia², para el año 2000 se da la expedición de la Política de Parques Industriales Ecoeficientes por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá³.

Otros avances importantes para el desarrollo de economías sustentables ambientalmente son los siguientes:

- Para el año 2007 se desarrolló normatividad sobre responsabilidad extendida del producto en materia de gestión de residuos peligrosos.
- Para el año 2010 se reglamentó la normatividad correspondiente al uso de residuos de pilas, acumuladores, computadores, periféricos y entro diversos materiales de uso tecnológico.
- Posteriormente la Política de producción y consumo sostenible en 2010 y la Política para la gestión integral de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos – RAEE contribuyen a la conceptualización de la economía circular.⁴
- Y finalmente, uno de los avances más significativos gira alrededor del CONPES 3874 Política nacional para la gestión integral de residuos sólidos, que se introduce el concepto de manera oficial en el país avanzar en el cierre de ciclos.

En esta estrategia se reconocen estas iniciativas, se construye sobre ellas y las potencializa al integrar una agenda de trabajo entre los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Vivienda, Ciudad y Territorio, de Agricultura y Desarrollo Rural, de Transporte, de Educación y de Minas y Energía, el DNP y el DANE, así como entre varios programas y acuerdos sectoriales.

A pesar de que académicamente no existe una definición concreta y universal sobre las perspectivas de la economía circular, los aportes

² El objetivo general de la Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia se proyecta en: *Prevenir y minimizar eficientemente los impactos y riesgos a los seres humanos y al medio ambiente, garantizando la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial, a partir de introducir la dimensión ambiental en los sectores productivos, como un desafío a largo plazo.* Ministerio del Medio Ambiente. Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia. Bogotá, Colombia. 1997.

³ Para el momento en que expidió la Política de Parques Industriales Ecoeficientes, el alcalde electo era Enrique Peñalosa.

⁴ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Ministerio de Comercio Industria y Turismo., Coord.: Saer, Alex José; González, Lucy Esperanza. *Estrategia nacional de economía circular: Cierre de ciclos de materiales, innovación tecnológica, colaboración y nuevos modelos de negocio.* Bogotá D.C, Colombia. 2019.

entregados por la Estrategia Nacional de Economía Circular diseñan una hoja de ruta en cuanto a la definición aceptada por el Gobierno Nacional, basando la definición en la propuesta de la Fundación Ellen MacArthur. La definición adoptada por Colombia también es utilizada por otros países y su reconocimiento es mundialmente acogido.

Para efectos de esta estrategia, la economía circular es entendida como:

“Sistemas de producción y consumo que promuevan la eficiencia en el uso de materiales, agua y la energía, teniendo en cuenta la capacidad de recuperación de los ecosistemas, el uso circular de los flujos de materiales y la extensión de la vida útil a través de la implementación de la innovación tecnológica, alianzas y colaboraciones entre actores y el impulso de modelos de negocio que responden a los fundamentos del desarrollo sostenible.”⁵

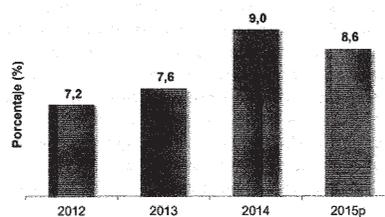
El principal aporte diferenciador del concepto de economía circular es su carácter sistémico y holístico; se enfoca en optimizar los sistemas teniendo en cuenta todos sus componentes. La definición pretende un sistema productivo que se autorestaura y autogenera por su diseño interconectado e inteligente, tal como ocurre en la naturaleza donde residuos de un organismo son la materia prima de otro, y donde existen relaciones simbióticas entre especies, como por ejemplo el ciclo del carbono o del nitrógeno.

La Estrategia nacional de economía circular reconoce varios indicadores propuestos por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos -OCDE para examinar el avance de los países en el marco de las evaluaciones de desempeño ambiental, como: la intensidad en el consumo de materiales y la intensidad energética, las emisiones de dióxido de carbono (CO2) por habitante, la tasa de aprovechamiento de residuos o la tasa de reciclaje, la huella ecológica por habitante por hectárea, el porcentaje de reutilización de agua y el porcentaje de aprovechamiento de biomasa.⁶

Gráfica 1: Tasa de reciclaje y nueva utilización.

⁵ ELLEN MACARTHUR FOUNDATION. Towards the circular economy. Economic and business rationale for an accelerated transition. Journal of Industrial Ecology, 2014

⁶ OCDE & CEPAL. Evaluaciones de desempeño ambiental, Colombia highlights. 2014. Obtenido de <http://dx.dio.org/10.1787/9789264111318-en>



Tomado de: Cuenta ambiental y económica de flujo de materiales – Residuos sólidos.⁷

La utilización de residuos y productos residuales hace referencia al uso de materiales en los procesos de tratamiento y manejo de las actividades económicas, los procesos de acumulación en sitios de disposición final, y a los flujos que van directamente al ambiente.

El modelo de economía circular se dirige hacia un nuevo paradigma, implica una nueva modalidad de hacer productos desde su mismo origen, desde su diseño, y permite hacer negocios atendiendo al crecimiento económico de la sociedad, a la sustentabilidad ambiental y a la disminución de los riesgos por la volatilidad e incertidumbre de precios de las materias primas y recursos energéticos⁸

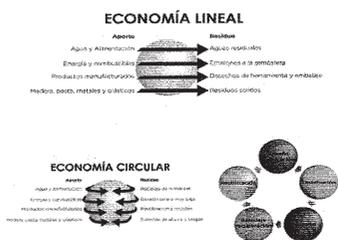
Los paradigmas de la economía circular tienen una evolución constante como respuesta a los desafíos globales actuales de escasez de los recursos ante los escenarios de sobreexplotación de los límites abióticos y bióticos a nivel mundial, la preservación eficiente de los ecosistemas y la construcción del bienestar social, el aumento de la competitividad empresarial y una lucha frontal por frenar las consecuencias desarrolladas por el cambio climático.

⁷ DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Cuenta ambiental y económica de flujo de materiales – Residuos sólidos. Bogotá, 2017. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/ambientales/cuentas_ambientales/cuentas-residuos/BT-Cuenta-residuos-2015p.pdf

⁸ WORLD ECONOMIC FORUM. Towards the circular economy: accelerating the scale-up across global supply chains. World Economic Forum. Geneva, Switzerland, 2014.

La esencia fundamental en el modelo circular de la economía es la representatividad alternativa de los paradigmas económicos lineales, los cuales predominan actualmente mayoritariamente en las economías mundiales y se caracterizan por la secuencia clásica de “extraer-producir-consumir-eliminar”. La característica fundamental que tienen los modelos lineales es su premisa sobre la abundancia de los recursos, su facilidad de acceso y los bajos costos que conlleva la eliminación de los desechos. La premisa de dicho modelo es insostenible globalmente a largo plazo, mientras tanto, los modelos sustitutos alternativos empiezan a tener de a poco, mucha más repercusión en la planeación de la política económica mundial.

Figura 1: Ilustración economía lineal vs economía circular.



Tomado de: Economía circular y sostenibilidad 2017⁹.

La economía circular contempla algunos principios¹⁰ fundamentales que pueden ser configurados dentro de la materia de estudio para el objeto de este proyecto de ley, por ello, para estos planteamientos particulares se tendrán en cuenta 3 principios obligatorios para el correcto análisis de la economía circular, su alcance y dinámica en una economía tradicional.

⁹ CANU, Mauricio Espaliat. Economía circular y sostenibilidad. Santiago de Chile. 2017. Obtenido de: https://wolfypablo.com/documentacion/documentos/2017-10/710%20Economia_circular_y_sostenibilidad.pdf

¹⁰ OBSERVATORIO DE DESARROLLO ECONÓMICO, Coord.: Escorcía, Bohórquez Cindy; Mosquera, José Leonardo. Notas de coyuntura: Principios de economía circular DESR 190. Bogotá D.C, Colombia. p 4. 2019. Obtenido de: http://observatorio.desarrolleconomico.gov.co/sites/default/files/files_articles/nota190economiacircular.pdf

- 1. Uso responsable de energías renovables:** Busca mejorar y preservar el capital natural existente, equilibrando los flujos de recursos renovables, desmaterializando la utilidad y ofreciendo ventajas cualitativas y de forma virtual siempre que sea posible.
- 2. Eficacia energética:** Optimizar el uso de los recursos rotando productos, componentes y materiales con la máxima utilidad en todo momento, tanto en los ciclos técnicos como en los biológicos. Esto supone diseñar de modo que pueda repetirse el proceso de fabricación, restauración y reciclaje de modo que los componentes y materiales recirculen y sigan contribuyendo a la economía
- 3. Gestión óptima de todos los recursos:** La promoción eficiente deberá garantizar la eliminación de cualquier proceso de diseño que repercuta negativamente en la reducción de factores contaminantes dentro de la producción.

LAS RELACIONES PRODUCTIVAS EN LA ECONOMÍA CIRCULAR.

La Economía Circular plantea unos cambios sustanciales en el modelo productivo, dando origen a la reutilización y la compra de materiales como eje de generación de valor agregado para el fortalecimiento del desarrollo económico local. La reutilización de materias primas y la comercialización de productos reutilizables con otros podría garantizar la reducción de los costos de producción en las empresas, mejorando consigo su margen de ganancia en el mercado.

Entre los factores generadores de valor agregado se podría resaltar la minimización de los recursos finitos por medio de procesos y diseños ecosostenibles, disminuyendo costos de producción. Reducir y minimizar procesos podría garantizar reducción en el consumo de agua, energía eléctrica y gas. La reducción de estos factores dependerá del producto o servicio producido.

Adicionalmente, otra forma de generar valor agregado dentro de la economía circular es el reciclaje de los productos terminados y consiste en reutilizar los productos puestos a la venta, una vez cumplida su misión para el consumidor final.¹¹ Utilizando procesos de separación de desechos y reciclaje, el consumidor puede devolver al productor los artículos que han cumplido con su función para que sean reingresados a la producción, siendo objeto de procesos de transformación o no.

¹¹ Ibid., p 5.

La transformación de los desechos en materia reutilizable acentúa el círculo virtuoso de la producción ecoeficiente sostenida por la economía circular, profundizar relaciones productivas sostenibles podría generar oportunidades comerciales para las empresas que profundicen dicho sistema productivo, reduciría la huella de carbono, buscaría alternativas para la generación y consumo de energías limpias, produciría valor agregado a la economía regional aportando en la medición tangible del PIB.

UNA TRANSICIÓN HACIA LA ECONOMÍA CIRCULAR.

La búsqueda de mejores condiciones ambientales dentro de las economías globales, sin dejar de lado las tasas marginales de ganancia en las empresas que compiten en la economía nacional, conduce a que los gobiernos de manera conjunta con las empresas exploren nuevas formas de producción y reutilización de ciertos productos, a restaurar los materiales valiosos, y a optimizar el consumo de energía. Reducir los costos de producción sin tener perjuicio en las condiciones laborales del trabajador debe ser la premisa empresarial para los desafíos del nuevo paradigma ambiental.

Si bien las evidencias muestran planeamientos entregados por la economía circular¹² no se ha profundizado dentro de la sociedad colombiana y su aparato productivo, análogamente numerosas empresas se suman a la transformación de su proceso productivo, dando un paso al costado en la producción lineal y abriendo espacios paulatinamente más fuertes en ciertos sectores claves. La reglamentación en torno a crear fundamentación jurídica especial para la economía circular podrá garantizar la masificación de metodologías de producción limpias y ambientalmente eficientes. Esta realidad se proyecta más allá de una simple declaración de intenciones, puesto que, como anteriormente se demostró, abundantes casos de éxito así lo confirman, y los responsables políticos están admitiendo el potencial que tiene el concepto de la circularidad para alcanzar objetivos clave.

Los sólidos motivos sociales y económicos que subyacen bajo los principios de la economía circular exigen análogamente plantear un debate crucial: frenar la sobreproducción y el consumo desenfrenado como mecanismo análogo para profundizar los beneficios preexistentes con el desarrollo de economías circulares. Una transición escalonada en el aparato productivo

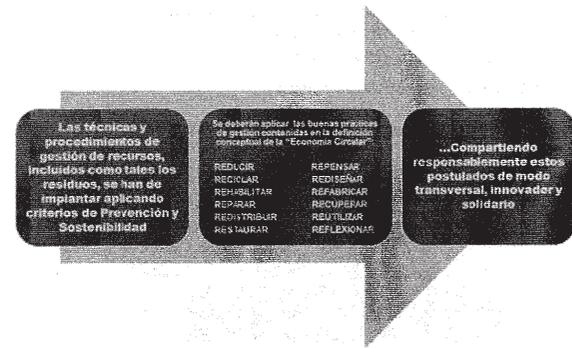
¹² “De acuerdo con cifras de la Secretaría Distrital de Hábitat, Bogotá recicla aproximadamente el 17% de sus residuos sólidos, lo que lleva a que mensualmente ingresen al relleno sanitario Doña Juana 189.238 toneladas de residuos no aprovechados.” Tomado de: <https://www.portafolio.co/opinion/otros-columnistas-1/hacia-una-economia-circular-507336>

podrá beneficiar la masificación de los nuevos paradigmas productivos, mejores modelos de negocio y comportamientos sociales acordes a la nueva caracterización económica.

A su vez, esta realidad exige definir no solo el coste económico de dicha transición, sino también su coste social. El coste de la transición puede incluir inversiones en activos y en nuevas infraestructuras materiales y digitales, así como en investigación, formación especializada, asistencia para promover la penetración de mercado de los nuevos productos, y apoyo transitorio a los sectores afectados.

La clave del éxito de las inversiones en modelos circulares dependerá del comportamiento de los ciudadanos, si crece y a qué ritmo la demanda de productos respetuosos con el medio ambiente, y si las empresas cuentan con incentivos para llevar a cabo dichas inversiones. No obstante, la base de los conocimientos actuales es de naturaleza fragmentada, y es necesaria una mejor comprensión de los diversos aspectos de la dinámica del sistema, de las estructuras y funciones de la producción, de la dirección del consumo, de los mecanismos financieros y fiscales, y de los factores desencadenantes del desarrollo de innovaciones tecnológicas y sociales.

Figura 2: Instrumento de sostenibilidad.



Tomado de: Economía circular y sostenibilidad. ¹³

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

En términos generales, los argumentos que ratifican la sostenibilidad ambiental como mecanismo para asegurar la estabilidad socioeconómica tanto internacional como localmente, están contenidas en el marco de la Agente 2030 de las Naciones Unidas, la cual desarrollo de manera específica los objetivos de Desarrollo Sostenible para salvaguardar los intereses generales. Los siguientes objetivos se enmarcan puntualmente en medio del cuidado ambiental sostenible.

En lo referente a la economía circular, siete de estos objetivos están directamente alineados con sus fundamentos y principios. Concretamente, destacan los relativos a¹⁴:

- ✓ Agua limpia y saneamiento – Objetivo seis.
- ✓ Energía asequible y no contaminante – Objetivo siete.
- ✓ Industria, innovación e infraestructura – Objetivo nueve.
- ✓ Ciudades y comunidades sostenibles – Objetivo once.
- ✓ Producción y consumo responsable – Objetivo doce.
- ✓ Acción por el clima – Objetivo trece.
- ✓ Alianzas estratégicas enfocadas a objetivos – Objetivo diecisiete.

Figura 3: Objetivos de desarrollo sostenible.



¹³ Economía y sostenibilidad, Op. Cit., p 206.
¹⁴ Ibid., p 185.

Tomado de: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD.¹⁵

Los 17 ODS están integrados, ya que reconocen que las intervenciones en un área afectarán los resultados de otras y que el desarrollo debe equilibrar la sostenibilidad medio ambiental, económica y social.

En la jurisprudencia colombiana se pueden encontrar leyes y decretos que dan un marco de legalidad a los planteamientos y propuestas contempladas para dar fomento a la producción sostenible y podrían entregarnos un piso jurídico para las propuestas contenidas en este proyecto de ley. Las propuestas de la economía circular y el fomento de la preservación ambiental robustecen el estado social de derecho.

1. **Ley 1931 de 2018:**¹⁶ La presente ley tiene por objeto establecer las directrices para la gestión del cambio climático en las decisiones de las personas públicas y privadas, la concurrencia de la nación, departamentos, municipios, distritos, áreas metropolitanas y autoridades ambientales principalmente en las acciones de adaptación al cambio climático, así como en mitigación de gases efecto invernadero, con el objetivo de reducir la vulnerabilidad de la población y de los ecosistemas del país frente a los efectos del mismo y promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable y un desarrollo bajo en carbono.
2. **Ley 1834 de 2019:**¹⁷ Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo de París", adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia.
3. **Ley 23 de 1973:**¹⁸ Es objeto de la presente ley prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente y buscar el mejoramiento, conservación y restauración de los recursos naturales renovables,

¹⁵ PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO – PNUD. Apoyo del PNUD para la implementación de la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Nueva York. 2016. Obtenido de: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/poverty-reduction/undp-support-to-the-implementation-of-the-2030-agenda.html>

¹⁶ CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1931 de 2018 “Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático.” Bogotá. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1931_2018.html

¹⁷ CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1834 de 2019 “Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de París”, adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia.” Bogotá. 2017. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1844_2017.html

¹⁸ CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 23 de 1973 “Por la cual se conceden facultades extraordinarias al presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones”. Bogotá. 1973. Obtenido de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/view/Document.asp?id=1579056#:~:text=LEY%2023%20DE%201973&text=DECRETA%3A,los%20habitantes%20del%20Territorio%20Nacional.>

para defender la salud y el bienestar de todos los habitantes del Territorio Nacional.

4. **Ley 1715 de 2014:**¹⁹ La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo y la utilización de las fuentes no convencionales de energía, principalmente aquellas de carácter renovable, en el sistema energético nacional, mediante su integración al mercado eléctrico, su participación en las zonas no interconectadas y en otros usos energéticos como medio necesario para el desarrollo económico sostenible, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la seguridad del abastecimiento energético. Con los mismos propósitos se busca promover la gestión eficiente de la energía, que comprende tanto la eficiencia energética como la respuesta de la demanda.
5. **Ley 1530 de 2012 - Artículo 25:**²⁰ El Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación tendrá como objeto incrementar la capacidad científica, tecnológica, de innovación y de competitividad de las regiones, mediante proyectos que contribuyan a la producción, uso, integración y apropiación del conocimiento en el aparato productivo y en la sociedad en general, incluidos proyectos relacionados con biotecnología y tecnologías de la información y las comunicaciones, contribuyendo al progreso social, al dinamismo económico, al crecimiento sostenible y una mayor prosperidad para toda la población.
6. **Decreto 1543 de 2017:**²¹ De conformidad con lo señalado en los artículos 6 y 10 de la Ley 1715 de 2014, el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía (en adelante FENOGÉ), tendrá como objetivo financiar programas de FNCE y

¹⁹CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1715 de 2014 "Por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional." Bogotá, 2014. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1715_2014.html
²⁰CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1530 de 2012: "Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías." Bogotá, 2012. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1530_2012.html
²¹PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1543 de 2017 "Por el cual se reglamenta el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía, FENOGÉ, adicionando una Sección 5 al Capítulo 3 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía 1073 de 2015" Bogotá, 2017. Obtenido de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=83537>

gestión eficiente de la energía, a través de su fomento, promoción, estímulo e incentivo.

7. **Decreto 870 de 2017:**²² Se tiene por objeto establecer las directrices para el desarrollo de los Pagos por Servicios Ambientales y otros incentivos a la conservación que permitan el mantenimiento y generación de servicios ambientales en áreas y ecosistemas estratégicos, a través de acciones de preservación y restauración.

V. IMPACTO FISCAL

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 *Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de

²² PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto "Por el cual se establece el Pago por Servicios Ambientales y otros incentivos a la conservación" Bogotá, 2017. Obtenido de: <http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/decretos/870-ba.pdf>

Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

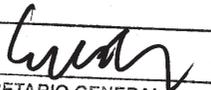
Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

VII. REFERENCIAS:

1. AYRES, R., & SIMONIS, U. Industrial metabolism: restructuring for sustainable development. 1994. Obtenido de <https://www.mincotur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/351/Economia02.pdf>
2. CANU, Mauricio Espaliat. Economía circular y sostenibilidad. Santiago de Chile. 2017. Obtenido de:

https://wolfypablo.com/documentacion/documentos/2017-10/710%20Economia_circular_y_sostenibilidad.pdf

3. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 23 de 1973 "Por la cual se conceden facultades extraordinarias al presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones". Bogotá, 1973. Obtenido de: <http://www.suin-juricol.gov.co/viewDocument.asp?id=1579056#:-:;text=LEY%2023%20DE%201973&text=DECRETA%3A,los%20habitantes%20del%20Territorio%20Nacional>.
4. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1530 de 2012: "Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías." Bogotá, 2012. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1530_2012.html
5. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1715 de 2014 "Por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional." Bogotá, 2014. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1715_2014.html
6. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1931 de 2018 "Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático." Bogotá, 2018. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1931_2018.html
7. DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Cuenta ambiental y económica de flujo de materiales – Residuos sólidos. Bogotá, 2017. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/ambientales/cuenta_s_ambientales/cuentas-residuos/BT-Cuenta-residuos-2015p.pdf
8. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Estudio en la intensidad de la utilización de materiales y economía circular en Colombia para la

<p>Misión de Crecimiento Verde. Bogotá, p 7. 2017. Obtenido de: https://www.dnp.gov.co/Crecimiento-Verde/Documents/ejes-tematicos/Circular/Resumen%20Diagnostico%20-%20Taller%20Econom%C3%ADa%20Circular.pdf</p> <p>9. ELLEN MACARTHUR FOUNDATION. Towards the circular economy. Economic and business rationale for an accelerated transition. Journal of Industrial Ecology. 2014</p> <p>10. MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE; MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO., Coord.: Saer, Alex José; González, Lucy Esperanza. <i>Estrategia nacional de economía circular: Cierre de ciclos de materiales, innovación tecnológica, colaboración y nuevos modelos de negocio</i>. Bogotá D.C., Colombia. 2019.</p> <p>11. MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia. Bogotá, Colombia. 1997.</p> <p>12. OBSERVATORIO DE DESARROLLO ECONÓMICO, Coord.: Escorcía, Bohórquez Cindy; Mosquera, José Leonardo. <i>Notas de coyuntura: Principios de economía circular DESR 190</i>. Bogotá D.C., Colombia. p 4. 2019</p> <p>13. OCDE & CEPAL. <i>Evaluaciones de desempeño ambiental, Colombia highlights</i>. 2014. Obtenido de http://dx.dio.org/10.1787/9789264111318-en</p> <p>14. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1543 de 2017 "Por el cual se reglamenta el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía, FENOGÉ, adicionando una Sección 5 al Capítulo 3 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía 1073 de 2015" Bogotá, 2017. Obtenido de: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=83537</p>	<p>15. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PAR EL DESARROLLO – PNUD. Apoyo del PNUD para la implementación de la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Nueva York. 2016. Obtenido de: https://www.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/poverty-reduction/undp-support-to-the-implementation-of-the-2030-agenda.html</p> <p>16. WORLD ECONOMIC FORUM. Towards the circular economy: accelerating the scale-up across global supply chains. World Economic Forum. Geneva, Switzerland, 2014.</p> <p>Atentamente,</p> <p> FABIAN DÍAZ PLATA Senador de la República</p> <p>SENADO DE LA REPÚBLICA Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992) El día <u>21</u> del mes <u>Julio</u> del año <u>2022</u> se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. <u>23</u>. Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: _____  SECRETARIO GENERAL</p>
--	---

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.023/22 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE INCENTIVA LA GENERACION DE EMPLEO VERDE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SÉPTIMA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SÉPTIMA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 24 DE 2022 SENADO

por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte.

Proyecto de Ley No. ___ de 2022 SENADO

"Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte"

EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA:

ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.

ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructuración tarifaria de peajes. El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación expedirán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Invias y de la ANI, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación y mantenimiento.

Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.

Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía.

ARTÍCULO 3. Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.

PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

PARÁGRAFO 3o. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.

PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".

ARTÍCULO 4. Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia. En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revierte a la Nación o a las entidades territoriales, se seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley."

ARTÍCULO 5. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación.

e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valoración. El procedimiento para causar y distribuir la valoración, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.

PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."

ARTÍCULO 6. Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."

ARTÍCULO 7. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.

También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.

En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.

Cuando se trate de Asociaciones Público Privadas para el desarrollo de infraestructura vial, la retribución deberá tener en cuenta la reglamentación marco que expida el Gobierno Nacional, además de los aspectos señalados en el inciso anterior.

Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.

PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.

PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.

PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.

ARTÍCULO 8. Prohibición de peajes internos. Los Municipios o Distritos no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación.

Las entidades del orden nacional y territorial tendrán prohibida la instalación de peajes en vías terciarias.

ARTÍCULO 9. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 10. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de cassetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.

ARTÍCULO 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY NO. ___ DE 2022 SENADO

“Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte”

La presente exposición de motivos está compuesta por cuatro (4) apartes

1. Antecedentes del proyecto de ley
2. Objeto del proyecto de ley.
3. De la regulación y el estado de los peajes en Colombia.
4. Contenido del proyecto de ley.
5. Causales de impedimento.

1. Antecedentes del proyecto de ley

Esta iniciativa legislativa se radico el 27 de abril del 2021, tuvo su primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de esta se creo una comisión accidental especial para discutir este importante tema, debido al transito de legislatura esta iniciativa fue archivada, sien embargo y debido a la gran importancia de este tema, se vuelve a presentar.

El texto del proyecto de ley conserva el espíritu del proyecto mencionado y se realizaron unas modificaciones a fin de fortalecer la iniciativa legislativa, para que pueda ser discutido en esta legislatura.

2. Objeto del Proyecto de Ley

El presente proyecto de ley crea los lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.

3. Del estado de los peajes en Colombia y su regulación.

La infraestructura de transporte es uno de los aspectos que más influyen en

la calidad de vida de las personas, de un lado, permite que los habitantes del territorio se puedan desplazar en vías adecuadas y de calidad; y de otro, posibilita que los productos nacionales e importados puedan llegar a los hogares, y que los bienes producidos en el país puedan llegar a otros destinos, de forma que también es un elemento clave del desarrollo económico.

Desafortunadamente, a pesar de su relevancia, según las cifras del Foro Económico Mundial – WEF, Colombia se ubicó en el puesto 102 de entre 141 países en el ranking de calidad de carreteras, que hace parte del Índice Global de Competitividad del 2019¹. Esto se debe a que el país aún acumula un rezago histórico significativo por la falta de inversión en infraestructura de transporte, razón por la que, desde principios de la década de los noventa, el país empezó a ajustar el marco normativo para poder impulsar este tipo de proyectos.

Sin perjuicio de otras disposiciones aplicables, las principales normas que determinan el desarrollo de infraestructura de transporte en Colombia son la Ley 80 de 1993 (“Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”), la Ley 105 de 1993 (“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”), la Ley 1508 de 2012 (“Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas”) y la Ley 1682 de 2013 (“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte”).

La Descentralización de la Infraestructura vial y la responsabilidad de apropiación de recursos presupuestales para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de vías.

La Ley 105 de 1993, “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, fue una de las primeras normativas que materializó el proceso de descentralización de la red vial, pues definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles administrativos y precisó las funciones y responsabilidades correspondientes a cada una.

Así pues, en primera medida, la Ley 105 de 1993, definió la infraestructura de

¹ World Economic Forum - WEF, The Global Competitiveness Report, 2019. Disponible en: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

<p>transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 12. Definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:</p> <p>1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:</p> <p>a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.</p> <p>b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.</p> <p>c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre sí, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.</p> <p>d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.</p> <p>e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.</p> <p>Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.</p> <p>Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación. (...)</p> <p>En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la ley en comento</p>	<p>establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, los siguientes tipos de vías:</p> <p>a. Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley;</p> <p>b. Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos.</p> <p>c. Aquellas que en el futuro sean departamentales.</p> <p>d. Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional.</p> <p>e. Las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta.</p> <p>Por su parte, el artículo 17 de la Ley 105, dispone que hacen parte de la infraestructura vial distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del distrito o municipio y, al igual que en el caso anterior, las vías alternas que se le transfieran cuando se acometa la construcción de una vía nacional o departamental.</p> <p>Así mismo, la descentralización de las competencias en materia de infraestructura vial, además de trasladar la "propiedad" de las vías a las entidades territoriales, trajo consigo la responsabilidad de apropiar, en los respectivos niveles administrativos, los recursos presupuestales que se requieren para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de estas.</p> <p>De tal manera, el artículo 19 de la Ley 105 de 1993, señala:</p> <p>Artículo 19. Constitución y conservación. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley".</p> <p>En concordancia con lo expuesto, la Nación y las entidades territoriales están en la obligación de incorporar dentro de su plan de desarrollo e inversiones, proyectos y obras para garantizar la sostenibilidad y transitabilidad de las vías bajo su responsabilidad,</p>
<p>según las competencias asignadas en dicha ley y de apropiar en sus respectivos presupuestos las partidas que se requieran para el efecto.</p> <p>Así mismo, dispone el artículo 20 de la Ley 105 de 1993:</p> <p>Artículo 20. Planeación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.</p> <p>Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.</p> <p>En el mismo sentido, el capítulo III de la Ley 105 de 1993 faculta a la Nación y a las entidades territoriales para que además de los recursos que se incluyan en el presupuesto de inversión de cada entidad, financien la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a su cargo, a través del cobro de peajes, tarifas, tasas o contribuciones de valorización. Particularmente, el artículo 21 <i>ibidem</i> indica que:</p> <p>Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.(...)</p> <p>A renglón seguido, la norma establece los principios que se deberán observar para la fijación del cobro de peajes:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento,</p>	<p>operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de los motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>Parágrafo 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>Parágrafo 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>Parágrafo 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>Parágrafo 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p>La norma arriba citada dispone las principales excepciones al cobro de la tarifa de peaje, y establece que la fijación del valor de la tasa será</p>

diferencial pues dependerá de las distancias recorridas, el tipo de vehículos que transitan y los costos de operación, asimismo, determina que se deberá tener en cuenta un criterio de equidad fiscal.

En lo que corresponde a las vías concesionadas a cargo de la Nación o de las entidades territoriales, el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 dispone lo siguiente:

Artículo 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. (...).

Parágrafo 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado. (...).

Parágrafo 3o. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.

Por lo tanto, la Nación y las entidades territoriales podrán financiar la infraestructura de transporte concesionada con recursos de su respectivo presupuesto, peajes y/o valorización. En el contrato de concesión se deberá establecer la fórmula para la recuperación de la inversión.

Se destaca que mediante esta modalidad contractual, los ingresos provenientes de la operación de la obra serán asignados en su totalidad al

concesionario, hasta que este obtenga el retorno esperado por la inversión dentro del plazo pactado en el contrato. Una vez termine el periodo de la concesión, la Nación o la entidad territorial, según corresponda, podrá recuperar su inversión con la operación de la obra.

Ahora bien, es necesario precisar qué autoridades son las encargadas de adelantar la administración en la ejecución de los proyectos de infraestructura vial, habida cuenta de las anteriores consideraciones. Así las cosas, encontramos dos grandes bloques en cuanto a la administración de las obras de infraestructura vial, principalmente marcado por los diferentes niveles administrativos, así, en primer lugar es posible identificar las vías que corresponden a la Nación, divididas en vías concesionadas y no concesionadas; y en otro bloque a las vías que corresponden a los departamentos, municipios y distritos.

De las vías de la Red Vial Nacional

De las vías no concesionadas de la Red Vial Nacional

Por un lado, el Instituto Nacional de Vías — INVIAS - es un Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, creado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, cuyo objeto es "[l]a ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte".

El INVIAS no suscribe contratos de concesión ni de APP para la ejecución de obras de infraestructura vial, que se requieran para la construcción, mantenimiento, mejoramiento y conservación de la red vial nacional, pues su función es la de adelantar dichas obras, por medio de la suscripción de contratos bajo la modalidad de obra pública, prevista en el Estatuto de Contratación Administrativa.

En tal sentido, los contratos celebrados por el INVIAS, se rigen por el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 que define el contrato de obra pública como aquél que celebren las Entidades Estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y en general para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles. Y por tratarse de infraestructura de transporte estos procesos de contratación se rigen por las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011 y 1682 de 2013.

Adicional a ello, el artículo 22 de la Ley 105 de 1993 señala lo siguiente: "Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del

Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia".

Asimismo, el INVIAS mediante el recaudo del valor de la tasa de peaje dota a la Nación de parte de los recursos necesarios para ejecutar los proyectos viales que permitan brindar adecuados niveles de servicio a los usuarios de la infraestructura vial nacional, con inversiones en mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura vial a cargo del INVIAS.

De las vías concesionadas de la Red Vial Nacional

Por otra parte, los numerales 1 y 5 del artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, establecen que le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura, identificar, evaluar la viabilidad, y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos y relacionados, así como elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.

Con fines ilustrativos, debe aclararse que las concesiones deben entenderse como una especie dentro del género de Asociaciones Público Privadas, como lo establece el artículo 2° de la Ley 1508 de 2012 en los siguientes términos:

Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas(...).

Por su parte, el numeral 4° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 define los contratos de concesión como:

[L]os que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente,

a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

Ahora bien, el artículo 1° de la Ley 1508 de 2012 definió las Asociaciones Público Privadas como "un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio".

Aplicable, según el artículo 3° de la Ley 1508 de 2012, a "todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos".

Con base en las anteriores consideraciones, a continuación se relacionan algunas diferencias existentes entre el Régimen de concesiones y el Régimen de la Ley 1508 de 2012:

Régimen de concesiones	Régimen de la Ley 1508 de 2012
No hay lugar a iniciativa privada.	Pueden ser de iniciativa pública o privada.

² Procuraduría General de la Nación, Todo lo que necesitas saber sobre las Asociaciones Público Privadas de Iniciativa Privada, Primera Edición, 2015, págs. 14 y 15. Disponible en: <https://www.procuraduria.gov.co/portal/media/file/AsociacionesPublicasPrivadas.pdf>

La retribución puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue al concesionario en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual, entre otras posibilidades.	La remuneración está condicionada a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto. Lo anterior implica que deben incluirse indicadores de calidad para medir el desempeño del contratista.
El plazo es el que se haya pactado en el contrato, y debe conciliar la expectativa del concesionario de amortizar la inversión y la obligación del Estado de no imponer restricciones a la competencia más allá de lo necesario.	Los contratos de APPs tienen un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas, a menos que se requiera un plazo mayor, caso en el cual se requiere de un concepto previo favorable del CONPES.
Se puede pactar el pago de anticipo.	No es posible pactar anticipo en este tipo de contratos.
Los aportes estatales se empiezan a hacer desde la etapa de construcción.	Los aportes estatales se hacen sólo a partir de la etapa de operación y mantenimiento.
Las adiciones no pueden ser superiores al 50% del valor inicial.	En el caso de APP's de iniciativa pública o de iniciativa privada que requieren desembolso de recursos públicos, las adiciones de recursos públicos no pueden superar el 20% del valor del contrato inicialmente pactado.

Los contratos de concesión y de APP para construcción de infraestructura vial, se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI,

y llevan ligado el valor de las tarifas de peaje a la ejecución de las obras, con fundamento en el modelo financiero con el cual el inversionista privado obtiene en el desarrollo del proyecto la retribución de la inversión realizada, exclusivamente sobre las obligaciones que le son exigibles en virtud del contrato celebrado y de su propio modelo financiero, de su absoluta responsabilidad y riesgo.

El Documento CONPES 3760 de 2013 "Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público Privadas: cuarta generación de concesiones viales" traza en los siguientes términos el horizonte de los nuevos proyectos:

Es importante mencionar que el desarrollo de obras de importante magnitud como las que se derivan del programa de cuarta generación de concesiones viales, requieren (sic) de un mecanismo de generación de ingresos propios de los proyectos, que principalmente derivan de los ingresos de peaje, lo cual implica el pago por el uso de la infraestructura, para cubrir la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura. Lo anterior implica que dentro de las estructuraciones se tienen previstas la instalación de nuevas casetas de peaje, y en algunos casos el reajuste de tarifas en peajes existentes, lo que requiere de una gestión social importante por parte de la ANI en coordinación con las autoridades locales, para que se concreten dichas fuentes de recursos.

(...)

Según las estimaciones iniciales realizadas por la ANI, el programa de cuarta generación de concesiones viales (4G), contempla una inversión aproximada de \$47 billones de pesos constantes de 2012 (CAPEX) a ser ejecutada en un periodo de 8 años a partir de su contratación, así como la operación y el mantenimiento de la infraestructura por periodos entre 25 y 30 años. Esta inversión y la operación y mantenimiento de la infraestructura concesionada serán retribuidas con ingresos por recaudos de peajes y por aportes públicos provenientes del Presupuesto General de la Nación³. (Subrayado y negrilla fuera de texto).

En otras palabras, desde el diseño de las concesiones viales de cuarta

³ Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES, Documento CONPES 3760 "Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público Privadas: cuarta generación de concesiones viales", 2013, págs. 52 y 61. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3%B3micros/3760.pdf>

generación (4G) se planteó que los ingresos de peaje y los aportes del Presupuesto Nacional financiarían la estructuración financiera de este tipo de obras.

El porcentaje que corresponde a una y otra fuente de ingresos varía en cada proyecto, pero puede afirmarse que en las APP de iniciativa pública, la participación del recaudo de peajes se encuentra entre 40% y el 62%; mientras que en las APP de iniciativa privada, el 100% de los recursos proviene de los ingresos de peaje⁴.

En palabras del entonces presidente de la ANI, Luis Fernando Andrade "[e]n promedio son necesarios aportes de la Nación de 2.5 billones de pesos anuales por 25 años, que serán compensados por un valor equivalente de impuestos adicionales. Los peajes, sin embargo, son la columna vertebral del programa de Autopistas de 4G"⁵.

Esa es sin duda una de las principales críticas al modelo de financiación actual de la infraestructura de transporte.

Competencia para establecer las tarifas de peajes

El Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias" establece:

Artículo 6°. Funciones del Despacho del Ministro de Transporte. Son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.

6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo(...).

De tal manera, el Ministerio de Transporte es quien establece los peajes,

⁴ El Espectador, Agencia Nacional de Infraestructura-ANI, *Los peajes están por las nubes! Esto responde el Gobierno*, 22 de enero de 2021. Disponible en: <https://www.semana.com/economia/articulo/los-peajes-están-por-las-nubes-esto-responde-el-gobierno/202119/>

⁵ Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, "Los peajes en las autopistas de 4g - el pago de peajes nos permite ahorrar dinero y tiempo, 26 de noviembre de 2015. Disponible en: <https://www.ani.gov.co/articulo/los-peajes-en-las-autopistas-de-4g-el-pago-de-peajes-nos-permite-ahorrar-dinero-y-tiempo>

tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de infraestructura, teniendo en consideración, por un lado, los estudios de la ANI para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo y lo propio de aquellos que están a cargo del INVIAS.

De las vías de la Red Vial Territorial

Como se presentó anteriormente, el artículo 16 de la Ley 105 de 1993 precisa el alcance de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos y el artículo 17 *ibidem* indica el tipo de vías que hacen parte de la infraestructura de transporte de los municipios y distritos.

Por otra parte, el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 establece que los departamentos, municipios y distritos podrán valerse del contrato de concesión para que los particulares construyan, rehabiliten y conserven las vías de las que son titulares. Para ello, podrán establecer peajes y/o valorización.

En el primer caso, las entidades territoriales deberán establecer la fórmula de recuperación de la inversión en el contrato, ahora bien, a diferencia de lo dispuesto en el artículo 21 de la misma ley, en esta norma no se establecen criterios para que la entidad fije el valor de la tasa correspondiente al cobro de peaje.

Consideraciones sobre el recaudo de peajes

Dicho lo anterior, es creciente la inconformidad de la ciudadanía con las tarifas de los peajes, los incrementos anuales y las distancias entre las casetas de peajes, como se desarrolla enseguida.

En primer lugar, se conoce que a enero de 2021, el país cuenta con 177 casetas de peaje, de estas, 100 están a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, 45 a cargo del Invias y las restantes a cargo de los departamentos, distritos y municipios. Es por lo anterior, que la proliferación de peajes en las carreteras del país ha sido motivo del rechazo generalizado por los usuarios.

Uno de los casos que más llama la atención es el de la vía Bogotá – Villavicencio, donde en apenas 117 kilómetros hay cuatro estaciones de peaje, pero además, entre las casetas de Puente Quetame y Boquerón II distan apenas 35 kilómetros y entre las de Pipiral y Puente Quetame hay tan solo 27.8 kilómetros de distancia. De igual manera, es muy diciente la

cercanía entre las casetas de peaje de Río Bogotá y Mondoñedo, solo separadas por 19,4 kilómetros.

También es notoria la concentración exacerbada de peajes en algunos departamentos, como es el caso de Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca, y esa densidad en ciertas zonas del país plantea interrogantes, por ejemplo, ¿a qué se debe que en los 341 kilómetros que separan a Medellín y Turbo solo haya un peaje, mientras que entre Tunja e Ibagué hay 6 peajes (340 kilómetros), y entre Manizales y Cali hay 7 peajes (258 kilómetros)?, ¿por qué hay 12 estaciones de peaje entre Bogotá y Cartagena (1050 kilómetros), pero entre Cali y Bogotá (464 kilómetros), donde la distancia es mucho menor, hay 10 peajes?

Ahora bien, esta situación que tanto lamentan los colombianos ya había sido anunciada por el presidente de la ANI en 2012: "Y en cuanto a los peajes, sí le digo una cosa: la infraestructura es cara y hay que pagarla. En el programa que vamos a sacar nosotros, vamos a tener peajes cada 40 kilómetros, que es lo que permite la ley, y se van a tener las tarifas que permite la ley"⁶.

Por otra parte, las cifras indican que "[d]e 2014 hasta 2020, la ANI ha recaudado en peajes más de \$18 billones (\$18.465.056'990.155) y que el Inviás ha recaudado, desde 1994, más de \$8 billones (\$8.346.436'969.927). Es decir, a través de peajes, se han recaudado más de \$26 billones en Colombia, una cifra a la que le faltan muchos ceros porque no incluyen los peajes administrados por los departamentos"⁷.

⁶ Agencia Nacional de Infraestructura-ANI. (22 de Enero de 2021). ¡Los peajes están por las nubes! Esto responde el Gobierno. (R. Semana, Entrevistador) Obtenido de <https://www.semana.com/economia/articulo/los-peajes-están-por-las-nubes-esto-responde-el-gobierno/202119/>

⁷ Cuartas Rodríguez, Pilar, "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

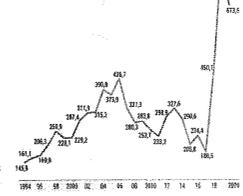
¿Cuánto ha recaudado la ANI en peajes?

Cifras en billones de pesos



¿Cuánto ha recaudado el INVIAS en peajes?

Cifras en miles de millones de pesos



Fuente: Cuartas Rodríguez, Pilar, "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

Las elevadas tarifas son otro de los reparos frecuentes por parte de los usuarios de las vías, teniendo en cuenta que el promedio anual del recaudo por fuente de peajes es cercano a los \$3,5 billones de pesos. El año pasado por la movilización de vehículos en las vías concesionadas, la Agencia Nacional de Infraestructura recaudó más de \$2,1 billones, y en el 2019, recaudó cerca de \$2,8 billones⁸.

En un estudio reciente "tras consultar las tarifas en los Ministerios de Transporte o el equivalente de esa entidad en México y en cada uno de los principales países de Sudamérica se concluyó que los peajes más caros de la región se encuentran en Chile, (US\$6,07) Colombia (US\$4,97) y México (US\$4,49)"⁹, como lo evidencia la siguiente gráfica¹⁰:

⁸ Cuartas Rodríguez, Pilar, "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.semana.com/economia/articulo/los-peajes-están-por-las-nubes-esto-responde-el-gobierno/202119/>

⁹ La República. "En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región", 27 de Enero de 2020. Disponible en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encontran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

¹⁰ Ibid.

Tasa de cambio del 24 de enero de 2020

● Precio en moneda local ● Cifras en US\$



Fuente: La República. "En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región", 27 de Enero de 2020. Disponible en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encontran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

Un caso muy ilustrativo es el de Ecuador, ya que también cuenta con una topografía montañosa y condiciones económicas similares a las de Colombia, pero que se ubica como uno de los países con la mejor calidad de carreteras de América Latina¹¹ y que además cuenta con las tarifas de peaje más bajas de la región. Así, en las rutas que parten de la ciudad de Guayaquil hacia Ambato, Sargento, Esmeraldas, Quevedo, Cuenca, Ibarra, Tulcán y Huaquillas se constata que este año en las estaciones de peaje, los vehículos más livianos pagan apenas 2 dólares y los vehículos de seis o más ejes tan solo pagan 6 dólares¹².

Esta situación es preocupante porque los usuarios del país no encuentran que las altas tarifas guarden correspondencia con el servicio y con el estado de las vías, y también porque sin duda este factor le resta competitividad a Colombia, encarece el transporte y por lo tanto, eleva los precios de los

¹¹ World Economic Forum - WEF, Op. cit.

¹² Información suministrada por la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera - Colfecar, correspondiente al 2021.

productos que adquiere el consumidor final.

Las siguientes tablas dan cuenta de las tarifas más altas en los peajes a cargo de la ANI y del Inviás, para cada una de las categorías:

¿Cuáles son las 10 estaciones de peajes más costosas de la ANI?

Cifras en pesos

Estación	Peaje	Tarifa
Pipiral	18.500	36.400
Aburrá	17.100	19.300
Marahuasco	15.200	22.900
Circasia	14.500	18.600
Puerto Colombia	14.200	21.400
Machetá	13.900	17.000
La Liza	13.700	16.900
El Korán	13.500	19.000
Calamar	13.500	16.600
La Apartada	13.300	19.600

¿Cuáles son las 10 estaciones de peajes más costosas del Inviás?

Cifras en pesos

Estación	Peaje	Tarifa
Cocorná	12.800	20.100
Puerto triunfo	12.800	20.100
Ceritos II	12.700	14.500
Carimagua	12.700	18.400
Aguas negras	11.100	14.000
La Gómez	11.100	14.000
Zambito	11.100	14.000
Cano	10.600	11.300
Moricon	10.000	10.900
Pailitas	10.000	10.900

Estación	Peaje	Tarifa			
Marahuasco	16.500	29.000	91.100	121.500	135.100
Puerto Colombia	15.500	27.200	85.200	113.500	126.000
Papirós	14.900	26.300	83.800	112.300	124.700
Galapa	14.300	25.200	78.900	105.200	116.700
Juan Mina	14.300	25.200	78.900	105.200	116.700
El Korán	26.800	55.000	69.600	82.600	
Aburrá	42.100	54.800	65.500		
Boquerón I	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Boquerón II	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Sopó	26.900	39.600	54.000	54.500	

Estación	Peaje	Tarifa	
Ceritos II	35.900	47.000	53.800
Aguas negras	32.900	39.400	46.900
La Gómez	32.900	39.400	46.300
Zambito	32.900	39.400	46.300
Ciat	29.700	38.400	44.200
Estambul	29.700	38.400	44.200
Cancal	29.400	38.300	44.100
Cerito	29.400	38.300	44.100
Medicanos	29.400	38.300	44.100
Paso de la torre	29.400	38.300	44.100

Fuente: Cuartas Rodríguez, Pilar, "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

Relacionado estrechamente con lo anterior, es cuestionable con la política actual de incremento de las tarifas de los peajes. Como se señalaba en párrafos anteriores, es distinto el régimen de las vías administradas por el Inviás, que el de las vías concesionadas a cargo de la ANI.

Así, las carreteras gestionadas por Inviás deben cumplir con lo establecido por el artículo 1 de la Resolución 1859 de 2014 del Ministerio de Transporte, la cual dispone que las tarifas de peaje deberán ser incrementadas a partir del 16 de enero de cada año, teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior.

De allí que a partir del 16 de enero de 2021 y hasta el 15 de enero de 2022, las tarifas que se cobren a los usuarios de las 45 estaciones de recaudo a cargo del Inviás reflejarán un incremento del 1,61%, que corresponde el IPC decretado por el DANE para el 2020.

En lo que corresponde a las vías de responsabilidad de la ANI, el incremento tarifario no sigue una regla general, a la fecha no hay un estándar que guíe este aumento porque en este caso, los incrementos son diferenciales y dependen de lo que se haya pactado en cada contrato¹³.

Esto definitivamente no puede seguir pasando porque evidencia la ausencia de una política única de Estado que oriente la construcción de las fórmulas tarifarias y de los incrementos anuales en materia de peajes, de forma que como ocurre en la actualidad cada concesión se rige por las condiciones particulares convenidas con los contratistas.

Un ejemplo lamentable de lo anterior, es la situación de la vía Bogotá - Villavicencio. El 7 de enero de 2021 la concesionaria Coviandina emitió la siguiente declaración:

(...) [T]al como lo establece la Resolución 1131 del 28 de abril de 2015, emitida por el Ministerio de Transporte y el Contrato de Concesión 005 del 9 de junio de 2015, a partir de las cero horas del sábado 16 de enero de 2021, las tarifas de peaje que se cobrarán en las estaciones de Boquerón I y II, Naranjal y Pipiral, serán modificadas, aplicando el valor equivalente al Fondo de Seguridad Vial (\$200), **el porcentaje que establece el contrato de concesión (7.8%) y el IPC del 2020 dado a conocer por el DANE (1.61%)**¹⁴. (Subrayado fuera de texto).

Por lo tanto, sin la suspensión del incremento tarifario decretada por Gobierno Nacional a raíz de la informalidad ciudadana, el incremento

¹³ Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Operación estadística de tráfico y recaudo del modo carretero, 2016. Disponible en: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:fgSz2nxZgDgJ:https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u410/Inmet-odologia_modo_carretero.docx&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=co

¹⁴ Concesionaria Vial Andina - Coviandes, El Proyecto Chirajara – Fundadores avanza en su construcción para conectar de manera más ágil el centro del país con los llanos orientales, 6 de enero de 2021. Disponible en: <https://coviandina.com/noticias/el-proyecto-chirajara-fundadores-avanza-en-su-construccion-para-conectar-de-manera-mas-0>

habría sido en promedio del 9.45%, como lo revela la siguiente tabla¹⁵:

	Boquerón I y II			Naranjal			Pipiral		
	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %
Categoría I	\$13.200	\$14.400	9,09	\$11.200	\$12.200	8,93	\$18.500	\$20.200	9,19
Categoría II	\$39.200	\$42.900	9,44	\$29.400	\$32.200	9,52	\$36.400	\$39.900	9,62
Categoría III	\$19.700	\$21.600	9,64	\$22.200	\$24.300	9,46	\$24.900	\$27.300	9,64
Categoría IV	\$51.900	\$56.800	9,44	\$43.600	\$47.700	9,40	\$43.600	\$47.700	9,40
Categoría V	\$58.600	\$64.200	9,56	\$50.800	\$55.600	9,45	\$47.500	\$52.000	9,47
Categoría VI	\$65.000	\$71.200	9,54	\$58.600	\$64.200	9,56	\$72.800	\$79.700	9,48
Categoría VII	\$78.000	\$85.400	9,49	\$65.000	\$71.200	9,42	\$94.200	\$103.200	9,55

Los desmedidos incrementos tarifarios previstos para este año son inadmisibles, especialmente en una de las vías más transitadas del país, durante una pandemia y en medio de las difíciles circunstancias económicas derivadas de esta, resulta sorprendente la desconexión total con la inflación y el incremento de precios para los consumidores. Es imperioso que el IPC sea el referente para la actualización tarifaria anual de todas las tarifas de peaje.

Otra situación desafortunada es la del peaje de La Pintada. Allí, mediante Resolución No. 709 del 22 de mayo de 2014 se adjudicó la licitación pública

¹⁵ Fuente: elaboración propia, con base a:
 - Concesionaria Vial Andina - Coviandes, El Proyecto Chirajara – Fundadores avanza en su construcción para conectar de manera más ágil el centro del país con los llanos orientales, 6 de enero de 2021. Disponible en: <https://coviandina.com/noticias/el-proyecto-chirajara-fundadores-avanza-en-su-construccion-para-conectar-de-manera-mas-0>
 - Concesionaria Vial Andina - Coviandes, Desde el 15 de febrero de 2020 se modifican las tarifas en las estaciones de peaje de la vía Bogotá - Villavicencio, 14 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.coviandes.com/noticias/desde-el-15-de-febrero-de-2020-se-modifican-las-tarifas-en-las-estaciones-de-peaje-de-la>

No. VJ-VE-IP-LP-008-2013 a la concesionaria Estructura Plural P.S.F Concesión La Pintada y el 11 de noviembre de 2014, se suscribió el acta de inicio del Contrato de Concesión No. 006 de 2014.

Dentro de este proceso contractual se estableció como una de las fuentes de retribución para el concesionario la estructuración del recaudo de peajes una vez cumplidos los requisitos establecidos en el Capítulo III Parte General del Contrato de Concesión, tarifas que fueron el resultado de un estudio de tráfico, determinado por el modelo financiero de estructuración de la concesión. A pesar de esto, para el año 2021 se realizó un incremento superior al 150% de la tarifa, pasando en algunas categorías los aumentos de 19.500 pesos a 66.000 pesos, lo que afectaba ostensiblemente a los municipios de influencia del peaje, como son La Pintada, Santa Bárbara, Venecia, Tarso, Fredonia, Jericó, Tármesis, Valparaiso, Salgar, Ciudad Bolívar, Pueblorrico y Montebello, municipios de la Provincia de Cartama.

Por tal motivo, algunos alcaldes de la región, sostuvieron reuniones con la ANI y la concesionaria, en la búsqueda de medidas que permitieran controlar estos incrementos y corregir este problema, con lo cual se han buscado beneficiar a las Categorías 1, 2, 3 y 4, establecer Tarifas diferenciales del 50%, para vehículos que transiten un mínimo de 20 veces al mes por esta caseta de peajes.

Como consecuencia de la aplicación de las tarifas diferenciales adoptadas se materializaría el riesgo a cargo de la ANI de que trata el literal (n) de la Sección 13.3 de la Parte General del Contrato de Concesión, la cual establece:

"Parcialmente, los efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje, la implementación de nuevas tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje existentes y/o nuevas Estaciones de Peaje, en las vías que hacen parte del Proyecto o, en general, cualquier cambio en la estructura tarifaria prevista en la Resolución de Peaje. Lo anterior, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de hacer los desembolsos a que se refiere la Sección 3.3(i) de esta Parte General, cuando se presente el supuesto de hecho señalado en esa Sección. En este último caso, la ANI cumplirá con la obligación aquí prevista con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, de ser ello viable y posible teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser insuficientes esos recursos, deberá incluirse en su propio presupuesto los recursos necesarios previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso, aplicarán los plazos e intereses previstos en la

Sección 3.6 de esta Parte General."

Por lo tanto, con el fin de presentar una solución en el marco de la relación contractual y de contar con soporte presupuestal, se espera que la ANI trámite un Otrosí en el cual se permita trasladar recursos de la Subcuenta Obras Menores a la Subcuenta de Excedentes ANI, ambas cuentas correspondientes a la Cuenta ANI, previa instrucción de la misma con el fin de atender solicitudes que beneficien a la comunidad.

Otro de los contratos que ha sido problemático en relación al recaudo de peajes ha sido el contrato de concesión No. VAL0868804 corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena que ha sido objeto de análisis por la Contraloría General de la República, por supuestas irregularidades fiscales en la ejecución del modelo financiero de la propuesta y su incidencia en el cumplimiento del contrato, teniendo especial atención en cuanto a los ingresos y gastos presentados durante la ejecución del contrato para verificar el estado actual de la Taza Interna de Retorno. Así lo presentó la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias el 27 de diciembre de 2016, por medio de su informe final auditoría especial al contrato de concesión no. VAL0868804 corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena.

Teniendo como antecedente el Informe Final de la Auditoría Especial, mediante Auto 005 del 25 de septiembre 2017 la Dirección Técnica de Responsabilidad Fiscal y Acciones Judiciales de la Contraloría Distrital de Cartagena, ordenó la apertura del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal PRF-1901, en que se tienen como hechos investigados las presuntas irregularidades en la ejecución del modelo financiero del contrato de concesión No. VAL-086-8804, según los cuales "...la Información de los Flujos de Cajas Netos aportados por el Concedente y Concesionario con fecha de corte del 20 de Enero del 2017, una vez realizado el cálculo de la TIR, se evidenció como resultado una TIR del 17,71% cumpliendo el Concesionario con lo pactado en la Cláusula de Recuperación de la Inversión establecida en una TIR pactada del 17,22% anual; por lo tanto, todos los Flujos de Cajas Netos presentados desde el 20 de Enero del 2017 y hasta la fecha en la cual el Concedente haga efectiva la Cláusula de Cumplimiento de la Inversión, NO pertenecen al Concesionario", efecto constitutivo de un detrimento patrimonial de los recursos de los que es titular el Distrito de Cartagena de Indias, en cuantía estimada en TRES MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE \$3.500.000.000,00 a precios constantes de 1997.

A pesar de que la competencia para conocer inicialmente de cualquier detrimento de dichos recursos públicos era de la Contraloría Distrital, el Contralor General de la República admitió en su oportunidad, el control

fiscal excepcional a solicitud de las veedurías y se asumió por la Contraloría General de la República el conocimiento y la continuación del trámite del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal PRF-1901 de 2017 que la mencionada contraloría territorial había ordenado abrir.

Así la Contraloría General de la República decretó el Auto 0020 el pasado 8 de enero de 2021 que modifica el Auto de apertura del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal en relación con:

(i) la determinación y cuantificación del detrimento fiscal, que aumentó de 3.500 millones a **89 mil millones a pesos constantes de 1997**, atribuible a costos de las obras y gastos de operación de la concesión cuya veracidad, razonabilidad y pertinencia no se habría verificado ni corroborado en la respectiva fase de la concesión; y (Negrilla fuera del texto)

(ii) se ordenó la vinculación de otros sujetos en calidad de presuntos responsables fiscales, entre servidores públicos de la Alcaldía Distrital, el Departamento Administrativo de Valorización y EDURBE, y sociedades contratistas y subcontratista e interventora. En este sentido, esta providencia no formula imputaciones de responsabilidad fiscal y, mucho menos, es un fallo de responsabilidad fiscal.

El Auto 0020 precitado se encuentra en trámite de notificación personal desde el 13 de enero de los corrientes, a través de la Secretaría Común de la Unidad de Investigaciones Especiales contra la Corrupción. Ahora bien, en el proceso ha de adelantarse garantizando el derecho de defensa de cada uno de los involucrados.

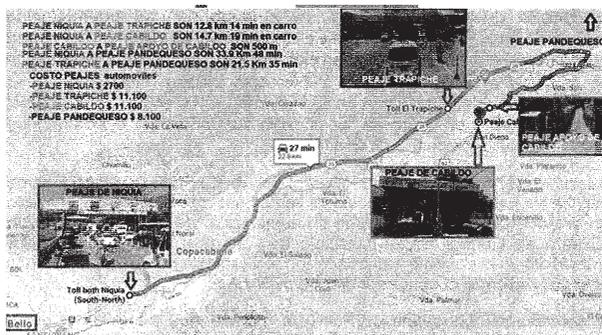
Finalmente, a pesar de las solicitudes ciudadanas, debido a las competencias de la Contraloría General de la República, esta entidad no puede ordenar la suspensión del recaudo y pago de los peajes ni ordenar levantar las talanqueras con ocasión del contrato de concesión No. VAL-0868804 corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena, en tanto que ello supondría una clara infracción a la norma constitucional que prohíbe la coadministración por parte de este órgano de control y desconocería el objeto de los procesos de responsabilidad fiscal el cual está limitado a declarar mediante un fallo con responsabilidad fiscal el resarcimiento de los daños ocasionados al patrimonio público como consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culpable de quienes realizan gestión fiscal o de servidores públicos o particulares que participan, concurren, incidan o contribuyan directa o indirectamente en la

producción de los mismos, mediante el pago de una indemnización pecuniaria que compense el perjuicio sufrido por la respectiva entidad estatal. Asimismo, tampoco pueden ejercer las facultades reservadas por la ley al juez del contrato, ya sea que le competan al Juez Contencioso Administrativo según lo previsto en el artículo 141 del CPACA, o a un tribunal de arbitramento en virtud de la cláusula compromisoria o compromiso pactados por las partes de un contrato.

Así mismo, el Proyecto de Desarrollo Vial del Aburrá Norte contempló como una de sus fuentes de financiación las estaciones de peaje Niquía, ubicada en el municipio de Bello, Trapiche en el municipio de Girardota y Cabildo (Caseta de Control) en el municipio de Girardota, el ingreso de estas estaciones en el contrato de concesión se desarrolla como retribución a la inversión realizada al concesionario Hatovial S.A.S.

El contrato de Concesión contiene un modelo que garantiza el cierre financiero del proyecto, en el cual, el Concesionario terminaría de obtener el ingreso esperado en abril del año 2021, fecha en la que finaliza el contrato entre el departamento de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Concesionario Hatovial S.A.S., y se devuelve nuevamente la vía ya construida al Gobierno Nacional en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI.

Por esta razón los habitantes del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, principalmente los habitantes de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, quienes tienen que cancelar hasta dos peajes para transitar de municipio a otro como es el caso los habitantes de Girardota al municipio de Medellín o Bello, esto ha ocasionado múltiples problemáticas socio económicas la reducción abismal del poder adquisitivo, consecuencia de que muchos trabajan o estudian en Medellín o Bello lo que implica un pago diario de \$27600, a esto también se le suma desincentivo al turismo, sobrecosto a los productos agrícolas, reducción de la dinamización económica y además el pago de altas valorizaciones como consecuencia de las obras. Como este caso se evidencian varios en Colombia de los impactos negativos de los peajes sobre las comunidades aledañas y el impacto negativo de tener tantos peajes en tan corta distancia.



Teniendo en cuenta lo expuesto hasta el momento, se concluye que los colombianos están siendo fuertemente afectados por las altas tarifas, los desmesurados incrementos anuales y las cortas e injustificadas distancias entre las casetas de peaje en operación a lo largo del territorio nacional.

La situación presentada redundará en una considerable reducción de la competitividad del país, perjudica la capacidad económica de los usuarios, encarece los productos de consumo de los hogares, desincentiva el turismo y además no obedece al estado de la infraestructura vial en el país.

Así las cosas, es necesario ajustar la normatividad vigente para dar respuesta a los justos reclamos de los usuarios. En particular, es forzoso que el Gobierno Nacional expida una reglamentación que unifique y dé coherencia a las disímiles políticas adoptadas por la Nación y las entidades territoriales frente a los peajes de las vías que de las que son responsables.

4. Contenido del proyecto de ley

El articulado propuesto en esta iniciativa legislativa se presenta a continuación:

Norma vigente	Modificación propuesta proyecto de ley
Artículo nuevo	ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas

Artículo nuevo	<p>correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.</p> <p>ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructuración tarifaria de peajes. El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación expedirán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Inviás y de la ANI, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación y mantenimiento.</p> <p>Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.</p> <p>Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía.</p>
Artículo 21 de la Ley 105 de 1993. Tasas, tarifas y peajes.	ARTÍCULO 3. Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

<p>Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la</p> <p>"ARTÍCULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas</p>	<p>Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los</p> <p>extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación.</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se</p>
<p>vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p>tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>	<p>Artículo 22 de la Ley 105 de 1993</p> <p>ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.</p> <p>Artículo 30 de la Ley 105 de 1993. Del contrato de concesión.</p> <p>La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas</p> <p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia. En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revierte a la Nación o a las entidades territoriales, se seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley."</p> <p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y</p>

<p>sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que</p>	<p>distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el</p>	<p>produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.</p> <p>Artículo 33 de la Ley 105 de 1993. Garantías de Ingreso.</p> <p>Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.</p> <p>Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012. Ámbito de aplicación.</p> <p>La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación,</p>	<p>numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p> <p>ARTÍCULO 6. Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un el máximo, los ingresos adicionales podrán deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, a ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p> <p>ARTÍCULO 7. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y</p>
<p>mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.</p> <p>También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p> <p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) smmlv.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las</p>	<p>construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.</p> <p>También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p> <p>Cuando se trate de Asociaciones Público Privadas para el desarrollo de infraestructura vial, la retribución deberá tener en cuenta la reglamentación marco que expida el Gobierno Nacional, además de los aspectos señalados en el inciso anterior.</p> <p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas</p>	<p>particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Público Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p> <p>Artículo nuevo.</p>	<p>de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Público Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p> <p>ARTÍCULO 8. Prohibición de peajes internos. Los Municipios o Distritos no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación.</p>

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="175 342 472 638">Artículo nuevo.</td> <td data-bbox="472 342 781 638"> <p>ARTÍCULO 9. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 638 472 870">Artículo nuevo.</td> <td data-bbox="472 638 781 870"> <p>ARTÍCULO 10. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 870 472 922">Artículo nuevo.</td> <td data-bbox="472 870 781 922"> <p>ARTÍCULO 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> </td> </tr> </table> <p>El artículo primero dispone que el propósito del proyecto es establecer una política coherente en materia de peajes, en tres frentes, tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas. De esa forma no solo se pretende que exista cohesión entre los niveles nacional y territorial, sino que la normatividad guarde correspondencia con los objetivos de desarrollo económico del país y con la capacidad económica de los usuarios de las vías.</p> <p>A lo largo de este documento se ha evidenciado la ausencia de coordinación y de guías generales para los peajes, lo que ha redundado en dispersión de criterios e incluso en atropellos a los usuarios de las vías.</p> <p>El artículo segundo se justifica entonces por la necesidad que el país cuente con una política pública en materia de peajes, que ordene y le dé coherencia a la gestión que realizan la Nación y las entidades territoriales.</p>	Artículo nuevo.	<p>ARTÍCULO 9. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p>	Artículo nuevo.	<p>ARTÍCULO 10. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p>	Artículo nuevo.	<p>ARTÍCULO 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p>Las entidades encargadas de desarrollar los lineamientos en la materia son el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 208 de la Constitución Política, y debido a que la labor que se les encomienda se encuentra enmarcada en su ámbito funcional.</p> <p>De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto 87 de 2011, el Ministerio de Transporte cumple con las funciones de formular, coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas, regulación económica y planes sectoriales en materia de transporte e infraestructura. Por lo tanto, es la entidad competente para formular la política pública de peajes, teniendo en cuenta que esta es una de las aristas de la infraestructura de transporte.</p> <p>A su vez, el Departamento Nacional de Planeación – DNP debe acompañar al Ministerio en esta tarea, puesto que el artículo 3 del Decreto 2189 de 2017 establece que son sus funciones:</p> <p>“(…)</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Brindar apoyo técnico a las entidades públicas del orden nacional y territorial para el desarrollo de sus funciones en los temas de competencia del Departamento Nacional de Planeación. 5. Coordinar y apoyar la planeación de corto, mediano y largo plazo de los sectores, que orienten la definición de políticas públicas y la priorización de los recursos de inversión, entre otros, los provenientes del Presupuesto General de la Nación y el Sistema General de Regalías. 6. Coordinar y acompañar la formulación, preparación y seguimiento de políticas, planes, programas y proyectos con énfasis en convergencia regional, ordenamiento territorial y articulación entre niveles de gobierno y fuentes de recursos en los territorios. 7. Diseñar y organizar los sistemas de evaluación de resultados de la administración pública, y difundir los resultados de las evaluaciones, tanto en lo relacionado con políticas, como con proyectos de inversión. <p>(…)</p> <p>24. Promover la realización de actividades tendientes a fortalecer los procesos de planificación y gestión pública territorial que contribuyan a la articulación entre los diferentes niveles de gobierno y el desarrollo local y regional.”</p>
Artículo nuevo.	<p>ARTÍCULO 9. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p>						
Artículo nuevo.	<p>ARTÍCULO 10. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p>						
Artículo nuevo.	<p>ARTÍCULO 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>						
<p>En conclusión, la elaboración de los lineamientos que propone este artículo contará con el apoyo del DNP debido a que es una entidad estratégica en el diseño de políticas públicas y en la articulación de los niveles nacional y territorial de Gobierno a largo plazo.</p> <p>La reglamentación marco que expidan el Ministerio de Transporte y el DNP deberá centrarse en dos aspectos. El primero, es el desarrollo de una fórmula tarifaria que pueda ser empleada anualmente en los peajes a cargo de la Nación y de las entidades territoriales, y que comprenda como variables:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El impacto de las distintas categorías de vehículos en las vías, en términos de externalidades negativas “por congestión, daños al pavimento, emisiones ambientales, costo del tiempo de los usuarios”¹⁶, sin perjuicio de que se identifiquen costos sociales adicionales. - El estado de la infraestructura, en términos de capacidad (“máximo número de vehículos que puede circular, por un punto o tramo uniforme de la vía en los dos sentidos durante cierto período de tiempo, en las condiciones imperantes de vía y de tránsito”¹⁷) y de niveles de servicio (“calidad del servicio que ofrece esta vía a sus usuarios, que se refleja en grado de satisfacción o contrariedad que experimentan al usar la vía”¹⁸, corresponde a la velocidad media en comparación con la velocidad ideal para el tramo correspondiente). <p>Una observación constante de los usuarios es que con frecuencia el valor del peaje no corresponde a la calidad de la vía, por eso, este es uno de los factores que deben ser considerados al momento de la estructuración de las tarifas.</p> <p>Por otra parte, es completamente necesario subsanar la falta de información relacionada con la calidad de las carreteras del país¹⁹ sin importar el ente responsable. Esta carencia imposibilita la visibilidad y la toma de decisiones adecuadas sobre el estado de las vías primarias, secundarias y terciarias, sus características y necesidades específicas de intervención.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El uso efectivo de la vía busca que el valor del peaje refleje si realmente los usuarios pudieron transportarse por la carretera en el año anterior. Dicho de otra forma, este factor pretende que si la vía estuvo cerrada o no estaba habilitada para su uso regular, la tarifa debe sufrir una reducción. <p>Con el propósito de delimitar los elementos que pueden considerar el Ministerio de Transporte y el DNP, el inciso tercero enuncia que se entenderá que la vía no pudo ser usada completamente si, la vía sufrió una reducción de carril, los usuarios tuvieron que desplazarse por carreteras secundarias o la vía estuvo cerrada por mantenimiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Por último, la fórmula debe incluir los costos de mantenimiento y operación de las vías de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero y el literal a) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993. <p>La norma pretende establecer las variables que deben observar el Ministerio y el DNP para construir la fórmula, no impone de ninguna manera una tarifa ni interviene con las funciones asignadas por ley a estas entidades, ni con las facultades de las entidades territoriales.</p> <p>Las variables que se adicionan corresponden a los criterios desatendidos por la norma vigente (artículo 21 de la Ley 105 de 1993), ya que cerca de veinte años después de su modificación por la Ley 782 de 2002 es necesario incorporar otros aspectos importantes que no pudieron ser visibilizados en ese momento.</p> <p>Finalmente, el segundo aspecto que comprende el artículo segundo es que la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros. La excesiva cantidad de peajes a tan corta distancia está generando múltiples problemas sociales y económicos. Entre los problemas económicos se pueden encontrar: el impacto directo sobre el poder adquisitivo que las poblaciones colindantes al peaje, desincentivo al turismo, congestión vehicular entre otros impactos negativos que producen los peajes.</p> <p>La propuesta se fundamenta en los siguientes argumentos:</p> <p>Si se limita la distancia entre peajes a 150 km entre cada peaje, se reduce la cantidad de peajes.</p>						

¹⁶ Fuentes, Ricardo Antonio, *Un modelo de tarificación óptima considerando costos sociales integrales y políticas de financiamiento de infraestructura*, 2018. Pág. 8. Disponible en: <http://manjar.unimonte.edu.co/bitstream/handle/10584/8204/133155.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

¹⁷ Instituto Nacional de Vías, INVIAS, *Manual de Capacidad y Nivel de Servicio en carreteras de dos carriles*, Tercera versión, 2020. Pág. 15. Disponible en: <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/11026-manual-de-capacidad-y-niveles-de-servicio-para-carreteras-de-dos-carriles-2020file>

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, Documento CONPES 3857, *Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria*, 2016. Disponible en: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3%3B3micos/3857_RedTerciaria.pdf

La población colindante a los peajes es la principalmente afectada, ya que en la mayoría de las veces son población rural que se desplazan a las zonas urbanas diariamente ya sea por cuestiones laborales, médicas, estudiantiles entre otras, los cuales deben de pasar por uno o más peajes poder llegar ya sea al trabajo, hospital, colegio o universidad. Si se limita la distancia entre peajes se reduce la cantidad de población colindante afectada y la que es afectada se puede focalizar con mayor facilidad ya sea para una tarifa diferencial o para la exoneración del mismo.

Simplificación de estaciones y reducción del costo total del peaje. Si se limita la distancia se simplifica la cantidad de peajes por ejemplo el caso del Norte Área Metropolitana del Valle de Aburrá y muchos otros en Colombia donde se encuentra hasta 4 peajes a menos de 34 kilómetros el uno del otro. Al simplificar a una sola estación se agrupa el cobro de los peajes en uno solo, el cual tendrá un costo inferior, debido a que el peaje que agrupe a los otros se disminuirá el costo funcionamiento de las estaciones de peajes que son agrupadas. Entre los costos de funcionamiento se encuentran empleados, seguridad, mantenimiento, servicios públicos entre otros costos adicionales que son necesarios para brindar el servicio de cobro. Cabe aclarar que en promedio se necesitan de 16 operadores para el funcionamiento de una estación de peajes de lunes a domingo.

Desincentivo del turismo, una de las causas negativas de la gran cantidad de peajes es el desincentivo del turismo causado por el sobrecosto que producen los mismos, lo cual incide sobre la decisión final del ciudadano, a la toma de decisión de qué lugar visitar. Si se limita el distanciamiento de los peajes se puede afectar menos locaciones turísticas las cuales volverían a ser competitivas turísticamente. Por otro lado, con un solo peaje como política complementaria se podría instaurar que ciertos días vía libre o tarifas diferenciales para fomentar el turismo.

Congestión vehicular. Una de las implicaciones negativas de tener tantos peajes es la alta congestión que estos producen, esto como consecuencia de las filas que se generan para el pago, repercutiendo en el tiempo total del recorrido lo impacta directamente sobre el traslado de viajeros, mercancías agrícolas, mercancías portuarias lo que en últimas impacta el dinamismo de la economía. por lo anterior se puede deducir, que si se tiene menos peajes el flujo vehicular es más constante y rápido.

El artículo tercero busca modificar el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 para hacer una remisión expresa a la reglamentación que comprenderá la política en materia de peajes, a la que hace referencia el artículo anterior.

Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.

La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. (...).

En primer lugar, el valor del peaje tiene la naturaleza tributaria de tasa, ya que consiste en la "retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre"²⁰.

Por lo tanto, las autoridades administrativas pueden fijar la tarifa de los peajes sujetándose al sistema y el método definido, en este caso, por ley.

Por último, el Consejo de Estado ya ha advertido la importancia de una coordinación a nivel país en materia de peajes, en los siguientes términos:

La formulación de la política general en materia de peajes es responsabilidad de las autoridades del nivel nacional, pues no se requieren mayores elucubraciones para advertir la evidente relación de interdependencia existente entre los distintos sistemas viales, lo que sin duda hace inconveniente, cuando no definitivamente peligroso, su manejo aislado y autárquico por las autoridades de las entidades territoriales.

Se precisa de la acción coordinada y concurrente de las autoridades del nivel central y de las entidades territoriales. A unas y otras corresponde el manejo coordinado de los asuntos que tienen una proyección nacional y local, pues en alto grado la existencia de peajes trasciende el interés local y concierne al interés nacional o

²⁰ Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-508 de 2006, M.P. Álvaro Tafur Galvis, 6 de julio de 2006. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2006/C-508-06.html>—text=Como%20de%20un%20sistema%20de%20corte%20de%20haga%20posible%20y%20eficiente%20el

Asimismo, agrega dos elementos adicionales. El primero es que la tarifa del peaje deberá sufrir una reducción cuando finalice el término de la concesión o de la Asociación Pública Privada – APP, y el particular deba retornar la infraestructura a la Nación. Esto encuentra justificación en que una vez el concesionario se ha pagado con la explotación de la vía, el Estado ahora deberá recaudar lo necesario para garantizar el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de la vía, tal y como lo dispone la redacción actual del artículo 21 de la ley en comento.

El segundo elemento que se adiciona se refiere al incremento anual de la tarifa de los peajes. Se establece que este nunca podrá ser superior al 100% del IPC decretado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE para el año inmediatamente anterior.

Si bien a través de las Resoluciones 228 de 2013 y 1859 de 2014 emitidas por el Ministerio de Transporte se estimó que las tarifas de los peajes a cargo del INVIAS se incrementarían anualmente en el IPC decretado por el DANE, no ocurre lo mismo con las vías a cargo de la ANI o de las entidades territoriales, razón por la cual es fundamental establecer en una norma de rango legal que el IPC sea el criterio único a tener en cuenta en el país para el incremento de las tarifas.

En lo que corresponde a las vías concesionadas a cargo tanto de la Nación como de las entidades territoriales, el artículo quinto modifica el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 para que la gestión de este tipo de vías se enmarque dentro de la política que desarrollen el Ministerio de Transporte y el DNP.

Así, la fórmula para la estructuración de las tarifas de los peajes, de un lado, deberá sujetarse a los principios establecidos en el artículo 21 de la misma ley, consagrados en los literales a) a f); y de otro lado, deberá cumplir con lo dispuesto por la reglamentación marco a la que hace referencia el artículo 2 del presente proyecto de ley.

De esa manera se busca armonizar la gestión nacional y territorial en la materia, con estándares uniformes y atendiendo a los principales reclamos y necesidades de los usuarios.

Vale aclarar que los ajustes propuestos de ninguna manera transgreden la autonomía impositiva de las entidades territoriales teniendo en cuenta que esta no es una facultad ilimitada. Así, el artículo 338 de la Constitución Política establece lo siguiente:

global que las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 representan en el denominado «Sistema Nacional de Transporte». No cabe duda que la política general en materia de peajes desborda el marco local, puesto que trasciende el interés de las entidades territoriales, constituyéndose en asunto de interés y proyección nacional, que reclama, en lo relacionado con su regulación, la intervención directa de las autoridades centrales, a cuyas disposiciones deberán sujetarse las autoridades municipales a la hora de ejercer la facultad impositiva que en esos asuntos les reconoce la Constitución²¹. (Subrayado fuera de texto).

Es decir que, por ser un asunto de interés nacional, que traspasa el ámbito propio de cada una de las entidades territoriales, el Gobierno Nacional está facultado para regular e intervenir en la estructuración tarifaria de los peajes correspondientes a las vías a su cargo.

La principal modificación al artículo 33 de la Ley 105 de 1993 que propone el artículo 6 del presente proyecto de ley consiste en limitar la discrecionalidad de las entidades al momento de celebrar contratos de concesión o desarrollar Asociaciones Público Privadas -APP.

En razón de lo anterior, en los contratos ya no se "podrá", sino que se "establecerá" que cuando los ingresos provenientes de la explotación de la obra sobrepasen un límite máximo, los recursos excedentes deberán: (i) ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen; (ii) ser llevados a reducir el plazo de la concesión; o (iii) ser utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial; sin posibilidad de que dichos montos sean destinados a fines distintos de los mencionados.

El artículo 7 busca establecer que la retribución de la actividad del derecho a la explotación económica de infraestructura vial para el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas se haga además de con observancia a lo pactado contractualmente, a lo establecido en la reglamentación marco que realice el Gobierno Nacional al respecto.

El artículo 8 pretende eliminar los peajes internos en los Municipios y Distritos que en la actualidad pueden establecerse por las razones previstas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

²¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Sentencia 6345 de 2001, C.P. Camilo Arango Andrade, 8 de noviembre de 2001, Radicación 11001-03-24-000-2000-6345-01(6345). Disponible en: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?n=5469>

Los peajes internos están causando una distinción en la movilidad de los municipio o distrito debido a que restringen la movilidad a ciertas áreas urbanas las cuales se vuelven menos competitivas frente a otras. Los residentes de las áreas afectadas por los peajes internos deben asumir un sobre costo económico para poder movilizarse a diario lo cual afecta sus finanzas.

Asimismo, en las ciudades en las que se han creado peajes internos se evidencian posibles abusos tarifarios y proliferación de estaciones dentro del perímetro del Distrito o Municipio, como se puede observar en el Auto 0020 del 8 de enero de 2021 de la Contraloría General de la República sobre los abusos en la estructuración financiera de los peajes en Cartagena.

Por último, esta medida no afecta la financiación de los sistemas de transporte porque las entidades territoriales contarán con las restantes ocho fuentes previstas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015.

Con miras a no afectar los costos de la cadena logística requerida para asegurar el abastecimiento de bienes, especialmente los alimentos de primera necesidad y medicamentos, cadena que se ve afectada por el desequilibrio en los volúmenes tradicionales de la oferta y demanda de carga derivada de las medidas de aislamiento provocadas por la crisis económica generalizada que se ha generado por la crisis del Covid-19, en este sentido el artículo 9 busca que los aumentos de las tarifas de peajes se reduzcan al IPC decretado por el DANE para el 2020 durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un año más.

Finalmente, el artículo 10, busca generar obligaciones de publicidad activa al Ministerio de Transporte, para que mantenga permanentemente actualizado al Congreso de la República sobre la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas, unificando en documentos la información que actualmente está atomizada en cada uno de los contratos de infraestructura vial.

5. Causales de impedimento

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República

SENADO DE LA REPUBLICA
Secretaría General (Art. 100 y ss Ley 5 de 1992)
El día 21 del mes Julio del año 2022
se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 24 Acto Legislativo N°. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H. S. Fabián Díaz Plata

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.024/22 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LA LEY 105 DE 1993 Y LA LEY 1508 DE 2012; Y SE REESTRUCTURA LA POLÍTICA TARIFARIA DE LOS PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

CONTENIDO

Gaceta número 881 - sábado 6 de agosto de 2022

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de Ley número 19 de 2022 Senado, por medio de la cual se implementan medidas para proteger y desarrollar la producción agropecuaria nacional.....	1
Proyecto de Ley número 20 de 2022 Senado, por medio del cual se fomenta la creación de empresas verdes y se dictan otras disposiciones.	6
Proyecto de Ley número 21 de 2022 Senado, por medio del cual se incentiva la cultura y a los artistas en Colombia mediante la creación del programa arte al parque y se dictan otras disposiciones.....	10
Proyecto de Ley número 22 de 2022 Senado, por medio de la cual la Nación declara patrimonio histórico y cultural al municipio de Piedecuesta, departamento de Santander y se reconocen los saberes ancestrales de los artesanos, creadores y gestores culturales.	14
Proyecto de Ley número 23 de 2022 Senado, por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones.....	17
Proyecto de Ley número 24 de 2022 Senado, por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte.	23