



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 554

Bogotá, D. C., lunes, 28 de abril de 2025

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.secretariassenado.gov.co

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

#### PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 606 DE 2025 CÁMARA

*por el cual se modifica el artículo 328 y 356 de la Constitución Política otorgándole la categoría de distrito turístico, cultural e histórico al municipio de Salento en el departamento del Quindío.*

Bogotá, D. C., abril de 2025

Honorables

JAIME RAÚL SALAMANCA

Presidente Cámara de Representantes.

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General Cámara de Representantes.

**Referencia. Presentación Acto Legislativo número 606 de 2025, por el cual se modifica el artículo 328 y 356 de la Constitución Política otorgándole la categoría de distrito turístico, cultural e histórico al municipio de Salento en el departamento del Quindío.**

**Respetado Presidente,**

Por medio de la presente y de conformidad con lo establecido en el artículo 154 de la constitución política CP y los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, *por la cual se expide el reglamento del Congreso, el Senado y la Cámara de Representantes*, nos permitimos someter a consideración del honorable Congreso de la República el Proyecto de Acto, *por el cual se modifica el artículo 328 y 356 de la Constitución Política otorgándole la categoría de distrito turístico, cultural e histórico al municipio de Salento en el departamento del Quindío.*

De los honorables Congressistas,

  
**SANDRA BIBIANA ARISTIZABAL SALEG**  
*Representante a la Cámara  
Departamento del Quindío*

#### I. Exposición de motivos

##### Objeto

El presente proyecto de Acto Legislativo tiene como propósito otorgar al municipio de Salento, Quindío, la categoría de distrito turístico, cultural e histórico, mediante la modificación de los artículos 328 y 356 de la Constitución Política de Colombia, conforme a lo establecido en el artículo 114. Esta iniciativa responde a la importancia de Salento como un referente del turismo de naturaleza, patrimonial y cultural, consolidado por su riqueza histórica, su arquitectura tradicional, su papel en

la preservación del Paisaje Cultural Cafetero y su creciente desarrollo turístico sostenible.

A lo largo de su historia, Salento ha sido un símbolo de identidad regional, resiliencia y progreso, promoviendo modelos de turismo responsable que armonizan la conservación del patrimonio con el desarrollo económico y social. La designación como distrito turístico, cultural e histórico permitirá fortalecer los instrumentos de planificación territorial, regulación y gestión, facilitando la implementación de estrategias que fomenten la competitividad turística, la protección del entorno natural y arquitectónico, y el bienestar de la comunidad local.

Además, este reconocimiento contribuirá a la priorización de recursos y la formulación de políticas públicas orientadas a potenciar el sector turístico y cultural de Salento, consolidándolo como un destino de relevancia nacional e internacional, enmarcado en criterios de sostenibilidad y desarrollo integral.

**II. Marco jurídico del proyecto**

Este Proyecto de Acto Legislativo por el cual se le otorga al municipio de Salento Colombia la categoría de distrito turístico, cultural e histórico, cumple con lo establecido en los artículos 221, 222 y 223 numeral 2 de la Ley 5ª de 1992.

Cumple además con lo dispuesto en el artículo 114, de la Constitución Política, referente a las facultades del Congreso de la república en la reserva de modificar la Carta Política.

**ARTÍCULO 114.** *Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.*

**III. Beneficios de la iniciativa**

La declaratoria de distrito turístico, cultural e histórico al municipio de Salento en el Departamento del Quindío permitiría:

1. Ser participe en forma directa de los recursos nacionales y departamentales para el desarrollo municipal por vía del Sistema General de Participaciones y Regalías.
2. Fortalecer y ampliar su actividad y servicios históricos, turísticos, culturales.
3. Obtención de mejores instrumentos para el desarrollo y crecimiento con el aprovechamiento del patrimonio artístico, histórico y cultural.
4. Participar con voz y voto en todas las instancias administrativas de las cuales hace parte, en igualdad de condiciones que los departamentos, con la formulación de diversos planes.
5. Fortalecer su estructura administrativa y política y acercarla a los ciudadanos.
6. Suscribir contratos y convenios en el marco de la normatividad vigente, bajo las prerrogativas que en materia de acceso y estabilidad jurídica le son aplicables.
7. Mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

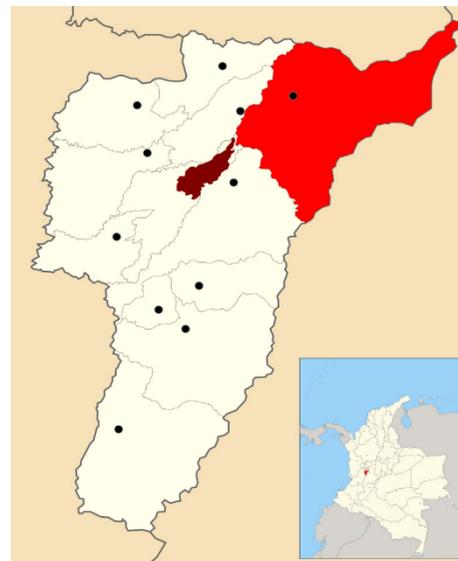
8. Mejores oportunidades para el desarrollo turístico, histórico y cultural con impulso de la actividad empresarial.

9. Fortalecimiento en los procesos de descentralización.

**IV. Exposición de motivos**

**Municipio de Salento**

Salento es un municipio ubicado en el departamento del Quindío, en el sector nororiental del departamento, sobre el flanco occidental de la cordillera Central. Es conocido por su importancia turística, siendo la puerta de entrada al Valle de Cocora, hogar de la palma de cera, el árbol nacional de Colombia. El municipio de Salento se encuentra a 25 km de Armenia y presenta un relieve variado, con altitudes que van desde los 1.300 m s. n. m. en la parte baja hasta los 4.750 m s. n. m. en los farallones nevados del Quindío. Esta diferencia de altura da origen a tres pisos térmicos: medio, frío y páramo. El clima de Salento es templado, con una temperatura promedio de 17 °C.



*Fuente: Gobernación del Quindío (2025).*

<b>Nombre del municipio</b>	Salento
<b>Nombre del departamento</b>	Quindío
<b>NIT</b>	890001127-0
<b>Código DANE</b>	63690
<b>Extensión territorial</b>	377,67 km <sup>2</sup>
<b>Referencia y posición geográfica</b>	Coordenadas aproximadas: 4,637° de latitud norte, 75,570° de longitud oeste Al norte limita con el departamento Risaralda, al sur con el municipio de Calarcá y Armenia, al este con el departamento del Tolima y al oeste con los municipios de Circasia y Filandia.
<b>Límites</b>	
<b>Altitud sobre el nivel del mar</b>	1.895 metros sobre el nivel del mar.
<b>Superficie</b>	Área urbana: 55 km <sup>2</sup> Área rural: 37.714 km <sup>2</sup>
<b>Densidad poblacional</b>	18,09 hab./km <sup>2</sup>
<b>Clima</b>	Temperatura promedio de 17 °C

## Reseña histórica

### • Origen y fundación

Salento, el municipio más antiguo del departamento del Quindío, tiene sus orígenes en un territorio ancestral que fue habitado por los indígenas Quimbayas, quienes aprovecharon la riqueza natural de la zona y su ubicación estratégica en el cruce de importantes caminos indígenas. Durante la época colonial, esta región formaba parte del Camino Nacional del Quindío, una ruta crucial que conectaba a Popayán con Santafé de Bogotá atravesando la cordillera Central.

La fundación formal de Salento se remonta al 5 de enero de 1842, cuando el coronel Mariano Ospina Rodríguez estableció el primer asentamiento llamado “Barcinales”, que funcionaba como lugar de descanso para los viajeros que transitaban por el Camino del Quindío. Posteriormente, en 1850, el poblado fue reubicado y renombrado como “Nueva Salento” por decisión del coronel Nicolás Palacio García, en honor a Salento, una antigua ciudad de la región de Apulia, Italia.

El desarrollo inicial de Salento estuvo estrechamente ligado a la política de colonización del Gobierno nacional, que buscaba establecer poblaciones que sirvieran de apoyo a los viajeros y comerciantes que atravesaban la cordillera. En 1865, Salento fue elevado a la categoría de distrito municipal del Estado Soberano del Cauca, convirtiéndose en un punto de partida fundamental para la colonización del Quindío.

La población de Salento se consolidó con la llegada de colonos provenientes principalmente de Antioquia, Boyacá y Cundinamarca, quienes fueron atraídos por la fertilidad de sus tierras y las políticas de adjudicación de baldíos. Estos colonos establecieron las bases de la actual cultura cafetera y contribuyeron significativamente al desarrollo agrícola de la región.

Salento se distingue por ser la cuna del desarrollo del Quindío, pues de su territorio se desprendieron posteriormente otros municipios importantes como Armenia. Su ubicación privilegiada a los pies del Alto Quindío, su arquitectura colonial preservada y su papel histórico en el desarrollo regional le han valido el reconocimiento como uno de los pueblos más representativos del Paisaje Cultural Cafetero, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

### • Clima

Por su característica montañosa, Salento presenta varios niveles de temperatura, que varían según la altitud. En los valles bajos de los cauces, las temperaturas pueden alcanzar hasta 22 °C, mientras que en las zonas de páramo y en las nieves perpetuas del Paramillo del Quindío pueden descender a menos de 0 °C. La temperatura media anual del municipio es de aproximadamente 17 °C. Además, debido a su ubicación en la vertiente occidental de la cordillera Central, Salento experimenta altos niveles de humedad y precipitaciones frecuentes a lo largo

del año, especialmente en las temporadas de lluvias entre abril y noviembre.

### • Importancia histórica

Salento, reconocido como uno de los pueblos más emblemáticos del Eje Cafetero colombiano, ha experimentado un crecimiento turístico extraordinario en los últimos años, respaldado por datos y estadísticas recientes que demuestran su consolidación como destino turístico de primer nivel. Durante el año 2023, el municipio registró una cifra récord de 1.850.000 visitantes, lo que representa un incremento del 35% respecto a 2022 y un 45% en comparación con los niveles prepandémicos de 2019. Este notable crecimiento se debe en gran parte a la diversificación de su mercado turístico, atrayendo visitantes no solo del mercado nacional, sino también de países como Estados Unidos, Alemania, Francia, España, Argentina, Chile y Brasil.

La transformación turística de Salento se ha visto impulsada por importantes inversiones en infraestructura y servicios turísticos. Un ejemplo significativo es el desarrollo del proyecto “Salento Smart Tourism”, una iniciativa público-privada que ha invertido más de 5 millones de dólares en la modernización de la infraestructura turística del municipio, incluyendo la implementación de tecnología digital para mejorar la experiencia del visitante y la gestión sostenible del turismo. Este proyecto ha contribuido a posicionar a Salento como un destino turístico inteligente y sostenible.

El sector de alojamiento en Salento ha experimentado un crecimiento exponencial para satisfacer la creciente demanda. Según datos de la Secretaría de Turismo local, el número de establecimientos de hospedaje formales aumentó de 245 en 2023 a 312 en 2024, lo que representa un incremento del 27%. Este crecimiento incluye una diversificación en la oferta de alojamiento, desde hostales económicos hasta hoteles boutique de lujo y glamping ecológicos. Particularmente notable es el aumento en la categoría de alojamientos rurales y fincas cafeteras adaptadas para el turismo, que pasaron de 68 a 95 establecimientos en el mismo período.

La visibilidad de Salento como destino turístico se ha visto beneficiada por el reconocimiento internacional de sus atractivos naturales y culturales. El Valle del Cocora, uno de sus principales atractivos, recibió en 2023 más de 800.000 visitantes, un 40% más que el año anterior. Además, el municipio ha sido destacado en importantes publicaciones internacionales de viajes, incluyendo *National Geographic* y *Lonely Planet*, que lo han reconocido como uno de los destinos imperdibles de Colombia.

### • Importancia cultural

Salento representa un epicentro cultural del Quindío donde las tradiciones artesanales juegan un papel fundamental en su identidad. Los artesanos locales son reconocidos por su maestría en el trabajo de la guadua, creando desde elementos decorativos

hasta muebles y construcciones completas, manteniendo viva una técnica ancestral que ha pasado de generación en generación. Esta tradición artesanal se complementa con la elaboración de tejidos, sombreros, bolsos en fique y cuero, y la talla en madera, actividades que no solo generan sustento económico, sino que preservan el patrimonio cultural de la región.

La gastronomía de Salento constituye otro pilar fundamental de su importancia cultural, destacando no solo por sus platos típicos sino por la forma tradicional de preparación y servicio. El ajíaco salentino, la trucha y las bebidas tradicionales como el café preparado en grecas antiguas son elementos distintivos de su identidad culinaria. Los restaurantes y cafés tradicionales del pueblo, especialmente aquellos ubicados alrededor de la plaza principal, se han convertido en espacios de preservación de estas tradiciones gastronómicas, donde los visitantes pueden experimentar la autenticidad de la cocina local.

Las manifestaciones culturales vivas de Salento se evidencian en sus celebraciones y expresiones artísticas únicas. El Festival de Bandas Municipales, que reúne a músicos de toda la región, y el Encuentro de Danzas Folclóricas son eventos que mantienen viva la tradición musical y dancística del municipio. Además, las tertulias culturales donde se reúnen artistas, escritores y músicos locales, han convertido a Salento en un punto de encuentro para el intercambio cultural y la preservación de la memoria oral del pueblo quindiano.

- **Importancia turística**

La importancia turística de Salento se ha consolidado a través de diversos aspectos que han contribuido a su desarrollo como uno de los destinos más destacados del Eje Cafetero colombiano. Para comprender mejor su relevancia, analizaremos diferentes aspectos respaldados por datos estadísticos y su impacto en la región.

Además, el turismo es el motor económico del municipio, representando el 70% de sus ingresos. En 2023, el gasto promedio por turista se estimó en 280.000 pesos colombianos por día, incluyendo alojamiento, alimentación y actividades turísticas. Esto representa un incremento del 25% en comparación con el gasto promedio registrado en 2022.

La oferta gastronómica también ha experimentado un crecimiento notable. El número de establecimientos gastronómicos registrados pasó de 145 en 2022 a 198 en 2023, un aumento del 36.5%. La gastronomía local, especialmente la trucha y el patacón, genera ingresos anuales estimados en 15.000 millones de pesos colombianos, según datos de la Asociación de Restaurantes de Salento (Cámara de Comercio de Armenia y del Quindío, 2023).

En cuanto al empleo, el sector turístico se ha convertido en el principal generador de trabajo en el municipio. Las estadísticas del Ministerio de Trabajo indican que aproximadamente 2.800 personas están

empleadas directamente en actividades relacionadas con el turismo, lo que representa el 65% de la población económicamente activa del municipio. Además, se estima que por cada empleo directo se generan 1.8 empleos indirectos.

La conectividad y accesibilidad han mejorado significativamente. El municipio cuenta con 12 empresas de transporte que ofrecen servicios regulares desde Armenia, con una frecuencia promedio de salida cada 20 minutos.

Las actividades de turismo de aventura han ganado reconocimiento. Los senderos ecológicos del municipio registraron 420.000 caminantes en 2023, mientras que las actividades de cabalgata atrajeron a 180.000 participantes. El turismo de observación de aves ha crecido un 40% anual, con más de 50.000 visitantes específicamente interesados en esta actividad durante 2023.

La preservación cultural también juega un papel fundamental. La arquitectura colonial del municipio, con más de 300 construcciones preservadas en el centro histórico, atrae anualmente a aproximadamente 250.000 visitantes interesados en el turismo cultural. Los 85 talleres artesanales registrados generaron ventas por más de 8.000 millones de pesos en 2023 (Ministerio de Cultura, 2023).

El turismo sostenible se ha convertido en una prioridad. En 2023, el 65% de los establecimientos turísticos implementaron prácticas sostenibles, incluyendo manejo de residuos y uso eficiente de recursos. Además, el municipio ha establecido un programa de certificación en turismo sostenible, en el cual ya participan 120 establecimientos. Estos datos demuestran que Salento no solo se ha convertido en un destino turístico de primer nivel, sino que también ha desarrollado una industria turística madura y diversificada que contribuye significativamente a la economía local y regional, mientras mantiene un enfoque en la sostenibilidad y la preservación de sus recursos naturales y culturales.

### **Atractivos y actividades**

- **Paisaje Cultural Cafetero (PCC)**

El Paisaje Cultural Cafetero en Salento forma parte de los 47 municipios que conforman esta declaratoria de la UNESCO como patrimonio cultural de la humanidad desde 2011. Este extraordinario paisaje se caracteriza por las plantaciones de café cultivadas en alta montaña bajo el sistema de policultivos, donde el café crece en armonía con otros cultivos tradicionales y especies nativas, adaptándose a las condiciones geográficas y climáticas particulares de la zona. La belleza de este paisaje se complementa con la vista al Valle de Cocora, creando un entorno visual único donde la cultura cafetera se integra perfectamente con la majestuosidad de la palma de cera.

Las fincas cafeteras tradicionales de Salento se distinguen por conservar las prácticas ancestrales de cultivo y procesamiento del café, heredadas de generación en generación. Los visitantes pueden participar en experiencias auténticas que incluyen recorridos por los cafetales, donde aprenden sobre el ciclo completo del café, desde la siembra hasta la taza. Esta experiencia educativa permite comprender no solo el proceso productivo, sino también la importancia cultural y social del café en la región, incluyendo las tradiciones, costumbres y forma de vida de las familias cafeteras.

El PCC en Salento se destaca especialmente por la preservación de la arquitectura tradicional en sus fincas cafeteras, caracterizada por el uso de materiales locales como la guadua, el bahareque y la tapia pisada. Esta arquitectura, adaptada a las condiciones topográficas de la región, incluye elementos distintivos como los corredores exteriores, los balcones decorados y los jardines internos donde tradicionalmente se realiza el secado del café. Los sistemas de producción sostenible y las prácticas agrícolas tradicionales utilizadas en estas fincas, han sido fundamentales para mantener la declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad.

- **Palma de cera**



**Fuente:** <https://www.humboldt.org.co/noticias/palma-de-cera-mitos-y-realidades-del-arbol-nacional> (2024.)

La palma de cera, el árbol nacional de Colombia y símbolo de la biodiversidad del país, es uno de los principales atractivos turísticos de Salento. Ubicada principalmente en el Valle del Cocora, esta especie única, que puede alcanzar hasta 60 metros de altura, atrae a miles de turistas cada año por su majestuosidad y su importancia ecológica.

En 2023, el Valle del Cocora recibió aproximadamente 850.000 visitantes, un incremento del 45% respecto al año anterior, consolidándose como uno de los destinos más visitados del Eje Cafetero. Este crecimiento ha llevado a establecer una capacidad de carga diaria de 3.000 visitantes para proteger el ecosistema, alcanzándose regularmente este límite durante fines de semana y temporadas altas (Gobernación del Quindío, 2023).

El turismo en torno a la palma de cera no solo se centra en su belleza natural, sino también en experiencias sostenibles y educativas. Los visitantes

pueden realizar actividades como senderismo por los senderos ecológicos del valle, cabalgatas y tours guiados hacia la Carbonera, un bosque denso con la mayor concentración de palmas de cera en Colombia. Además, iniciativas como el programa “Ritual y Siembra” permiten a los turistas participar activamente en la conservación del árbol mediante la plantación de nuevas palmas, promoviendo un turismo regenerativo.

El impacto económico de este atractivo es significativo para Salento. Según datos recientes, el turismo genera cerca del 70% de los ingresos del municipio, con un gasto promedio diario por turista estimado en 280.000 pesos colombianos. Este flujo económico ha impulsado el desarrollo local, incluyendo un aumento en la oferta gastronómica y hotelera. Por ejemplo, entre 2022 y 2023, el número de establecimientos gastronómicos aumentó en un 36.5%, reflejando el dinamismo. Al mismo tiempo, los alojamientos rurales y las fincas cafeteras adaptadas al turismo han ganado un lugar en el sector, consolidándose como opciones atractivas para los visitantes al ofrecer experiencias diferentes que permitan conocer más a fondo su cultura.

La palma de cera también juega un papel importante en la preservación cultural y arquitectónica del municipio. Su imagen está profundamente arraigada en las tradiciones locales y complementa otros atractivos turísticos como la arquitectura colonial preservada en el centro histórico de Salento. Más de 300 construcciones coloniales reciben anualmente a aproximadamente 250.000 visitantes interesados en el turismo cultural, mientras que talleres artesanales locales generan ingresos significativos al vender productos inspirados en este árbol emblemático.

Finalmente, Salento ha adoptado un enfoque sostenible para proteger sus recursos naturales y culturales. En 2023, el 65% de los establecimientos turísticos implementaron prácticas sostenibles como manejo responsable de residuos y eficiencia energética. Además, se lanzó un programa municipal para certificar establecimientos comprometidos con el turismo sostenible, con más de 120 negocios participando activamente.

### **Desempeño fiscal de Salento**

Primero que todo, es importante entender que el índice de desempeño fiscal es una medición del desempeño de la gestión financiera de las entidades territoriales que da cuenta de la sostenibilidad financiera a la luz de la viabilidad fiscal, la capacidad de generación de recursos propios, el endeudamiento, los niveles de inversión y la capacidad de gestión financiera en los municipios y departamentos del país (Departamento Nacional de Planeación, 2025).

A continuación, se presentan los resultados del Indicador de Desempeño Fiscal-IDF, para el municipio de Salento, Quindío, incluyendo su clasificación y posición dentro del ranking nacional:

Índice de Desempeño Fiscal de Salento (2014-2023)				
Año	Indicador de desempeño fiscal	Rango de clasificación	Entorno de desarrollo	Posición a nivel nacional
2014	72,4	Sostenible (>=70 y < 80)	Intermedio	325,0
2015	70,4	Sostenible (>=70 y < 80)	Intermedio	356,0
2016	74,1	Sostenible (>=70 y < 80)	Intermedio	206,0
2017	76,0	Sostenible (>=70 y < 80)	Robusto	157,0
2018	74,0	Sostenible (>=70 y < 80)	Intermedio	248,0
2019	76,9	Sostenible (>=70 y < 80)	Robusto	160,0
2020	54,7	Riesgo (>=40 y < 60)	Intermedio	561
2021	54,0	Riesgo (>=40 y < 60)	Intermedio	552
2022	54,6	Riesgo (>=40 y < 60)	Intermedio	617
2023	59,4	Riesgo (>=40 y < 60)	Temprano	511

**Fuente:** Elaboración propia con datos del DNP 2014-2023.

Con los resultados presentados podemos observar que hasta el 2019 el Índice de Desempeño Fiscal se calculó con una metodología basada en seis indicadores financieros en una escala de 0 a 100, en la cual Salento mantuvo un rango sostenible (>=70 y < 80), lo cual indica que el municipio en este periodo tuvo resultados óptimos y favorables.

Por otra parte, a partir del año 2020 se implementó una nueva metodología basada en dos dimensiones, (i) resultados fiscales (80%) y (ii) gestión financiera territorial (20%). Con la nueva metodología el municipio de Salento quedó en el rango de riesgo (>=40 y < 60), pasando de tener una posición nacional en el 2020 de 561 a 511 en el 2023, con la nueva metodología se evidencia que el municipio enfrenta desafíos en la dependencia de transferencias y en su deuda.

En otras palabras, el municipio de Salento, Quindío, ha demostrado un desempeño financiero destacable en los últimos años, especialmente entre 2014 y 2019, periodo en el cual obtuvo una calificación de “sostenible” en el Índice de Desempeño Fiscal (IDF). Este resultado refleja

una gestión eficiente de sus recursos, caracterizada por el cumplimiento de los límites legales de endeudamiento y gasto, así como por una sólida capacidad para generar ingresos propios. Estos logros han permitido al municipio fortalecer su infraestructura, invertir en proyectos estratégicos y consolidarse como un destino turístico clave en el departamento del Quindío.

Si bien entre 2020 y 2023 se evidenció una disminución en el IDF, es importante contextualizar esta variación dentro del impacto global que tuvo la pandemia en la economía de todos los municipios colombianos. A pesar de los desafíos que representó este periodo, Salento ha logrado mantener un modelo de desarrollo sostenible, basado en su potencial turístico, la diversificación de su oferta de servicios y la recuperación progresiva de sus ingresos.

Uno de los aspectos más relevantes es que, en los últimos años, la economía del municipio ha mostrado un crecimiento significativo, impulsado principalmente por la consolidación del turismo como eje central de su desarrollo. La afluencia de visitantes nacionales e internacionales ha generado nuevas oportunidades de empleo, dinamizado el comercio local y fomentado inversiones en infraestructura turística y cultural. Además, el reconocimiento de Salento como parte del Paisaje Cultural Cafetero ha reforzado su atractivo, permitiéndole posicionarse como un referente de turismo sostenible en Colombia.

El turismo en Salento sigue en ascenso, según datos del Observatorio Turístico del Quindío para la primera mitad del año 2024. Durante este período, un total de 18.751 vehículos ingresaron al municipio, lo que representa una proyección de 55.217 visitantes. De este total, 35.412 personas llegaron en carro particular, 7.655 en moto y 12.150 en buseta. Esta cifra reafirma la posición de Salento como uno de los principales destinos turísticos del Quindío, impulsado por su atractivo paisajístico, su inclusión dentro del Paisaje Cultural Cafetero y el prestigio de sitios emblemáticos como el Valle de Cocora.

El impacto del turismo en la economía local es significativo, beneficiando sectores como el alojamiento, la gastronomía, el transporte y el comercio de artesanías. Según encuestas realizadas en el departamento, el 68,2% de los turistas tienen un rango de ingresos de 1 a 3 salarios mínimos legales vigentes, lo que permite identificar el perfil socioeconómico de los visitantes y orientar estrategias turísticas adecuadas.

La designación de Salento como distrito turístico, cultural e histórico representa una oportunidad única para consolidarlo como un destino de clase mundial dentro del Eje Cafetero y Colombia. Este reconocimiento no solo reafirma su invaluable riqueza natural, arquitectónica y cultural, sino que también abre la puerta a un desarrollo estratégico que potenciará su crecimiento económico, su infraestructura y la calidad de vida de su comunidad.

Como distrito turístico, Salento podrá acceder a mayores recursos y programas de inversión, fomentando la mejora en servicios públicos, movilidad, seguridad y conservación del entorno. Esto permitirá ofrecer una experiencia más enriquecedora para los visitantes, garantizando un turismo sostenible y responsable que preserve su identidad y su patrimonio.

Además, esta distinción fortalecerá la competitividad del municipio en el ámbito nacional e internacional, atrayendo mayor inversión privada en el sector hotelero, gastronómico y cultural. Con una oferta turística diversificada, que combina paisajes espectaculares, actividades ecoturísticas y experiencias culturales auténticas.

Para la comunidad local, esta transformación traerá consigo nuevas oportunidades de empleo y emprendimiento, impulsando el crecimiento de negocios locales en sectores como el turismo rural, la artesanía, la gastronomía y el comercio. A su vez, promoverá la educación y formación en servicios turísticos, asegurando que el desarrollo económico vaya de la mano con el bienestar social.

En este contexto, la designación de Salento como distrito especial no solo permitirá fortalecer su posicionamiento como uno de los mejores destinos turísticos de Colombia, sino que también garantizará un modelo de desarrollo que equilibre conservación, crecimiento y calidad de vida, asegurando que su belleza natural y su herencia cultural sean protegidas para las futuras generaciones.

#### IX FUENTES:

- Cámara de Comercio de Armenia y el Quindío 2024. Observatorio Turístico mitad del año 2024. [https://camaraarmenia.org.co/categoria\\_archivo/turismo/](https://camaraarmenia.org.co/categoria_archivo/turismo/).
- Gobierno del Quindío. (s. f.). *Reseña histórica*. 19 de febrero de 2025. <https://quindio.gov.co/programas-politicas-y-planes?view=article&id=6%3Aresena-historica&catid=9>.
- Paisaje Cultural Cafetero. (s. f.). *Salento: El padre del Quindío*. 19 de febrero de 2025. <https://paisajeculturalcafetero.org.co/salento-el-padre-del-quindio/>.
- *Semana*. (2024, 21 de mayo). *Inolvidables: los tres pueblos de Colombia más visitados por extranjeros este 2024*. 19 de febrero de 2025. <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/inolvidables-los-tres-pueblos-de-colombia-mas-visitados-por-extranjeros-este-2024/202407/>.
- *Infobae*. (2024, 30 de agosto). *Este es uno de los municipios más bonitos de Colombia*. 19 de febrero de 2025. <https://www.infobae.com/colombia/2024/08/30/este-es-uno-de-los-municipios-mas-bonitos-de-colombia-segun-reconocido-medio-espanol/>.
- Caracol Radio. (2023, 17 de abril). *¿Cómo le fue a Armenia y al Quindío en turismo en la Semana Santa*. 19 de febrero de 2025. <https://caracol.com.co/2023/04/17/como-le-fue-a-armenia-y-al-quindio-en-turismo-en-la-semana-santa-informe-camara-comercio/>.
- *El Quindiano*. (s. f.). *Capacidad de carga turística MUNICIPIO DE SALENTO*. 19 de febrero de 2025. <https://elquindiano.com/admin/js/plugins/ckeditor/kcfinder/upload/files/Capacidad%20Carga%20Turi%CC%81stica%20Salento.pdf>.
- *Crónica del Quindío*. (s. f.). *Turismo en Salento: ¿Progreso o amenaza para el Valle de Cocora y sus habitantes?* 19 de febrero de 2025. <https://cronicadelquindio.com/noticias/quindio/turismo-en-salento-progreso-o-amenaza-para-el-valle-de-cocora-y-sus-habitantes>.
- *Semana*. (2024, 21 de mayo). *Inolvidables: los tres pueblos de Colombia más visitados por extranjeros este 2024*. 19 de febrero de 2025. <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/inolvidables-los-tres-pueblos-de-colombia-mas-visitados-por-extranjeros-este-2024/202407/1>.
- Quindio.gov.co. (2024, 1º de enero). *Sector hotelero del Corazón de Colombia reportó 60% de ocupación en Semana Santa*. 19 de febrero de 2025. <https://quindio.gov.co/comunicaciones/noticias-gobernacion-del-quindio/sector-hotelero-del-corazon-de-colombia-reporto-60-de-ocupacion-en-semana-santa2>.
- *Infobae*. (2024, 30 de agosto). *Este es uno de los municipios más bonitos de Colombia*. 19 de febrero de 2025. <https://www.infobae.com/colombia/2024/08/30/este-es-uno-de-los-municipios-mas-bonitos-de-colombia-segun-reconocido-medio-espanol/3>.
- Caracol Radio. (2023, 17 de abril). *¿Cómo le fue a Armenia y al Quindío en turismo en la Semana Santa*. 19 de febrero de 2025. <https://caracol.com.co/2023/04/17/como-le-fue-a-armenia-y-al-quindio-en-turismo-en-la-semana-santa-informe-camara-comercio/4>.
- *El Quindiano*. (2021, 31 de marzo). *Capacidad de carga turística MUNICIPIO DE SALENTO (versión 0.1)*. 19 de febrero de 2025. <https://elquindiano.com/admin/js/plugins/ckeditor/kcfinder/upload/files/Capacidad%20Carga%20Turi%CC%81stica%20Salento.pdf5>.
- Quindio.gov.co. (s. f.). *Anexo diagnóstico de la situación turística del departamento del Quindío*. 19 de febrero de 2025. [https://www.quindio.gov.co/home/docs/items/item\\_100/Plan\\_de\\_Turismo/Diagnostico\\_PET\\_1.pdf6](https://www.quindio.gov.co/home/docs/items/item_100/Plan_de_Turismo/Diagnostico_PET_1.pdf6).
- Caracol Radio. (2024, 22 de enero). *¿Cómo le fue al Quindío en la temporada turística de diciembre de 2023 y enero de 2024?* 19 de febrero de 2025. <https://caracol.com.co/2024/01/22/como-le-fue-al-quindio-en-la-temporada-turistica-de-diciembre-de-2023-y-enero-de-2024/7>.
- Colombia Travel®. (2024). *Artesanías de Salento y la palma de cera*. 19 de febrero de 2025. <https://colombia.travel/es/blog/salento-artesantias-y-palmas-de-cera-llenas-de-encanto>.

- Valle del Cocora. (2024). *Experiencia Parque Palma Cera Ritual y Siembra*. 19 de febrero 2025. <https://www.valledelcocora.com.co/w/producto/experiencia-parque-de-la-palma-de-cera-ritual-y-siembra-de-la-palma-de-cera/>.

- *Crónica del Quindío*. (s. f.). *Salento en sus 170 años recuerda su historia*. 19 de febrero de 2025-<https://www.cronicadelquindio.com/noticias/generaciones/salento-en-sus-170-aos-recuerda-su-historia>.

**PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO  
NÚMERO 606 DE 2025 CÁMARA**

por el cual se modifica el artículo 328 y 356 de la Constitución Política otorgándole la categoría de distrito turístico, cultural e histórico al municipio de Salento en el departamento del Quindío.

**El Congreso de la República de Colombia,  
DECRETA:**

**Artículo 1º.** Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política, el cual quedará de la siguiente manera:

(...) *El municipio de Salento se organiza como Distrito Turístico, Cultural, e Histórico. Su régimen político, fiscal y administrativo serán los que determinen la Constitución y las leyes especiales que se dicten sobre la materia, y en lo no dispuesto en ellas, serán las normas vigentes para los municipios.*

**Artículo 2º.** Adiciónese el siguiente inciso al artículo 328 de la Constitución Política, el cual quedará de la siguiente manera:

(...) *El municipio de Salento se organiza como Distrito Turístico, Cultural, e Histórico. Sus autoridades junto con las autoridades nacionales*

*podrán establecer estrategias de articulación para el aprovechamiento del desarrollo.*

**Artículo 3º.** El presente Acto Legislativo rige a partir de su promulgación.

**SANDRA BIBIANA ARISTIZABAL SALEG**  
Representante a la Cámara  
Departamento del Quindío

SECRETARÍA GENERAL DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

Fecha: 22 de Abril del año 2025

Se ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de Ley  Acto Legislativo  Ley No. 606 Con su correspondiente Comisión de Motivos, suscrito Por:

HP Sandra Aristizabal

SECRETARÍA GENERAL

## CARTAS DE COMENTARIOS

**CARTA DE COMENTARIOS DEL  
MINISTERIO DE AMBIENTE Y  
DESARROLLO SOSTENIBLE PROYECTO  
DE LEY NÚMERO 375 DE 2024 CÁMARA,  
15 DE 2023 SENADO**

*por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro Nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones. o "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país".*

**Ambiente**

Bogotá, D. C. Radicado 20002025E2003673

Doctor  
**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario Comisión Sexta  
Comision.sexta@camara.gov.co

Doctor  
**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**  
Secretario General  
Cámara de Representantes  
secretaria.general@camara.gov.co

**ASUNTO:** Concepto Técnico – Proyecto de Ley 015 de 2023 Senado / 375 de 204 Cámara "Por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro Nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones" o "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país".

Respetados Congresistas y secretarios, reciban un atento saludo.

Una vez realizado el análisis sobre la iniciativa legislativa del asunto, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se permite presentar los comentarios y consideraciones sobre la iniciativa legislativa en cuestión, de conformidad con las funciones y competencias asignadas a este Ministerio por la Ley 99 de 1993 y el Decreto Ley 3570 de 2011.

Respetuosamente,

**MAURICIO CABRERA LEAL**  
Viceministro de Políticas y Normalización Ambiental  
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Aprobó: Alicia Andrea Baquero – Jefe Oficina Asesora Jurídica  
Revisó: Laura Isabel Villanizar Pacheco- Coordinadora UAL- K.144

Tomado del concepto emitido por memorando: 20002024E301820800008

Los arriba firmantes, declaramos que hemos revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales y/o técnicas vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para la firma del Remitente.

<p><b>CONCEPTO TÉCNICO – PROYECTO DE LEY 015 DE 2023 SENADO / 375-2024 CÁMARA</b></p> <p><i>"Por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro Nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones" o "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país".</i></p> <p><b>1. ANTECEDENTES</b></p> <p>El Proyecto de Ley No. 015 de 2023 Senado / 375-2024 Cámara <i>"Por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro Nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones" o "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país"</i> es de autoría de la H. Senadora Laura Esther Fortich, y se encuentra actualmente haciendo tránsito para tercer debate en la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes.</p> <p>Dicha iniciativa legislativa está compuesta por nueve (09) artículos, y tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de la política pública con enfoque en educación y sensibilización ambiental para la protección de la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de los animales silvestres que ven alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores; establecer disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, crear el registro Nacional de animales atropellados en las vías colombianas y fortalecer el régimen de responsabilidades de los concesionarios de vías nacionales, entre otras disposiciones.</p> <p><b>2. CONSIDERACIONES</b></p> <p><b>2.1 CONSIDERACIONES JURÍDICAS.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Constitución Política de Colombia.</b> Los artículos 8, 58, 63, 79 y 80, establecen que es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación, conforme a la función social de la propiedad que implica obligaciones, a la cual le es inherente una función ecológica; que los bienes de uso público son inalienables, imprescriptibles e inembargables; que es deber del Estado planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar,</li> </ul>	<p>entre otros fines, su conservación y restauración; que se debe proteger la diversidad e integridad del ambiente y de manera particular, conservar las áreas de especial importancia ecológica, así mismo es un 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Decreto – Ley 2811 de 1974:</b> <i>"Por medio del cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente".</i> Las disposiciones de esta norma representan el primer abordaje a la conservación de la diversidad de fauna del país.</li> <li>• <b>Ley 99 de 1993.</b> Establece en su artículo 5 entre otras funciones del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, las siguientes:             <ul style="list-style-type: none"> <li>"2. Regular las condiciones generales para el saneamiento del medio ambiente, y el uso, manejo, aprovechamiento, conservación, restauración y recuperación de los recursos naturales, a fin de impedir, reprimir, eliminar o mitigar el impacto de actividades contaminantes, deteriorantes o destructivas del entorno o del patrimonio natural;</li> <li>10. Determinar las normas ambientales mínimas y las regulaciones de carácter general sobre medio ambiente a las que deberán sujetarse los centros urbanos y asentamientos humanos y las actividades mineras, industriales, de transporte y en general todo servicio o actividad que pueda generar directa o indirectamente daños ambientales;</li> <li>14. Definir y regular los instrumentos administrativos y mecanismos necesarios para la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental y determinar los criterios de evaluación, seguimiento y manejo ambiental de las actividades económicas."</li> </ul> </li> <li>• <b>Decreto 1076 de 2015.</b> Determina en su artículo 1.1.1.1.1., que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible <i>"es el rector de la gestión del ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de orientar y regular el ordenamiento ambiental del territorio y de definir las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables y del ambiente de la nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible, sin perjuicio de las funciones asignadas a otros sectores"</i>.</li> <li>• <b>Política Nacional para la Gestión Integral de la Biodiversidad y sus Servicios Ecosistémicos (PNGIBSE).</b> Es un instrumento que tiene como objetivo promover la gestión integral de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, de manera que se mantenga y mejore la resiliencia de los sistemas socioecológicos, a escalas nacional, regional, local y transfronteriza, considerando escenarios de cambio y a través de la acción conjunta, coordinada y concertada</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Resolución No 20243040018375 de 30 de abril de 2024 del Ministerio de Transporte.</b> Incorpora en los proyectos de infraestructura vial el concepto de Corredor Geotécnico, se adoptan los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial – LTVV y se dictan otras disposiciones frente a la gestión del riesgo de desastres. Los LTVV tiene definido su alcance en el artículo 6 señalando que corresponden a un conjunto de directrices formuladas con el objeto de que los proyectos de infraestructura carretera incorporen, de manera integral, elementos ambientales, sociales, tecnológicos y de ingeniería para evitar, prevenir, mitigar y corregir los potenciales impactos ambientales negativos que puedan generar, obteniendo como resultado de su ejecución, un balance ambiental neto positivo.</li> </ul> <p><b>3. CONSIDERACIONES TÉCNICAS</b></p> <p>El proyecto de ley tiene como objeto impulsar la formulación de una política pública de protección a la fauna silvestre del país que resulta afectada por la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores, establecer disposiciones para la construcción de pasos de fauna y crear un sistema nacional de registro de animales atropellados. Al respecto resulta importante citar los siguientes antecedentes:</p> <p>En el año 2013 el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte acordaron desarrollar e implementar una Agenda Conjunta de trabajo, que integra las políticas y programas que desarrollan los dos Ministerios y sus entidades adscritas y vinculadas. Esta instancia de diálogo intersectorial es un canal permanente de comunicación y acción conjunta, encaminada a incorporar consideraciones ambientales en etapas tempranas de la planeación y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos sectoriales de infraestructura de transporte.</p> <p>La Agenda Ambiental Interministerial incluyó en sus planes de acción de los períodos 2015-2016 y 2017-2018, como acción prioritaria: prevenir y manejar conflictos entre la infraestructura de transporte y la conservación de la biodiversidad in situ y sus servicios ecosistémicos, mediante la generación de normativa específica, guías y lineamientos técnicos generales, propuestas dirigidas al desarrollo de infraestructura verde y alertas tempranas.</p> <p>En el marco de esta Agenda, en el año 2020 se elaboraron y publicaron los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Lineamientos de Infraestructura Verde Vial:</b> Conjunto de directrices encaminadas a orientar la estructuración de planes, programas y proyectos de infraestructura carretera, con el fin de que contemplen, desde las etapas más tempranas de su planificación y durante todas las etapas del ciclo de proyectos de infraestructura carretera, (prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, construcción, operación intervención y desmantelamiento), consideraciones ambientales y de desarrollo sostenible, e incorporen medidas de ubicación, trazado, diseño, ingeniería y manejo destinadas a garantizar que la ejecución de los mismos genere un beneficio ambiental neto positivo, para así ofrecer una respuesta integral a los requerimientos funcionales de comunicación y movilidad, sin comprometer el</li> </ul>	<p>ordenamiento ambiental territorial ni amenazar la conservación de la biodiversidad propia de un determinado territorio y los servicios ecosistémicos que presta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Guía de caracterización del fenómeno de atropellamiento de fauna silvestre:</b> Documento que aporta criterios para identificar, caracterizar, registrar el atropellamiento de fauna silvestre, obtener información técnica para la toma de decisiones relacionadas con medidas de manejo para evitar, mitigar y corregir impactos causados por la infraestructura lineal sobre individuos, poblaciones y comunidades.</li> <li>- <b>Guía ambiental de pasos de fauna silvestre en infraestructura lineal:</b> Documento que aporta información práctica a los diferentes actores relacionados con el diseño, construcción, mejoramiento, rehabilitación, y mantenimiento de la infraestructura vial, para orientar las decisiones alrededor de garantizar la permeabilidad de las vías para la fauna silvestre a través de la construcción de pasos de fauna y otras medidas de mitigación del atropellamiento, proporcionando lineamientos técnicos e información financiera.</li> </ul> <p>La Política pública que promueve el proyecto de ley se armoniza con las disposiciones y recomendaciones establecidas de los documentos enunciados y provee un escenario jurídico que establece obligaciones y deberes jurídicos que garantizan su aplicación en los proyectos de infraestructura de transporte terrestre. No obstante, se requiere precisar el alcance de algunos de los lineamientos establecidos en el proyecto de ley, los cuales se exponen en el numeral 4.</p> <p>Adicionalmente, de conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, todo proyecto de Ley que ordene un gasto o que otorgue beneficios tributarios debe contener un análisis de impacto fiscal que sea compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, indicando los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. En consecuencia, se hace necesario la inclusión del estudio de impacto fiscal y el respectivo concepto técnico por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Lo anterior, considerando que la expedición de una nueva política requiere de estudios, recolección de información y concertaciones con diferentes sectores (entre otros) que generan una erogación presupuestal, pero también para lo relacionado con el Registro del que trata el artículo 6 y el Monitoreo y Evaluación de que trata el artículo 7.</p> <p><b>4. OBSERVACIONES ESPECÍFICAS SOBRE EL ARTICULADO</b></p> <p>A continuación, se hacen algunas observaciones sobre el articulado de la iniciativa legislativa:</p> <table border="1" data-bbox="857 2166 1433 2223"> <thead> <tr> <th>ARTICULO DEL PROYECTO DE LEY</th> <th>SUGERENCIAS DE AJUSTE DE REDACCIÓN</th> <th>COMENTARIOS</th> </tr> </thead> </table>	ARTICULO DEL PROYECTO DE LEY	SUGERENCIAS DE AJUSTE DE REDACCIÓN	COMENTARIOS
ARTICULO DEL PROYECTO DE LEY	SUGERENCIAS DE AJUSTE DE REDACCIÓN	COMENTARIOS		

<p><b>Artículo 1. Objeto</b> La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de la política pública con enfoque en educación y sensibilización ambiental para la protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de los animales silvestres que ven alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro nacional de animales atropellados en vías colombianas, se fortalece el régimen de responsabilidades de los concesionarios de vías nacionales y se dictan otras disposiciones.</p>	<p>Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada.</p>	<p>El proyecto de ley deberá guardar coherencia con las normas del sector transporte y en este sentido, se considera necesario que su alcance abarque tanto el conjunto de la infraestructura de trasporte terrestre que tiene el potencial de generar afectaciones a la fauna silvestre, como las entidades y organizaciones que tienen responsabilidad en las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de los proyectos y obras de infraestructura del transporte terrestre.</p> <p>En ese sentido se sugiere que el alcance sea aclarado respecto a que el modo terrestre comprende tanto la infraestructura de carretera como la férrea, (Ley 1682 de 2013 Título II, Definiciones), en especial teniendo presente que el Estado proyecta una inversión para potenciar y modernizar el transporte férreo en el país, el cual traerá impactos a la biodiversidad que aún no han sido medidos en Colombia.</p>			<p>Por otra parte, la Ley 105 de 1993 en sus artículos 19 y 20, y la Ley 1228 de 2008, en su artículo 1, establecen las competencias para la planeación, construcción y conservación de la infraestructura de transporte en: a) la Nación, representada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, que para los modos terrestres corresponde a ANI, INVIAS e INVIR, y b) las Entidades Territoriales, que corresponde a los Departamentos, Distritos especiales y Municipios, en donde cualquiera de ellas tiene la facultad de otorgar concesiones a particulares.</p> <p>Por lo anterior, se considera que el régimen de responsabilidades de una política pública no debe recaer únicamente en un actor como sería el concesionario de una vía nacional, sino en todos los anteriormente mencionados.</p> <p>Para finalizar es importante que se defina lo que es "Desarrollo Adecuado de los Animales". Se considera que está referido a salvaguardar el</p>
<p><b>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</b> La Política Pública de Protección a la Fauna Silvestre en las vías terrestres del país, es de obligatorio cumplimiento a todas las <u>Autoridades</u> públicas y concesionarios que intervienen en el proceso de formulación, construcción o mantenimiento de las vías en el país; y las compromete en la protección de la vida de la fauna silvestre del país.</p>	<p><b>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</b> La Política Pública de Protección a la Fauna Silvestre en las vías terrestres del país, es de obligatorio cumplimiento a todas las <u>Autoridades públicas de transporte</u> y concesionarios que intervienen en el proceso de formulación, construcción o mantenimiento de las vías en el país; y las compromete en la protección de la vida de la fauna silvestre del país.</p>	<p>desplazamiento natural dentro de las coberturas presentes, pero no es claro en la norma.</p> <p>Los proyectos de construcción de carreteras que se diseñen y ejecuten deben ejecutar a su totalidad las medidas de manejo necesarias para evitar, prevenir, mitigar, corregir o subsidiariamente compensar la totalidad de los impactos ambientales significativos que potencialmente puedan generar, y que estas medidas pueden ser previstas y aplicadas en cualquiera de las etapas del proceso de desarrollo de la infraestructura carretera, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planeación estratégica sectorial.</li> <li>- Planeación de proyectos a nivel de prefactibilidad.</li> <li>- Planeación de proyectos a nivel de factibilidad y diseños definitivos.</li> <li>- Construcción.</li> <li>- Operación.</li> <li>- Intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento).</li> <li>- Desmantelamiento.</li> </ul>	<p><b>Artículo 3. Política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país.</b> Teniendo en cuenta los lineamientos generales establecidos en la presente Ley, el Estado Colombiano, en los siguientes seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia, bajo la coordinación de los ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, establecerán la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de la fauna silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la</p>	<p><b>Artículo 3. Política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país.</b> Teniendo en cuenta los lineamientos generales establecidos en la presente Ley, el <u>Gobierno Nacional</u>, en los siguientes <del>seis (6)</del> <u>doce (12)</u> meses posteriores a la entrada en vigencia, bajo la coordinación de los ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, establecerán la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de la fauna silvestre que ve</p>	<p>Por lo anterior se sugiere ampliar el alcance de este artículo citando cada una de las etapas y no únicamente las 3 mencionadas actualmente (formulación, construcción o mantenimiento), para evitar restringir el ámbito de aplicación de la política.</p> <p>Se recomienda sustituir autoridades públicas por autoridades de transporte.</p> <p>Se recomienda la ampliación del plazo de seis (6) a doce (12) meses, al considerarlo un término ajustado y razonable al proceso que se debe desplegar en la construcción de la política, el cual entre otros, implica procesos de contratación de personal experto, el aseguramiento de los recursos necesarios, para lo cual sólo los tiempos precontractuales impiden el cumplimiento el término que se tiene previsto de seis (6) meses en el proyecto de ley.</p>

<p>circulación de vehículos automotores.</p>	<p>alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores.</p>		<p>contaminación, ruido, luz artificial o similares, ocasionados por el tránsito de vehículos automotores.</p>	<p>tránsito de vehículos automotores.</p>	<p>entre poblaciones, reduce el tamaño poblacional de las especies y su capacidad de responder ante cambios ambientales lo que puede derivar en la extinción de las especies.</p>
<p><b>Artículo 4. Lineamientos generales para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país.</b> La política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país contemplará siquiera los siguientes lineamientos:</p> <p>I. Se establecerán medidas tendientes a garantizar la mitigación de los efectos de:</p> <p>i. Restricciones de movimiento a los animales que pudiesen originarse tras la habilitación de espacios para el tránsito de vehículos automotores.</p> <p>ii. Eliminación del hábitat o fuentes hídricas ocasionadas por el cruce de un trazo vial en el país.</p> <p>iii. Deterioro de la calidad del hábitat por cambios micro ambientales,</p>	<p><b>Artículo 4. Lineamientos generales para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país.</b> La política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país <b>observará contemplará siquiera como mínimo</b> los siguientes lineamientos:</p> <p>I. Se establecerán medidas tendientes a garantizar la mitigación de los efectos de:</p> <p>i. Restricciones de movimiento a los animales que pudiesen originarse tras la habilitación de espacios para el tránsito de vehículos automotores.</p> <p>ii. Eliminación del hábitat o fuentes hídricas ocasionadas por el cruce de un trazo vial en el país.</p> <p>iii. Deterioro de la calidad del hábitat por cambios micro ambientales, contaminación, ruido, luz artificial o similares, ocasionados por el</p>	<p>La planeación, construcción, operación e intervención de carreteras genera impactos ambientales directos, indirectos, sinérgicos y acumulativos significativos de gran magnitud, cuyos efectos se prolongan de manera indefinida en el tiempo y cuyas afectaciones se reflejan en los paisajes, los ecosistemas y la biodiversidad.</p> <p>Uno de los efectos más significativos es la fragmentación (que difiere de la eliminación de hábitat), el cual consiste en la pérdida de comunicación entre individuos de una misma especie debido al surgimiento de barreras físicas (en este caso las carreteras o vías férreas) o a la fragmentación que impiden la accesibilidad de algunos individuos a áreas que antes eran ocupadas por poblaciones continuas. Este aislamiento limita el acceso a recursos, disminuye el flujo genético</p>	<p>iv. Atracción de animales con razón a la creación de hábitats o corredores artificiales que aumentan la probabilidad de atropellamiento.</p> <p>v. Cualquier otra consecuencia del libre tránsito de vehículos por espacios donde se registre un significativo índice de afectación sobre la vida de animales silvestres.</p>	<p>iv. Atracción de animales con razón a la creación de hábitats o corredores artificiales que aumentan la probabilidad de atropellamiento.</p> <p>v. Cualquier otra consecuencia del libre tránsito de vehículos por espacios donde se registre un significativo índice de afectación sobre la vida de animales silvestres.</p>	<p>Las medidas de manejo de este impacto se fundamentan en estudios de conectividad ecológica desarrollados en el territorio donde se emplaza la infraestructura de transporte, a través de los cuales se determinan las áreas en las que se requiere la construcción de pasos de fauna, específicamente en los tramos donde se pierde conectividad como consecuencia de la construcción de dicha infraestructura, o en las zonas en las que, en función de los corredores ecológicos existentes, se espera un mayor tránsito de fauna. Así mismo estos estudios orientan las medidas de rehabilitación, recuperación o restauración ecológica.</p> <p>Se recomienda adicionar un numeral para identificar de manera particular el impacto de la fragmentación de</p>
		<p>ecosistemas y pérdida de conectividad.</p> <p>Finalmente, respecto al numeral V, no se conocen las variables para la obtención del "índice de afectación sobre la vida de animales silvestres", expresado como indicador estadístico. Se sugiere eliminar la palabra índice y dejar expresado sólo en términos de una significativa afectación a la fauna silvestre.</p>			<p>Por lo anterior, se sugiere eliminar la referencia a la construcción de pasos de fauna "desde su diseño inicial" y "para las nuevas infraestructuras" para no limitar el alcance de estos planes y programas exclusivamente a nuevas carreteras.</p>
<p><b>Continuación artículo 4.</b></p> <p>II. Se desarrollarán planes y programas para prevenir los atropellos de animales en las carreteras y vías de transporte, incluyendo desde su diseño inicial la construcción de pasos de fauna para las nuevas infraestructuras, la instalación de señalización adecuada, medidas para incidir en el comportamiento de los conductores y la adopción de tecnologías que alerten a los conductores sobre la presencia de animales en la vía.</p>	<p><b>Continuación artículo 4.</b></p> <p>II. Se desarrollarán planes y programas para prevenir los atropellos de animales en las carreteras y vías de transporte, incluyendo desde su diseño inicial la construcción de pasos de fauna <del>para las nuevas infraestructuras,</del> la instalación de señalización adecuada, medidas para incidir en el comportamiento de los conductores y la adopción de tecnologías que alerten a los conductores sobre la presencia de animales en la vía.</p>	<p>Los estudios de conectividad ecológica referidos en el comentario anterior y los mapas de calor de atropellamiento de fauna, son insumos que permiten identificar las zonas donde se requiere facilitar el tránsito de fauna en las carreteras existentes, de esta manera, es posible que sobre vías ya construidas se mitiguen los impactos a través de obras civiles de construcción de infraestructura de pasos de fauna, obras que podrían desarrollarse dentro de las etapas de mantenimiento, mejoramiento y operación de carreteras.</p>	<p><b>Continuación artículo 4.</b></p> <p>III. Se fijarán obligaciones específicas y razonables sobre cada uno de los actores responsables del mantenimiento de los diferentes tramos viales del país; relacionadas con la protección de la vida animal</p>	<p><b>Continuación artículo 4.</b></p> <p>Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada</p>	<p>Resulta importante considerar que la responsabilidad no debe recaer únicamente en los actores responsables del mantenimiento de los diferentes tramos viales del país sino en todos los actores responsables en cualquiera de las etapas de un proyecto de infraestructura de transporte terrestre, y dichas responsabilidades en todos los casos, deben ser consecuentes y razonables.</p> <p>Por lo anterior se sugiere ampliar las etapas en las que recae este numeral, a todas las mencionadas en el comentario del artículo 2.</p>
			<p><b>Continuación artículo 4.</b></p> <p>IV. Se instaurarán áreas protegidas y corredores biológicos, bajo criterios</p>	<p><b>Continuación artículo 4.</b></p> <p>Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra</p>	<p>Se recomienda especificar el ámbito de aplicación de este lineamiento a la instauración de áreas de conservación y corredores de conectividad ecológica</p>

científicos y técnicos, tendientes a garantizar la conservación de los hábitats	supeditado a ser acogida la recomendación planteada.	dentro de los territorios donde se emplace el proyecto o la infraestructura de transporte terrestre, es decir, en su área de influencia, por cuanto el término áreas protegidas no puede analizarse de manera aislada en relación con el SINAP y otras estrategias complementarias de conservación.	privadas para avanzar en el desarrollo y la aplicación de estas tecnologías.		Lineamientos de Infraestructura Verde Vial.
<b>Continuación artículo 4.</b> V. Se promoverá la investigación y el desarrollo de tecnologías innovadoras que ayuden a prevenir afectaciones sobre la vida silvestre en las vías colombianas. Estas tecnologías podrán incluir sistemas de alerta temprana para evitar atropellamientos en las vías, dispositivos de teledetección para monitorear especies, entre otros. Se propenderá por la colaboración entre instituciones académicas, entidades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil y empresas	<b>Continuación artículo 4.</b> Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada.	Con el fin de especificar más el alcance de este lineamiento, se sugiere analizar la incorporación, de un lineamiento con el apoyo del Ministerio de Educación, en el cual se establezca que en las ofertas académicas de pregrado y posgrado para la formación de ingenieros civiles y otros perfiles profesionales relacionados con el diseño y construcción de vías terrestres, se procure la inclusión de formación en el desarrollo sostenible de dicha infraestructura a través de cátedras, cursos y otras modalidades pedagógicas donde se impartan los conceptos de los	<b>Continuación artículo 4.</b> VI. Se implementarán incentivos a las unidades productivas, organizaciones y comunidades que implementen prácticas y proyectos encaminados a la protección y conservación de los animales silvestres en las vías del país. Estos incentivos pueden incluir, entre otros, beneficios fiscales, apoyo técnico, sellos de compromiso con la protección de la fauna silvestre y reconocimiento público orientado a fomentar el compromiso con la conservación de la naturaleza.	<b>Continuación artículo 4.</b> Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada.	Teniendo en cuenta que la implementación de medidas de mitigación de riesgos a la fauna silvestre se sustenta en estudios ecológicos y biofaunísticos específicos del territorio, a través de los cuales se orienta apropiadamente la selección de dichas medidas, los tipos de infraestructuras de pasos de fauna, sus materiales, dimensiones y otras características técnicas que inciden en su efectividad y en el uso por parte de la fauna, se sugiere adicionar a este lineamiento que dichas prácticas y proyectos deben estar acompañados por expertos en la materia, así como aprobados por las autoridades ambientales competentes.
			<b>Continuación artículo 4.</b> VII. Se dispondrán programas de rescate y rehabilitación de animales	<b>Continuación artículo 4.</b> Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra	Para la operatividad de esta medida se sugiere ordenar ampliar el alcance de la utilización y contribución a la financiación de los CAV (Centros de atención y
silvestres que hayan resultado afectados por atropellamiento u otras actividades humanas; o que se encuentren en situación de vulnerabilidad.	supeditado a ser acogida la recomendación planteada	valoración) y CAVR (Centros de atención, valoración y rehabilitación) de fauna silvestre establecidos mediante Resolución 2064 de 2010 de Minambiente "Por la cual se reglamentan las medidas posteriores a la aprehensión preventiva, restitución o decomiso de especímenes de especies silvestres de Fauna y Flora Terrestre y Acuática y se dictan otras disposiciones".	silvestre más efectivos y sostenibles.		
<b>Continuación artículo 4.</b> VIII. Se fomentará la conformación de alianzas estratégicas entre entidades públicas y privadas; así como con organizaciones de la sociedad civil, tendientes a garantizar la conservación e implementación de proyectos de conservación de la vida silvestre. Estas asociaciones tendrán como objetivo sumar esfuerzos, recursos y conocimientos para lograr resultados de conservación de la vida	<b>Continuación artículo 4.</b> Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada	Se recomienda especificar el ámbito de aplicación de este lineamiento al fomento de dichas alianzas para proyectos de conservación de la vida silvestre dentro de los territorios donde se emplace el proyecto o la infraestructura de transporte terrestre, es decir, en su área de influencia.	<b>Continuación artículo 4.</b> IX. Se instituirá un sistema de seguimiento a las medidas adoptadas en la política pública, así como en esta ley, tendiente a determinar los efectos de las mismas y los ajustes razonables que resulten necesarios para mejorar los impactos de las mismas sobre la protección de la vida animal silvestre.	<b>Continuación artículo 4.</b> Sin sugerencia de ajuste.	Sin comentarios.
			<b>Continuación artículo 4.</b> X. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en colaboración con el Ministerio de Ambiente y <b>Desarrollo Sostenible</b> , el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), desarrollarán campañas educativas destinadas a la población en general, incluyendo conductores y comunidades locales. El objetivo de estas	<b>Continuación artículo 4.</b> X. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en colaboración con el Ministerio de Ambiente y <b>Desarrollo Sostenible</b> , el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), desarrollarán campañas educativas destinadas a la población en general, incluyendo conductores y comunidades locales. El objetivo de estas campañas es destacar y	Se sugiere ampliar el alcance de este lineamiento a todas las entidades y actores que tienen competencias para la planeación, construcción y conservación de la infraestructura de transporte a) la Nación, representada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, que para los modos terrestres corresponde a ANI, INVIAS e INVIR, y b) las Entidades Territoriales, que corresponde a los Departamentos, Distritos

<p>campañas es destacar la importancia de proteger y respetar la fauna silvestre en las carreteras y caminos del país. Para alcanzar esta meta, las campañas se difundirán a través de medios de comunicación tradicionales y digitales, además de la organización de eventos comunitarios y charlas informativas que promuevan la sensibilización y educación ambiental.</p>	<p>respetar la fauna silvestre en las carreteras y caminos del país. Para alcanzar esta meta, las campañas se difundirán a través de medios de comunicación tradicionales y digitales, además de la organización de eventos comunitarios y charlas informativas que promuevan la sensibilización y educación ambiental.</p>	<p>especiales y Municipios, y las concesiones viales.</p>	<p>nuevas infraestructuras viales, con el objetivo de minimizar el impacto sobre los ecosistemas y la fauna silvestre.</p>	<p>supeditado a ser acogida la recomendación planteada</p>	<p>proyectos de operación e intervención (mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento,) de vías existentes. La intervención de carreteras para su mantenimiento, rehabilitación o mejoramiento representa una buena oportunidad para efectuar una evaluación del alineamiento (trazado) de la vía, su diseño, los componentes de su infraestructura y de la incidencia de éstos en la generación de impactos ambientales directos, indirectos, sinérgicos y acumulativos en el área de influencia de la carretera, con el propósito de identificar y considerar como parte del proyecto de intervención, obras o actividades que eviten que dichos impactos se sigan presentando y se corrijan las afectaciones causadas.</p> <p>Los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial establecen los criterios ambientales mínimos que deben considerarse en cada una de las etapas de desarrollo de infraestructura carretera, por lo que se recomienda</p>
<p><b>Continuación artículo 4.</b>  XI. Se promoverá la colaboración entre entidades gubernamentales, organizaciones ambientales, empresas privadas y la comunidad en general para garantizar el éxito de la política pública de protección a la fauna silvestre.</p>	<p><b>Continuación artículo 4.</b>  Sin sugerencia de ajuste.</p>	<p>Sin comentarios.</p>			
<p><b>Continuación artículo 4.</b>  XII. Se considerarán criterios ambientales en la planificación y diseño de</p>	<p><b>Continuación artículo 4.</b>  Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra</p>	<p>La consideración de criterios ambientales no solo recae en proyectos de planificación y diseño de nueva infraestructura, sino que es aplicable también en</p>			
<p><b>Artículo 5. Infraestructura para la protección de la vida animal.</b>  La Agencia Nacional de Infraestructura, INVIAS, las autoridades ambientales y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial en el país garantizarán la existencia de lineamientos técnicos y compromisos por parte de los concesionarios viales, relacionados con el establecimiento de medidas de protección a vida de la fauna silvestre, proceso que podrá incluir entre otras la construcción de senderos elevados, túneles, elevación de vías u obras similares destinadas a la protección de la vida animal, así como puntos de atención a animales víctimas de</p>	<p><b>Artículo 5. Infraestructura para la protección de la vida animal.</b>  La Agencia Nacional de Infraestructura, INVIAS, las autoridades ambientales y demás Instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial en el país garantizarán la existencia de lineamientos técnicos y compromisos por parte de los concesionarios viales, relacionados con el establecimiento de medidas de protección a vida de la fauna silvestre, proceso que podrá incluir entre otras la construcción de senderos elevados, túneles, elevación de vías u obras similares destinadas a la protección de la vida animal, así como puntos de atención a animales víctimas de</p>	<p> citar estos lineamientos como referencia de este ítem y, además, ampliar su aplicación a todas las etapas del ciclo de los proyectos de infraestructura, tanto para nuevas vías como para las existentes.</p> <p>En primer lugar, se hace necesario precisar que las autoridades ambientales no participan, ni intervienen en los procesos de contratación de obras de infraestructura vial. Las únicas entidades que tienen la facultad de planear, estructurar y celebrar estos contratos son las determinadas el sector transporte a saber: a) la Nación, representada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, que para los modos terrestres corresponde a INVIAS, ANI e INVIR, y b) las Entidades Territoriales, que corresponde a los Departamentos, Distritos especiales y Municipios.</p> <p>Son estas las entidades que adquieren responsabilidad para la implementación de lineamientos técnicos y compromisos relacionados con el establecimiento de</p>	<p>animal, así como puntos de atención a animales víctimas de atropellamiento, en el tramo vial objeto de concesión.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> En todos los casos el mantenimiento de la infraestructura vial para la protección de la vida animal estará a cargo de los concesionarios de la vía donde se encuentre ubicada dicha obra.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Se autoriza a los entes territoriales del orden Nacional, Departamental y Municipal para celebrar directamente convenios con los Organismos de Acción Comunal y otros actores locales, hasta la mínima cuantía, con el fin de ejecutar obras de infraestructura vial que incluyan medidas específicas para la protección de la vida animal. Estas obras pueden comprender la construcción de senderos elevados, túneles y otras instalaciones similares</p>	<p>atropellamiento, en el tramo vial objeto de concesión.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> En todos los casos el mantenimiento de la infraestructura vial para la protección de la vida animal estará a cargo de los concesionarios de la vía donde se encuentre ubicada dicha obra.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Se autoriza a los entes territoriales del orden Nacional, Departamental y Municipal para celebrar directamente convenios con los Organismos de Acción Comunal y otros actores locales, hasta la mínima cuantía, con el fin de ejecutar obras de infraestructura vial que incluyan medidas específicas para la protección de la vida animal. Estas obras pueden comprender la construcción de senderos elevados, túneles y otras instalaciones similares destinadas a la preservación de la fauna silvestre en sus respectivas jurisdicciones. Para la ejecución de estas obras, deberán priorizar la</p>	<p>medidas de protección a vida de la fauna silvestre, ya sea de forma directa o a través de concesiones viales.</p> <p>Se señala que el INVIAS es el órgano técnico rector del sector infraestructura carretera y la ANI sólo tiene a su cargo las vías concesionadas que es una proporción mínima.</p> <p>Bajo este mismo criterio, las medidas de mitigación no sólo deben ser aplicadas en los tramos viales objeto de concesión, pues se esperaría que, como política pública, esta infraestructura para la protección de la vida animal en vías terrestres se establezca en toda la Red Vial Nacional donde se requiera. Por lo anterior, se sugiere ajustar la redacción en función de las competencias enunciadas y dejar en términos generales la obligación a la que hace alusión este artículo y sus parágrafos, y no específica a las concesiones viales.</p> <p>La red concesionada del país obedece a un porcentaje mínimo y poco representativo de la totalidad en número de vías</p>

<p>destinadas a la preservación de la fauna silvestre en sus respectivas jurisdicciones. Para la ejecución de estas obras, deberán priorizar la contratación de los habitantes de la comunidad local, asegurando así una participación activa en la conservación del entorno natural y el bienestar animal.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> El Ministerio de Transporte, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, con la participación de las autoridades ambientales y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial en el país, tendrán un plazo máximo de 12 meses a partir de la sanción de la presente Ley, para la elaboración de los lineamientos técnicos de los que versa el presente artículo.</p>	<p>contratación de los habitantes de la comunidad local, asegurando así su <u>participación</u> en la conservación del entorno natural y el bienestar animal.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> El Ministerio de Transporte, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, con la participación de las autoridades ambientales y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial en el país, tendrán un plazo máximo de 12 meses a partir de la sanción de la presente Ley, para la elaboración de los lineamientos técnicos de los que versa el presente artículo.</p> <p><b>Parágrafo transitorio.</b> Los concesionarios que en la actualidad estén desarrollando proyectos de infraestructura vial deberán asumir el mantenimiento de las obras que el Estado realice con el fin de garantizar la preservación de la vida animal, o en desarrollo de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país.</p>	<p>y kilómetros de vías respecto a infraestructura carretera reconocida en el Plan Maestro de Transporte Intermodal del Ministerio de Transporte</p> <p>Ahora, de conformidad con la ley 99 de 1993 la construcción de carreteras y algunas actividades de mejoramiento de vías requieren de licencia ambiental, la cual es otorgada por ANLA para el caso de carreteras de primer orden (nacionales) y las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible para vías de segundo y tercer orden (departamentales y municipales). Estas autoridades ambientales estudian la pertinencia de otorgar dicha licencia y le hacen seguimiento a las medidas de manejo en ella establecidas, por tanto, para la incorporación medidas de mitigación de los impactos a la fauna silvestre en proyectos de construcción y mejoramiento de vías puede hacerse durante la solicitud de la licencia ambiental o en la fase de seguimiento de esta, razón por la cual se recomienda</p>	<p><b>Parágrafo transitorio.</b> Los concesionarios que en la actualidad estén desarrollando proyectos de infraestructura vial deberán asumir el mantenimiento de las obras que el Estado realice con el fin de garantizar la preservación de la vida Animal, o en desarrollo de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país.</p>	<p>que los términos de referencia de los estudios de impacto ambiental y planes de manejo para la construcción, operación e intervención de carreteras se incorporen estas determinantes.</p> <p>Para los proyectos de mantenimiento, las medidas ambientales se establecen en el PAGA, plan que no es aprobado por ninguna autoridad ambiental, por lo que, en este caso, se recomienda Instar a las autoridades ambientales a imponer medidas de manejo relacionadas con la instalación de pasos de fauna para mantener la conectividad ecológica y proporcionar el desplazamiento seguro de la fauna, a través de los permisos ambientales que otorguen al proyecto vial.</p> <p>Por lo anterior se sugiere especificar en la redacción del artículo, la obligatoriedad del sector ambiente, de actualizar los términos de referencia de los citados instrumentos de seguimiento ambiental, para incorporar los lineamientos de la política</p>	<p>que los términos de referencia de los estudios de impacto ambiental y planes de manejo para la construcción, operación e intervención de carreteras se incorporen estas determinantes.</p> <p>Para los proyectos de mantenimiento, las medidas ambientales se establecen en el PAGA, plan que no es aprobado por ninguna autoridad ambiental, por lo que, en este caso, se recomienda Instar a las autoridades ambientales a imponer medidas de manejo relacionadas con la instalación de pasos de fauna para mantener la conectividad ecológica y proporcionar el desplazamiento seguro de la fauna, a través de los permisos ambientales que otorguen al proyecto vial.</p> <p>Por lo anterior se sugiere especificar en la redacción del artículo, la obligatoriedad del sector ambiente, de actualizar los términos de referencia de los citados instrumentos de seguimiento ambiental, para incorporar los lineamientos de la política</p>
<p>pública promovida por el presente proyecto de ley.</p> <p>En relación con el parágrafo 2 se considera que las entidades de orden nacional no son competentes para celebrar convenios de mínima cuantía ya que las vías a su cargo, que son las vías de primer orden, están administradas directamente por INVIAS y ANI. Podrían ser las entidades departamentales y municipales las que requieran de estas medidas para materializar las obligaciones que surjan de esta Política sobre la red vial de segundo o tercer orden y las cuales en todo caso deben dar estricto cumplimiento a la normatividad relativa a contratación estatal y las necesidades técnicas que debe acreditar quien ejecuta las obras de esta naturaleza.</p> <p>En relación con el parágrafo 3, se sugiere alinear al comentario que se plantea para el parágrafo 2.</p> <p>Respecto del parágrafo transitorio, su alcance no puede limitarse a las concesiones- Se</p>	<p>pública promovida por el presente proyecto de ley.</p> <p>En relación con el parágrafo 2 se considera que las entidades de orden nacional no son competentes para celebrar convenios de mínima cuantía ya que las vías a su cargo, que son las vías de primer orden, están administradas directamente por INVIAS y ANI. Podrían ser las entidades departamentales y municipales las que requieran de estas medidas para materializar las obligaciones que surjan de esta Política sobre la red vial de segundo o tercer orden y las cuales en todo caso deben dar estricto cumplimiento a la normatividad relativa a contratación estatal y las necesidades técnicas que debe acreditar quien ejecuta las obras de esta naturaleza.</p> <p>En relación con el parágrafo 3, se sugiere alinear al comentario que se plantea para el parágrafo 2.</p> <p>Respecto del parágrafo transitorio, su alcance no puede limitarse a las concesiones- Se</p>	<p>pública promovida por el presente proyecto de ley.</p> <p>En relación con el parágrafo 2 se considera que las entidades de orden nacional no son competentes para celebrar convenios de mínima cuantía ya que las vías a su cargo, que son las vías de primer orden, están administradas directamente por INVIAS y ANI. Podrían ser las entidades departamentales y municipales las que requieran de estas medidas para materializar las obligaciones que surjan de esta Política sobre la red vial de segundo o tercer orden y las cuales en todo caso deben dar estricto cumplimiento a la normatividad relativa a contratación estatal y las necesidades técnicas que debe acreditar quien ejecuta las obras de esta naturaleza.</p> <p>En relación con el parágrafo 3, se sugiere alinear al comentario que se plantea para el parágrafo 2.</p> <p>Respecto del parágrafo transitorio, su alcance no puede limitarse a las concesiones- Se</p>	<p><b>Artículo 6. Registro nacional de animales afectados por atropellamiento.</b></p> <p>El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, junto con el Ministerio de Transporte, el Instituto Colombiano Agropecuario; con el apoyo de los entes territoriales del orden Departamental, Distrital y Municipal, adelantarán</p>	<p><b>Artículo 6. Registro nacional de animales afectados por atropellamiento.</b></p> <p>Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada.</p>	<p>recomienda complementar concesionarios y autoridades de transporte. La red concesionada del país obedece a un porcentaje mínimo y poco representativo de la totalidad en número de vías y kilómetros de vías respecto a infraestructura carretera reconocida en el Plan Maestro de Transporte Intermodal del Ministerio de Transporte. Ahora, de acuerdo con el objeto de los contratos comerciales de las concesiones viales, están sólo podrán encargarse del mantenimiento de las obras realizadas sobre las vías concesionadas, por lo que debe especificarse dicho ámbito de aplicación.</p> <p>Se recomienda delimitar el ámbito del registro a la fauna afectada por atropellamiento "en vías terrestres".</p> <p>Teniendo en cuenta que actualmente existen varias herramientas digitales y aplicaciones para el reporte de atropellamiento de fauna, se sugiere especificar que la información obtenida a través de esos proyectos</p>

<p>acciones dirigidas al establecimiento y puesta en funcionamiento del Registro Nacional de Animales Afectados por atropellamiento en el País, el cual tendrá por objetivo determinar el grado de afectación a la vida animal en las vías del territorio nacional. Las cifras obtenidas con este registro servirán de insumo para la determinación de estrategias diferenciales frente a las vías con mayor afectación a la vida animal, así como para la evaluación de impacto de las medidas adoptadas en los diferentes tramos viales del país.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Las entidades responsables de la implementación del mencionado registro, podrán integrarlo, junto con otros sistemas similares que actualmente hagan parte del Estado.</p>		<p>sea reconocida como una línea base de dicho registro nacional.</p> <p>Es importante considerar el impacto presupuestal para la creación de una plataforma, toda vez que requiere de gastos tanto de funcionamiento como de inversión para poner en marcha el registro que se dispone establecer.</p>
<p><b>ARTÍCULO 8 (NUEVO).</b> El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - Invias, dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, conformará un inventario y/o sistema de información geográfica que permita referenciar la presencia de fauna silvestre en las vías y las modificaciones realizadas por los concesionarios viales en pro de preservar las especies.</p> <p><b>Parágrafo.</b> En virtud de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, el Ministerio de las Tecnologías y las Comunicaciones, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y demás entidades pertinentes brindarán su asesoría, ayuda, acompañamiento y servicios en la conformación del inventario, para que de esta forma, la información</p>	<p><b>ARTÍCULO 8 (NUEVO).</b> Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada</p>	<p>Ministerios de Transporte y Hacienda.</p> <p>Se sugiere articular esta obligación con la ya existente de crear un Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, a cargo del Ministerio de Transporte, establecida en el artículo 10 de la Ley 1228 de 2008. El "SINC" es un sistema público de información único nacional conformado por toda la información correspondiente a las carreteras a cargo de la Nación, de los departamentos, los municipios y los distritos especiales y que conformarán el inventario nacional de carreteras. En este sistema se registrarán cada una de las carreteras existentes identificadas por su categoría, ubicación, especificaciones, extensión, puentes, poblaciones que sirven, estado de las mismas, proyectos nuevos, intervenciones futuras y demás información que determine la entidad administradora del sistema.</p> <p>Así mismo, es necesario precisar este artículo, teniendo en cuenta que el</p>
<p><b>Artículo 7 (nuevo). Monitoreo y evaluación continua.</b></p> <p>El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, implementará un sistema de monitoreo continuo de las vías para evaluar el impacto de las medidas de protección a la fauna silvestre. Las concesionarias estarán obligadas a presentar informes semestrales sobre la implementación de las medidas y los resultados obtenidos, los cuales serán de acceso público.</p>	<p><b>Artículo 7 (nuevo). Monitoreo y evaluación continua.</b></p> <p>Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada</p>	<p>Al igual que los comentarios anteriores, la obligatoriedad de presentar informes de monitoreo no solo debería recaer en los concesionarios sino en todas las entidades del sector transporte responsables de proyectos de infraestructura de transporte terrestre, más aún si se propicia la contratación por mínima cuantía y la conformación de alianzas para implementar proyectos de protección a la fauna silvestre, con la inversión de recursos públicos, sobre los cuales debe existir un seguimiento.</p> <p>Las concesiones son un porcentaje mínimo de la totalidad en número de vías y kilómetros de vías respecto a infraestructura carretera reconocida.</p> <p>El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible podrá aportar en el diseño, pero no es conveniente que intervenga en la implementación. En todo caso, se debe tener en cuenta el impacto presupuestal que supone este sistema, el cual deberá ser revisado con los</p>
<p>obtenida quede georreferenciada en los mapas del país al igual que puedan estar al acceso del público a través de los medios tecnológicos que el ministerio y el instituto consideren.</p> <p><b>Artículo 9. Vigencia y derogatoria.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias</p>	<p><b>Artículo 9. Vigencia y derogatoria.</b></p> <p>Sin sugerencia de ajuste.</p>	<p>Sistema de Información en Biodiversidad - SIB, registra las especies de animales silvestres que a la fecha se encuentran distribuidas en Colombia, se sugiere que se tenga en cuenta la información que allí reposa.</p> <p>También se recomienda reconsiderar la expresión "conformará un inventario y/o sistema de información geográfica que permita referenciar la presencia de fauna silvestre en las vías y las modificaciones realizadas por los concesionarios viales en pro de preservar las especies.", teniendo en cuenta que ya existe el SIB.</p> <p>Sin comentarios.</p>
<p><b>5. IMPACTO FISCAL</b></p> <p>En el proyecto de Ley remitido se indica:</p> <p><b>"4. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL</b></p> <p><i>El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 establece que "el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo".</i></p>		

*En consideración de lo anterior, los coordinadores ponentes de este Proyecto de Ley remitirán una solicitud al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que rinda concepto sobre los costos fiscales de la iniciativa."*

Al respecto, se considera muy importante que el Proyecto de Ley sea revisado por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, considerando que, para el cumplimiento del alcance de lo propuesto, se requiere disponer de partidas presupuestales destinadas a la realización de convenios, contrataciones, estudios, obras civiles, entre otros, lo cual genera impacto fiscal, para la implementación y puesta en funcionamiento del Registro Nacional de Animales Afectados por atropellamiento en el País (Artículo 6) , así como el monitoreo y evaluación continua (Artículo 7).

**6. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LA CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY**

Teniendo en cuenta lo citado previamente, desde esta cartera se considera que el Proyecto de Ley No. 15 de 2023 Senado / 375 de 2024 Cámara "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país, por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la reservación de la vida animal, se crea el registro nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones" es **INCONVENIENTE** en los términos en que se encuentra redactado, sin embargo, podría migrar a condiciones de conveniencia, siempre y cuando se tengan en cuenta las observaciones y recomendaciones técnicas expuestas en el presente documento, con el fin de aclarar, detallar y orientar adecuadamente el alcance de la política propuesta y no controvertir las disposiciones que ya se encuentran contempladas en el marco normativo ambiental.

**CONTENIDO**

Gaceta número 554 - lunes, 28 de abril de 2025

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO** **Págs.**

Proyecto de Acto Legislativo número 606 de 2025  
Cámara, por el cual se modifica el artículo 328 y 356 de la Constitución Política otorgándole la categoría de distrito turístico, cultural e histórico al municipio de Salento en el departamento del Quindío..... 1

**CARTAS DE COMENTARIOS**

Carta de comentarios del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible Proyecto de Ley número 375 de 2024 Cámara, 15 de 2023 Senado, por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro Nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones. o "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país". ..... 8