



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1183

Bogotá, D. C., viernes, 23 de agosto de 2024

EDICIÓN DE 38 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 181 DE 2024
CÁMARA

por medio del cual se declara como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación los conocimientos, técnicas, prácticas y representación culinaria tradicional de la Garulla Soachuna y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 13 de agosto de 2024.

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Radicación Proyecto de Ley

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno conducto me permito poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley, por medio del cual se declara como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación los conocimientos, técnicas, prácticas y representación culinaria tradicional de la Garulla Soachuna y se dictan otras disposiciones.

Leider Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara por Cundinamarca Pacto Histórico

PROYECTO DE LEY NÚMERO 181 DE 2024
CÁMARA

por medio del cual se declara como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación los conocimientos, técnicas, prácticas y representación culinaria tradicional de la Garulla Soachuna y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto declarar como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación los conocimientos, técnicas, prácticas y representación culinaria tradicional de la Garulla Soachuna, así como reconocer, promover y proteger la Garulla Soachuna como alimento tradicional y patrimonio colectivo de Soacha, fomentando la identidad cultural y aprovechamiento económico por parte de las comunidades que la elaboran.

Artículo 2º. Declárase como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación los conocimientos, técnicas, prácticas y representación culinaria tradicional de la Garulla Soachuna, para salvaguardar y promover estos saberes como un elemento distintivo que hacen parte de la idiosincrasia soachuna.

Artículo 3º. Promoción de la garulla soachuna. Con el fin de contribuir en la difusión y conservación de la gastronomía tradicional, se autoriza al Ministerio de las Culturas, las artes y los saberes, la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía de Soacha y demás entidades competentes del orden nacional y departamental, para que promuevan la garulla soachuna mediante asesorías, estrategias de comercialización y acompañamiento a las y los productores, con el fin de posicionar el producto a nivel nacional e internacional.

Parágrafo. Con especial atención se impulsarán aquellos productores y productoras tradicionales que desde hace décadas llevan preparando este producto de forma artesanal en Soacha.

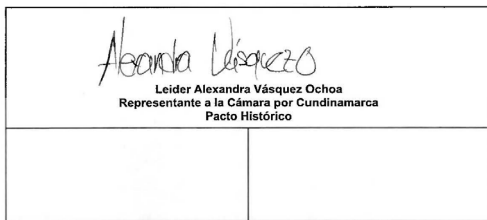
Artículo 4°. Plan Especial de Salvaguardia. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de las Culturas, las artes y los saberes creará e implementará el Plan Especial de Salvaguardia de los saberes y tradiciones asociados a la garulla soachuna en un plazo no mayor a 12 meses a partir de la sanción de esta ley.

Artículo 5°. Declárese el dos (2) de mayo de cada anualidad como el Día de la Garulla soachuna como expresión cultural y patrimonio colectivo del municipio de Soacha por sus más de 100 años de preservación como alimento tradicional.

Artículo 6°. Las disposiciones de esta ley deberán estar sujetas a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Artículo 7°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación los conocimientos, técnicas, prácticas y representación culinaria tradicional de la Garulla Soachuna, así como reconocer, promover y proteger la Garulla Soachuna como amasijo tradicional y patrimonio colectivo de Soacha, fomentando su identidad cultural y aprovechamiento económico por parte de las comunidades que la elaboran y comercializan.

2. Justificación

2.1. Soacha y el mestizaje gastronómico

Soacha es un municipio ubicado en el departamento de Cundinamarca que limita con el sur oriente de la capital colombiana y cierra la cuenca alta del río Bogotá, limita, además, con los municipios de Bojacá, Mosquera, Sibaté, Pasca, Granada y San Antonio del Tequendama.

Su historia se remonta a tiempos prehispánicos, donde constituía territorio Muisca, siendo el principado del reino de los zipas. “Los muisca cultivaban maíz, papa, ahuyama, frijoles y frutas. Fabricaban en barro sus propias ollas, tejían sus trajes de algodón blanco, elaboraban piezas de orfebrería orfebrería”. (Giraldo, 1986).

Ya en tiempos de la colonia, en el territorio que hoy conocemos como Soacha se constituyó la Encomienda de Don Pedro Colmenares y en el año 1600, el visitador Luis Henríquez fundó el municipio. La importancia del territorio de Soacha fue dada por el reconocimiento del Salto del Tequendama. Desde tiempos inmemoriales, incluso como mito de fundación de la cultura muisca (Bochica), El Salto adquirió una notable importancia por su belleza y ser sitio de estudio para diversos científicos.

Ahora bien, una de las principales consecuencias de la colonización fue el mestizaje. Esta mezcla entre los indígenas y los españoles tuvo lugar en diversos aspectos: desde el más evidente con el mestizaje racial, hasta el mestizaje cultural, de manera particular el que se refiere a la gastronomía. Tanto en las garullas como en las almojábanas se encuentra presente el maíz, ingrediente primordial de nuestros antepasados indígenas, y la harina de trigo, la leche representada en cuajada, la materia grasa y los huevos (provenientes de las vacas, cerdos y gallinas respectivamente) son productos que llegaron con la colonización española. Por ello, hablar de amasijos (almojábanas y garullas) es hablar de mestizaje gastronómico transmitido, primero, por imposición y luego por costumbre de generación a generación.

2.2. Industrialización y mezcla culinaria: el nacimiento de la Garulla

Durante los siglos posteriores a su fundación, Soacha, no fue ajena a la dinámica de los pueblos cundiboyacenses, con la particularidad de contar con ricas haciendas que se transformaron y dividieron en predios de tipo autárquico que abastecen de trigo, cebada, maíz y leche al pueblo de Soacha y en parte a la ciudad de Santa Fe de Bogotá.

Desde la tradición oral, las personas del municipio ubican en el siglo XIX el origen de las garullas. Si bien es cierto que el origen de las almojábanas proviene de la mezcla cultural entre los árabes asentados en el territorio español y la cultura hispánica, cuando la receta se trae al nuevo mundo adquiere sus propias maneras de preparación. Es así como en Soacha se da una adaptación propia del amasijo y desde este se originan dos alimentos diferentes, siendo la garulla un producto autóctono.

La familia Prieto- Escobar, es la primera de la cual se tiene conocimiento que elaboró almojábanas y garullas como su actividad económica principal y forma de vida. Maria Helena Escobar Prieto llegó con su familia de Santa Rosa de Viterbo - Boyacá en el año 1840 y fue la pionera en el negocio de la elaboración y venta de los amasijos por medio de burros.

Con los albores del siglo XX se da un cambio trascendental para la historia de Soacha. En 1898 llega el primer tren del ferrocarril a Soacha y esto mejora ampliamente su comunicación con la capital colombiana. Este evento atrajo muchos turistas de la capital y otros municipios vecinos y es allí cuando se conocen las primeras ventas de almojábanas y garullas transportadas en canastos y ubicadas sobre

cajones de madera en la plaza principal del municipio, donde antes quedaba la plaza de mercado. Desde ese momento, las familias que entraron al negocio han mantenido el legado de generación en generación.

2.3. La garulla en el siglo XX

La venta de almojábanas y garullas en el parque principal del municipio consistía en una mesa pequeña con un canasto con los amasijos y cuando llegaban los carros, los vendedores (hombres en su mayoría) se acercaban para ofrecer sus productos. Sin embargo, debido a diferentes conflictos, las mujeres tuvieron que asumir y salir a vender.

Estas vendedoras usaban delantal plisado y gorros de color blanco, pagaban un impuesto por estar allí trabajando, tenían carnet y todos los días pasaba el delegado de la higiene municipal a revisar las condiciones de salubridad. Esta venta en el parque principal coexistía con la que se daba en la estación del tren ubicada unas calles más arriba de la plaza y en el tren mismo.

Con la conformación de empresas transportadoras hacia mediados del siglo XX, la distribución de las garullas adquirió una nueva dinámica, ya que los microbuses los cargaban con almojábanas y garullas para ser distribuidos en los diferentes municipios.

Con el tiempo y el auge turístico, se fabricaron unos toldos ubicados en el parque central del municipio frente a la iglesia que protegían a las familias del sol y la lluvia. Los toldos consistían de una mesa que sostenía dos parales que a su vez soportaban un techo de lona. Dichas toldas eran propiedad de las vendedoras por lo que las cargaban en carretas y las guardaban en lugares aledaños todos los días.

En los años sesenta, con la ayuda de una empresa privada se ofrece a las vendedoras la construcción de unas casetas en metal para los puestos de venta. En toldas y casetas, las vendedoras salían en búsqueda de clientes, lo que generaba conflictos entre ellas y problemas con la administración municipal.

Teniendo en cuenta lo anterior, para el año 1988, el alcalde llega a un nuevo acuerdo con la empresa privada para la construcción de 12 casetas en ladrillo, las cuales son las que actualmente se están utilizando para la venta del producto. A partir de ese momento, se prohíbe la venta en la calle y acercarse a los carros. Desde, entonces existen las casetas y la propiedad de estos negocios sigue siendo el patrimonio de las familias, las cuales han seguido la tradición de sus abuelas y madres.

Es importante destacar que la venta de garullas y de almojábanas en Soacha, fue fundamental durante el siglo XX. Según las portadoras de la tradición, no hubo político que no fuera al municipio con cierta frecuencia a comer amasijos y a echar discursos, desde el presidente Rafael Reyes hasta el caudillo Jorge Eliecer Gaitán.

2.4. El nuevo milenio

En el año 2001 se realiza el primer Festival de la almojábana y la garulla de Soacha, con el eslogan

“Vamos al rescate de nuestras tradiciones suachunas” y en el año 2005 se elaboró la almojábana más grande del mundo de cuajada durante la celebración del Festival Sol y Luna. Su elaboración inició el 9 de diciembre a las 10:00 am, teniendo jornadas de trabajo durante las 24 horas del día y participaron más de 80 personas. El producto llegó a medir 5 metros.

Para el año 2010, se impulsó la necesidad de formalizar y organizar las familias productoras y comercializadoras de garullas y almojábanas, creando una asociación identificada con el nombre de (ASOVEPPAS) Asociación de vendedores y productores de almojábanas del Parque de Soacha, conformada por 6 unidades productivas (fábricas) y 32 vendedores (31 mujeres) que se encuentran ubicados en el Parque Central Alfonso López. Su representante legal es la señora Doris Romero Vargas, una de las portadoras de la tradición asociada a la venta de almojábanas y garullas.

En el Parque Central del municipio, se encuentran construidas 12 casetas: Las Negritas, La Negra Inés, La Tía María, Donde Rosita, Donde Lulú, El Manjar Soachuno, Villa Helena, Masato de Barril, Las Monas Soachunas, Las Gemelas, Donde Doña Tránsito y Don Pacho.

Su gran labor ha sido reconocida mediante Ordenanza número 214 de 2014 “Por medio del cual se declara Patrimonio cultural inmaterial departamental las prácticas tradicionales culinarias de la garulla y la almojábana en el municipio de Soacha y se dictan otras disposiciones”, en este acto administrativo se determinó que la asociación es una gestora del rescate de estas prácticas tradicionales.



Foto tomada de Radio Nacional de Colombia, 2018.

Considerando todo lo antes dicho, Asoveppas es el resultado de un proceso que, durante más de 150 años, ha caracterizado a una colectividad conformada por diferentes familias del municipio de Soacha y que ha transmitido sus conocimientos creando un ámbito de la cocina tradicional. Se ha creado una identidad y una pertenencia sobre este arte culinario, que los ha llevado a asociarse y organizarse para contribuir al desarrollo de sus familias, de Soacha y del departamento.

2.5. El proceso de hacer garullas

Soacha es un destino de gastronomía tradicional considerada patrimonio intangible, pues son sus expresiones culinarias las que mayor legado han dejado en la memoria colectiva. El referente de mayor recordación en el tiempo y el cual se ha mantenido en la vida cotidiana y las costumbres del municipio es la gastronomía compuesta por la fritanga, los huesos de marrano, así como las colaciones y los dulces, pero fundamentalmente por las garullas y las almojábanas, estos amasijos que todavía perfuman con su aroma a cuajada fresca y horneada.

Es por ello, que en medio de este recorrido histórico es importante señalar el proceso de elaboración de los amasijos, antes en hornos de leña de eucalipto, hoy en hornos a gas. La elaboración de la almojábana y la garulla comienza la noche anterior en las unidades productivas, con la llegada de la leche a las ocho de la noche. A la leche se le agrega el cuajo, con el fin de obtener una cuajada de alta calidad, elemento base en la elaboración de los productos. Es necesario dejar reposar la cuajada por varias horas, es decir, hasta las tres o cuatro de la mañana cuando se inicia la elaboración. Cuando la leche ya está cuajada, se dispone en bolsas de tela, se exprime, se le saca el suero y se deja a término.

El inicio de la transformación de este amasijo tradicional se da con la preparación de las almojábanas. Con la cuajada lista, se pone sobre el mesón para empezar a hacer el “Moje”, la cuajada se mezcla con harina de maíz, huevos, sal y se empieza a amasar y resobar. Una vez está listo el “moje” se empiezan a sacar pequeñas cantidades con las que se hacen unas bolitas que se disponen sobre una lata, lista para poner en el horno. La cocción dura aproximadamente 45 minutos.

Para la elaboración de las garullas, se utiliza el mismo “moje” de la almojábana para la primera parte de la preparación y para la segunda parte, se hace otra mezcla diferente. Con el primer “moje” se hacen unas bolitas más pequeñas de las que se sacan para las almojábanas y se recubren con una tapa hecha de la segunda mezcla que contiene harina de maíz porva, mantequilla, sal y el toque secreto de las abuelas. Las garullas se disponen en la lata para llevar al horno por una hora porque llevan el doble de masa que las almojábanas.

Una vez terminada la jornada hacia las seis de la mañana, viene la tarea de empacar y vender toda la producción realizada para el día, la cual se lleva a las casetas del Parque Central de Soacha, donde deleita a los soachunos y visitantes.

Es indispensable reconocer, que estas familias han mantenido por años la actividad comercial de estos productos, siendo proactivos y han buscado diversos mecanismos para llevar sus productos por fuera de las fronteras del municipio. Desde la pandemia, los insumos de los productos han empezado a subir y la venta de amasijos ha disminuido. Actualmente,

se venden aproximadamente 1200 garullas y 1000 almojábanas a la semana entre todas las casetas.



Foto tomada por Jorge Serrato.

3. Marco normativo

3.1. Constitución Política

- **Artículo 2º.** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. [...] (subrayado fuera de texto).

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

- **Artículo 44.** Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. [...] (subrayado fuera de texto).

- **Artículo 67.** La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente. [...]

- **Artículo 70.** El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas

las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

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

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

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

- **Artículo 95.** La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades.

Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes.

Son deberes de la persona y del ciudadano:

[...]

8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano; [...]

3.2. Leyes

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

- **Ley 1037 de 2006**, *por medio de la cual se aprueba la “Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial”*, aprobada por la Conferencia General de la Unesco en su XXXII reunión, celebrada en París y clausurada el diecisiete (17) de octubre de dos mil tres (2003), y hecha y firmada en París el tres (3) de noviembre de dos mil tres (2003).

- **Ley 1185 de 2008**, “*por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones*”.

- **Ley 2144 de 2021**, “*por medio de la cual se dictan normas encaminadas a salvaguardar, fomentar y reconocer la gastronomía colombiana y se dictan otras disposiciones*”.

3.3. Jurisprudencia

La Corte Constitucional en la Sentencia C-111 de 2017, sostuvo que la cultura es “el conjunto de rasgos distintivos espirituales y materiales, intelectuales y afectivos”, que identifican a una sociedad y que abarcan, “además de las artes y letras, los modos de vida, las maneras de vivir juntos, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias”.

De igual forma, argumentó que la Constitución establece principios que fomentan la protección de la cultura, así como la autorización por parte del Estado para ofrecer estímulos especiales a las personas y entidades que desarrollen y promuevan “manifestaciones culturales”. Asimismo, el máximo tribunal recordó que la Constitución del 91 le otorgó una especial importancia al patrimonio cultural de la Nación al encontrarse bajo la protección del Estado.

Con base a la noción de Patrimonio Cultural, la Corte Constitucional en su jurisprudencia ha recapitulado las distinciones que existen en este concepto, reiterando las consideraciones sobre el patrimonio material y el patrimonio inmaterial. Sobre el primero ha sostenido que se constituye por los “bienes que tienen cuerpo físico tales como edificaciones, sectores urbanos, sitios arqueológicos, parques naturales y bienes muebles representativos de la cultura¹”, mientras que el segundo refiere a “*los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas –junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes– que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural*”².

Por último, esta Corporación ha reiterado que el Estado colombiano adoptó la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial mediante la Ley 1037 de 2006, donde se acogió que: “[El] patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana”³.

3.4. Ordenanza

- Ordenanza 214 de 2014, “*por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial departamental las prácticas tradicionales culinarias de la garulla y la almojábana del municipio de Soacha y se dictan otras disposiciones*”.

¹ Ley 1185 de 2008.

² Ley 1037 de 2006, por medio de la cual se aprueba la “Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial”.

³ Ibidem.

4. Impacto fiscal

El artículo 7°, de la Ley 819, de 2003 “por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”, determina que en la exposición de motivos y en las ponencias de los proyectos de ley se debe hacer explícito el costo fiscal que se genera por el gasto ordenado o por el otorgamiento de beneficios tributarios, que debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, al mismo tiempo que debe señalar la fuente de financiación de dicho costo.

Ahora bien, en cumplimiento a la disposición referida, se deja de manifiesto que el gasto de que tratan algunos artículos no se impone u ordena, sino que se autoriza, para que el Gobierno incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación y/o impulse a través del sistema nacional de cofinanciación las apropiaciones requeridas para dar cumplimiento a lo allí estipulado. Frente a este acápite es importante manifestar que la Corte Constitucional le ha reconocido al Congreso de la República la facultad que tiene para aprobar proyectos de ley que comporten gasto público, siempre y cuando no se imponga su ejecución, sino que se faculte al Gobierno para incluir las partidas correspondientes en el Presupuesto General de la Nación.

Así mismo, en la sentencia C- 411 de 2009 de la Corte Constitucional, el análisis del impacto fiscal de las normas, en el cuerpo del proyecto de ley, no es requisito *sine qua non* para su trámite legislativo, ni debe ser una barrera para que el Congreso ejerza sus funciones, ni crea un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda; es más, hacer el análisis del impacto fiscal no recae únicamente en el legislador, sobre este punto ha establecido su análisis de la siguiente manera: (...) el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica (...)”.

Lo anterior significa que, en cualquier momento del trámite legislativo, el Ministro de Hacienda y Crédito Público podrá ilustrarle a este Congreso las consecuencias económicas del presente proyecto de ley; toda vez que, de acuerdo con el proceso de racionalidad legislativa, la carga principal del análisis de impacto fiscal reposa en esta cartera por contar con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica.

5. Conflicto de interés

Según lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, corresponde al autor del proyecto y el ponente de un proyecto de ley enunciar las posibles circunstancias en las que se podría incurrir en conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación del proyecto de ley. En ese sentido, señala el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019 lo siguiente:

“ARTÍCULO 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) *Beneficio particular:* aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) *Beneficio actual:* aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

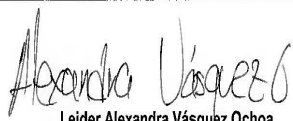
c) *Beneficio directo:* aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil[...].”

En virtud del artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, este proyecto de ley no reúne las condiciones anteriormente citadas de los literales a, b y c, de las circunstancias en las cuales es existente un conflicto de interés, toda vez que es una iniciativa de interés general que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado. No obstante, corresponderá a cada congresista evaluar el contenido del presente proyecto de ley y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés.

6. Conclusión

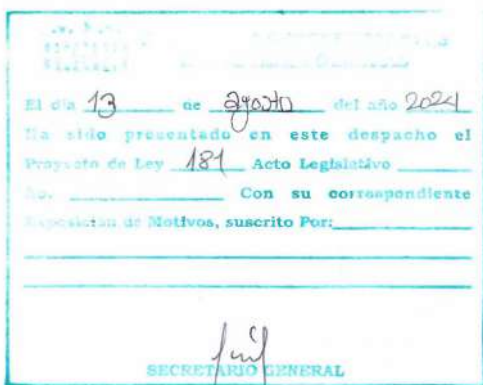
Teniendo en cuenta los argumentos expuestos en este documento pongo a consideración del Congreso de la República el proyecto de ley, *por medio del cual se declara como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación los conocimientos, técnicas, prácticas y representación culinaria tradicional de la Garulla Soachuna y se dictan otras disposiciones*, precisando la importancia de implementar una norma que preserve el Patrimonio Cultural de la Nación.

De la honorable congresista,

 Leider Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara por Cundinamarca Pacto Histórico	

Referencias

1. ASOVEPPAS (2010). Historia de la Garulla y la Almojábana.
2. Caro D. (2014). Enmochilar, Resobar y Hornear. La tradición asociada a la elaboración y venta de garullas y almojábanas en el municipio de Soacha- Cundinamarca. Ministerio de Cultura. Bogotá.
3. Garcia f. (20 de abril de 2018). Así es la gastronomía de Soacha, toda una tradición de sabores. Radio Nacional de Colombia.
4. Giraldo de P. (1986). Así éramos los Muisca. Bogotá, Banco de la República.
5. Gobernación de Cundinamarca (2021). Sabores de Cundinamarca.
6. Ordenanza número 214 de 2014 (Gobernación de Cundinamarca). “Por medio del cual se declara Patrimonio cultural inmaterial departamental las prácticas tradicionales culinarias de la garulla y la almojábana en el municipio de Soacha y se dictan otras disposiciones”.
7. Segura C. (2014). El Sabor de la tradición: almojábanas y garullas.
8. Declaración Universal sobre Diversidad Cultural, adoptada en la Conferencia General de la Unesco, el 2 de noviembre de 2001.
9. Ley 1185 de 2008, por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones.
10. Ley 1037 de 2006, por medio de la cual se aprueba la “Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial”.
11. Corte Constitucional, sentencia C-111 de 2017. M.S. Luis Guillermo Guerrero Pérez.



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 183 DE 2024
CÁMARA**

por medio de la cual se establecen disposiciones relativas a la reincorporación al servicio activo en la Policía Nacional Bogotá.

Bogotá, agosto de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes


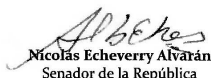

E. S. D.

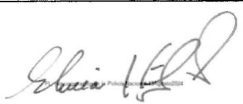
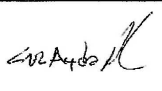
Referencia: Radicación de proyecto de ley

En nuestra calidad de Congresistas del Honorable Congreso de la República, radicamos el presente Proyecto de Ley que busca *establecer disposiciones frente a la reincorporación en la Policía Nacional*, con el cual se busca reconocer la experiencia y vocación de servicio de oficiales y miembros del nivel ejecutivo de la institución.

De tal forma, ponemos a consideración del Congreso de la República este proyecto para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la ley. Adjunto original en formato digital PDF con firmas y una copia en formato Word.

Cordialmente

 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico	 Nicolás Echeverry Añarán Senador de la República Partido Conservador
 JUAN ESPINAL Representante a la Cámara Partido Centro Democrático	 MARY ANNE ANDREA PERDOMO Representante por Santander Congreso de la República maryperdomo@camara.gov.co

 GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Senadora de la República Pacto Histórico - Colombia Humana	 LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA Representante a la Cámara Partido Cambio Radical
---	--

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 183 DE 2024
CÁMARA**

por medio de la cual se establecen disposiciones relativas a la reincorporación al servicio activo en la Policía Nacional.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones para la reincorporación de oficiales y miembros del nivel ejecutivo a la Policía Nacional, con el fin de reconocer su experiencia y vocación de servicio.

Artículo 2º. Modifíquese el Artículo 70 del Decreto Ley 1791 de 2000, el cual quedará así:

ARTÍCULO 70. REINCORPORACIÓN AL SERVICIO ACTIVO. El personal de **oficiales** y del **nivel ejecutivo** retirado a solicitud propia o por llamamiento a calificar servicios, podrá ser reincorporado en cualquier tiempo, a petición de parte o por voluntad del Gobierno nacional o de la Dirección General de la Policía Nacional, según el caso, previo concepto favorable de la Junta Asesora del Ministerio de Defensa para la Policía Nacional

para oficiales o de la Junta de Clasificación y Evaluación para el nivel ejecutivo.

Parágrafo 1°. El personal que sea reincorporado, ingresará con la obligación de prestar por lo menos cinco (5) años de servicio para poder adquirir el derecho a asignación de retiro, según su régimen.

El personal que al momento de su reincorporación sea titular de una asignación de retiro, estará exceptuado de cumplir el tiempo mínimo establecido en el inciso anterior, para efectos de la modificación del porcentaje de la misma por tiempo de servicio o para obtener el reajuste correspondiente al nuevo grado, si fuere ascendido.

Queda exceptuado de lo dispuesto en este artículo, el personal que después de reincorporado adquiera incapacidad absoluta o gran invalidez.

Parágrafo 2°. Para efectos prestacionales, el reconocimiento y pago de las cesantías definitivas se hará únicamente sobre el tiempo servido a partir de la fecha de la reincorporación, sin que dicho reconocimiento tenga efectos sobre el tiempo servido con anterioridad al mismo.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico	 Nicolás Echeverry Alvarán Senador de la República Partido Conservador
 JUAN ESPINAL Representante a la Cámara Partido Centro Democrático	 MARY ANNE ANDREA PERDOMO Representante por Santander Congreso de la República mary.perdomo@camara.gov.co
 GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Senadora de la República Pacto Histórico – Colombia Humana	 LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA Representante a la Cámara Partido Cambio Radical

PROYECTO DE LEY NÚMERO 183 DE 2024
CÁMARA

por medio de la cual se establecen unas disposiciones relativas a la reincorporación al servicio activo en la Policía Nacional.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Objeto del Proyecto

Establecer las disposiciones que faciliten la reincorporación del personal de oficiales y miembros de nivel ejecutivo de la Policía Nacional, que encontrándose en situación de retiro por las causales de solicitud propia y llamamiento a calificar servicios, deseen integrar nuevamente la institución, ofreciendo sus conocimientos, experiencia y vocación de servicio, para potencializar las capacidades policiales en materia de talento humano lo cual impactará positivamente en las condiciones de convivencia y seguridad ciudadana.

II. Marco constitucional

Artículo 2°. *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

Artículo 150. *Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:*

1. *Interpretar, reformar y derogar las leyes (...)*

Artículo 216. *La fuerza pública estará integrada en forma exclusiva por las Fuerzas Militares y la Policía Nacional.*

Todos los colombianos están obligados a tomar las armas cuando las necesidades públicas lo exijan para defender la independencia nacional y las instituciones públicas.

La ley determinará las condiciones que en todo tiempo eximen del servicio militar y las prerrogativas por la prestación del mismo.

Artículo 218. *La ley organizará el cuerpo de Policía.*

La Policía Nacional es un cuerpo armado permanente de naturaleza civil, a cargo de la Nación, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz.

La ley determinará su régimen de carrera, prestacional y disciplinario.

Artículo 220. *Los miembros de la Fuerza Pública no pueden ser privados de sus grados, honores y pensiones, sino en los casos y del modo que determine la ley.*

III. Marco legal y reglamentario

Ley 62 de 1993, *por la cual se expiden normas sobre la Policía Nacional, se crea un establecimiento público de seguridad social y bienestar para la Policía Nacional, se crea la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada y se reviste de facultades extraordinarias al Presidente de la República.*

ARTÍCULO 6°. *La Policía Nacional está integrada por Oficiales, personal del Nivel Ejecutivo Suboficiales, Agentes, Alumnos y por quienes presten el servicio militar obligatorio en la Institución, así como por los servidores públicos no uniformados, pertenecientes a ella, unos y otros sujetos a normas propias de carrera y disciplina en la forma que en todo tiempo establezca la ley.*

Ley 923 de 2004 “Mediante la cual se señalan las normas, objetivos y criterios que deberá observar el Gobierno nacional para la fijación del

régimen pensional y de asignación de retiro de los miembros de la Fuerza Pública de conformidad con lo establecido en el artículo 150, numeral 19, literal e) de la Constitución Política”.

Artículo 3º. Elementos Mínimos. *El régimen de asignación de retiro, la pensión de invalidez y sus sustituciones, la pensión de sobrevivientes, y los reajustes de estas, correspondientes a los miembros de la Fuerza Pública, que sea fijado por el Gobierno nacional, tendrá en cuenta como mínimo los siguientes elementos:*

3.1. El derecho a la asignación de retiro para los miembros de la Fuerza Pública se fijará exclusivamente teniendo en cuenta el tiempo de formación, el de servicio y/o el aportado. El tiempo de servicio para acceder al derecho de asignación de retiro será mínimo de 18 años de servicio y en ningún caso se exigirá como requisito para reconocer el derecho un tiempo superior a 25 años.

A los miembros de la Fuerza Pública en servicio activo a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, no se les exigirá como requisito para el reconocimiento del derecho un tiempo de servicio superior al regido por las disposiciones vigentes al momento de la expedición de esta ley cuando el retiro se produzca por solicitud propia, ni inferior a 15 años cuando el retiro se produzca por cualquier otra causal.

Excepcionalmente, para quienes hayan acumulado un tiempo de servicio en la Fuerza Pública por 20 años o más y no hayan causado el derecho de asignación de retiro, podrán acceder a esta con el requisito adicional de edad, es decir, 50 años para las mujeres y 55 años para los hombres.

En todo caso, los miembros de la Fuerza Pública que se retiren o sean retirados del servicio activo sin derecho a asignación de retiro o pensión, tendrán derecho al reconocimiento del bono pensional por el total del tiempo servido, de conformidad con las normas del Sistema General de Pensiones.

Ley 2179 de 2021 “Por la cual se crea la categoría de Patrulleros de Policía, se establecen normas relacionadas con el régimen especial de carrera del personal uniformado de la Policía Nacional, se fortalece la profesionalización para el servicio público de policía y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 2º. Régimen Especial. *En el marco del mandato constitucional, entiéndase como el conjunto de normas de contenido legal y reglamentario que buscan salvaguardar las condiciones especiales en materia de carrera, salarial, prestacional, de salud, pensional, de asignación de retiro y disciplinaria, propias de los integrantes de la Fuerza Pública, aplicables a los uniformados en servicio activo de la Policía Nacional.*

Artículo 72. Reincorporación al Servicio Activo. *El Patrullero de Policía retirado a solicitud propia o por llamamiento a calificar servicios, podrá ser reincorporado por convocatoria que efectúe el Director General de la Policía Nacional, previo*

concepto favorable de la Junta de Evaluación y Clasificación para Patrulleros de Policía.

Decreto Ley 1791 de 2000 “Por el cual se modifican las normas de carrera del Personal de Oficiales, Nivel Ejecutivo, Suboficiales y Agentes de la Policía Nacional”.

Artículo 1º. Ámbito de Aplicación. Por medio del presente Decreto se regula la carrera profesional de oficiales, nivel ejecutivo, suboficiales y agentes de la Policía Nacional.

Artículo 5º. Jerarquía. La jerarquía de los Oficiales, Nivel Ejecutivo, Suboficiales, Agentes y Patrulleros de Policía de la Policía Nacional, para efectos administrativos, operacionales, de mando, régimen disciplinario, justicia penal militar y policial, además que, para todos los derechos y obligaciones consagrados en el régimen especial de carrera de la Policía Nacional, comprende los siguientes grados:

1. Oficiales

a) *Oficiales Generales*

1. *General*

2. *Mayor General*

3. *Brigadier General*

b) *Oficiales Superiores*

1. *Coronel*

2. *Teniente Coronel*

3. Mayor

c) *Oficiales Subalternos*

1. *Capitán*

2. *Teniente*

3. *Subteniente*

2. Nivel Ejecutivo

a) *Comisario*

b) *Subcomisario*

c) *Intendente Jefe*

d) *Intendente*

e) *Subintendente*

f) *Patrullero*

3. Suboficiales

a) *Sargento Mayor*

b) *Sargento Primero*

c) *Sargento Viceprimero*

d) *Sargento Segundo*

e) *Cabo Primero*

f) *Cabo Segundo*

4. Agentes

a) *Agentes del Cuerpo Profesional*

b) *Agentes del Cuerpo Profesional Especial*

5. *Patrulleros de Policía*

a) *Patrullero de Policía*

Artículo 70. Reincorporación al Servicio Activo. El personal retirado a solicitud propia o por llamamiento a calificar servicios, podrá ser reincorporado en cualquier tiempo, a solicitud de parte o por voluntad del Gobierno nacional o de la Dirección General de la Policía Nacional, según el caso, previo concepto favorable de la Junta Asesora del Ministerio de Defensa para la Policía Nacional para oficiales o de la Junta de Clasificación y Evaluación para nivel ejecutivo.

Parágrafo 1º. El personal que sea reincorporado, ingresará con la obligación de prestar por lo menos cinco (5) años de servicio para poder adquirir el derecho a asignación de retiro, o a modificar el porcentaje por tiempo de servicio, o a obtener el reajuste correspondiente al nuevo grado, si fuere ascendido.

Queda exceptuado de lo dispuesto en este artículo, el personal que después de reincorporado adquiera incapacidad absoluta o gran invalidez.

Parágrafo 2º. Para efectos prestacionales, el reconocimiento y pago de las cesantías definitivas se hará únicamente sobre el tiempo servido a partir de la fecha de la reincorporación, sin que dicho reconocimiento tenga efectos sobre el tiempo servido con anterioridad al mismo.

Decreto Ley 1212 de 1990 “por el cual se reforma el Estatuto del Personal de Oficiales y Suboficiales de la Policía Nacional”.

Artículo 152. Liquidación de tiempo de servicio. A partir de la vigencia de este Decreto para efectos de asignación de retiro y demás prestaciones sociales, la Policía Nacional liquidará el tiempo de servicio, así:

a. Oficiales, el tiempo de permanencia en la respectiva Escuela de Formación de Oficiales, hasta por dos (2) años.

b. Suboficiales, el tiempo de permanencia como soldado o alumno de la Escuela de Formación de Suboficiales con un máximo de dos (2) años.

c. El tiempo de servicio en las extinguidas policías departamentales y municipales.

d. El tiempo de servicio como Oficial, Suboficial o Agente.

Parágrafo 1º. Los tiempos dobles que en virtud de lo dispuesto en el artículo 155 del Decreto número 2338 de 1971 y disposiciones legales anteriores sobre la misma materia, se hayan reconocido o se reconozcan por servicios prestados con anterioridad a la vigencia del presente Decreto, se tendrán en cuenta para la liquidación de las prestaciones sociales de los Oficiales y Suboficiales favorecidos con tales reconocimientos. Dichos tiempos en ningún caso serán computables para el reconocimiento de prestaciones por servicios al Estado en calidad de empleados civiles.

Parágrafo 2º. Los Oficiales y Suboficiales de la Policía Nacional a quienes se les reconozca por la Caja de Sueldos de Retiro de la Policía Nacional servicios prestados en extinguidas policías

departamentales o municipales, quedan con la obligación de pagar a tal entidad los porcentajes correspondientes al tiempo reconocido.

Parágrafo 3º. Las fracciones mayores de seis (6) meses se consideran como año completo para la liquidación del auxilio de cesantía, pero no para las demás prestaciones sociales.

Decreto número 1091 de 1995 “por el cual se expide el Régimen de Asignaciones y Prestaciones para el personal del Nivel Ejecutivo de la Policía Nacional, creado mediante Decreto número 132 de 1995”.

Artículo 57. Liquidación de tiempo de servicio. Para efectos de asignación de retiro o pensión, la Policía Nacional, liquidará el tiempo de servicio así:

a). El tiempo de servicio militar obligatorio en cualquiera de las modalidades establecidas por la ley;

b). El tiempo como alumno en las respectivas escuelas de formación;

c). El tiempo de servicio como suboficial, miembro del nivel ejecutivo y agente de la Policía Nacional;

d). El tiempo prestado en las Fuerzas Militares como suboficial o soldado voluntario.

Decreto número 4433 de 2004, por medio del cual se fija el régimen pensional y de asignación de retiro de los miembros de la Fuerza Pública.

Artículo 7º. Cómputo de Tiempo de Servicio. Para efectos de la asignación de retiro o pensión de sobrevivientes, el Ministerio de Defensa Nacional y la Dirección General de la Policía Nacional, liquidarán el tiempo de servicio, así:

7.1 Oficiales, Suboficiales, Nivel Ejecutivo y Agentes, el tiempo de permanencia en la respectiva escuela de formación, sin que pueda sobrepasar de dos (2) años.

7.2 Soldados profesionales, el tiempo de permanencia como alumno de la escuela de formación, con un máximo de seis (6) meses.

7.3 El tiempo de servicio militar obligatorio en cualquiera de las modalidades establecidas por ley.

7.4 El tiempo como soldado voluntario.

7.5 Tres meses de alta que se entienden como de servicio activo.

7.6 El tiempo prestado como uniformado en las extinguidas Policías Departamentales o Municipales, siempre y cuando el uniformado policial realice el aporte correspondiente a dicho período a la Caja de Sueldos de Retiro de la Policía Nacional, de acuerdo con las normas del presente Decreto.

7.7 El tiempo de servicio como Oficial, Suboficial, miembro del Nivel Ejecutivo, Agente, o Soldado Profesional, computando 365 días por año de servicio.

Parágrafo. *El tiempo de condena privativa de la libertad personal, decretada por la Justicia Penal Militar o por la ordinaria, o de separación temporal, no se computará como tiempo de servicio.*

Artículo 10. *Modificación del tiempo de servicio por llamamiento al servicio activo. Al personal retirado en forma temporal con pase a la reserva de las Fuerzas Militares o de la Policía Nacional que sea reincorporado, solo se le modificará el tiempo de servicio liquidado para asignación de retiro o le será computable para este efecto, una vez cumplidos cinco (5) años de servicio contados a partir de la fecha de la reincorporación.*

No se exigirá el tiempo dispuesto en el inciso anterior para efectos de reconocimiento o reajuste de asignación de retiro, al personal que después de reincorporado adquiera derecho a pensión de invalidez, o que sobrepase en el servicio activo, el límite de edad para el grado correspondiente.

IV. Justificación

En los últimos cinco años se ha producido el retiro por solicitud propia de 35243 integrantes de la Policía Nacional de Colombia, de los cuales 1119 corresponden a Oficiales y 33697 a miembros del Nivel Ejecutivo, situación que ha afectado el despliegue del servicio de policía en todo el territorio nacional y en consecuencia ha dificultado el cumplimiento de la misión constitucional de garantizar las condiciones de convivencia y seguridad.

En este contexto, es importante resaltar que el personal uniformado recibe una formación profesional única y propia para la adecuada prestación del servicio de policía, ello en el marco del régimen especial que ampara la actuación de la Policía Nacional, conocimientos que sumados a la experiencia que brindan los años de actividad y el trasegar institucional en las diferentes especialidades y unidades, hacen de cada quien un valioso recurso humano para fortalecer las capacidades policiales.

Sumado a ello, resulta pertinente mencionar que muchos de ellos cuentan, además, con estudios adicionales en profesiones liberales, capacitaciones postgraduales e, incluso, en el exterior, que han desarrollado y fortalecido sus habilidades.

Son estas condiciones profesionales, así como la experiencia e idoneidad en los diferentes ámbitos del quehacer policial, los que deben ser reconocidos como baluartes institucionales no solo para la prestación del servicio hacia la comunidad, sino internamente como ejemplos de vida para las nuevas generaciones de uniformados, en aras de fortalecer los diferentes procesos, tareas y actividades asociadas al ejercicio intrínseco de la actividad de policía, razones que han motivado la realización de diferentes procesos de reincorporación en los últimos años.

Sin embargo, atendiendo la especialidad de las normas que cobijan a la Fuerza Pública se han evidenciado sendas dificultades en cuanto a que resulte o no atractivo iniciar un proceso de

reincorporación, cuando el personal se ve limitado a cumplir entre otros aspectos con un tiempo de permanencia posterior a su reingreso al servicio activo, principalmente cuando ya se es acreedor a una asignación de retiro.

Así las cosas y ante la necesidad de facilitar este proceso y que realmente constituya una alternativa llamativa tanto para el uniformado que desee volver a servir en actividad, así como para el Estado en cuanto a contar con “veteranos” en el buen sentido de la palabra, que conozcan la institución y pongan nuevamente sus conocimientos y experiencia en favor de la convivencia ciudadana en general, que debe prevalecer la vocación de servicio y el reconocimiento a la experticia, la habilidad y la destreza, sobre un requisito de permanencia que poco aporta a este propósito.

Es por ello, que revisada la norma contenida en el artículo 70 del Decreto Ley 1791 de 2000, es claro que siendo una disposición con más de 20 años desde su expedición, actualmente puede resultar perjudicial para quienes deseen retornar al servicio activo motivados solo por la vocación de servir y de que sean reconocidas sus capacidades y aptitudes, se plantea la modificación del articulado desde la perspectiva de otorgar como beneficio a este personal, que una vez reincorporados tengan la potestad de decidir en qué momento retirarse definitivamente, claro está única y exclusivamente para quienes ya sean acreedores a una asignación de retiro y puedan obtener reajustes en el porcentaje de liquidación, bien por tiempo de servicio o por ascenso.

Aunado a lo expuesto, ha de destacarse también que dentro de las ventajas que se vislumbran con la reincorporación de personal, está la de la reducción de costos frente a los procesos de selección y formación respecto de quienes ingresan por primera vez, pues quienes ya hicieron parte de la institución con antelación, cuentan con un gran bagaje educativo en materia del servicio de policía, lo cual redundaría sustancialmente en el presupuesto asociado a los gastos de personal.

De otra parte, se ha evidenciado un número importante de gobernadores y alcaldes que exige el incremento del pie de fuerza destinado a la prestación del servicio de Policía en sus jurisdicciones, en pro de contrarrestar la criminalidad y los eventos de afectación a la seguridad y convivencia ciudadana.

Esta situación compleja por demás, ha conllevado a que algunos mandatarios locales planteen la posibilidad de destinar recursos para la vinculación de nuevos uniformados o de miembros de la reserva policial, soluciones que en uno y otro caso requieren de un análisis objetivo respecto de su impacto fiscal por la modificación del cálculo actuarial, así como aspectos propios de la administración y la disciplina policial.

En tal sentido, se refuerzan los argumentos descritos con antelación, donde se denota las importantes ventajas que trae consigo la

reincorporación, no solo en el aprovechamiento de la experiencia y la disciplina policial ya acoplada por quienes en algún momento portaron el uniforme, sino las prebendas económicas que trae para el Estado, toda vez que este personal requiere menos inversión en materia de gastos de personal, garantizando con ello los principios de la función administrativa específicamente la eficacia y economía que se replica en el cumplimiento de los fines esenciales.

Así las cosas, se concluye que la reincorporación sin lugar a dudas contribuye en la atención prioritaria y urgente de las necesidades de talento humano con un valor agregado bajo la perspectiva de la experiencia, idoneidad y compromiso de quienes integraron la Policía Nacional, siendo necesario que se remuevan o flexibilicen aquellas talanqueras que le generan al personal retirado desmotivación para volver al servicio activo.

Se hace necesario dejar claro cuáles son los casos para los que aplicaría las disposiciones que contempla en el proyecto de ley. El artículo 70 del Decreto Ley 1791 de 2000 que se pretende modificar estipula que podrán reincorporarse al servicio activo quienes se hayan retirado de la Policía Nacional por solicitud propia o por llamamiento a calificar servicios.

El artículo 56 del Decreto Ley 1791 de 2000 menciona lo siguiente sobre el retiro por solicitud propia:

Artículo 56. Retiro por Solicitud Propia. El personal podrá solicitar su retiro del servicio activo en cualquier tiempo, el cual se concederá cuando no medien razones de seguridad nacional o especiales del servicio que requieran su permanencia en actividad, a juicio de la autoridad competente.

El Artículo 3° de la Ley 857 de 2003 reglamenta lo pertinente frente al retiro por llamamiento a calificar servicios:

Artículo 3°. Retiro por llamamiento a calificar servicios. El personal de Oficiales y Suboficiales de la Policía Nacional, podrá ser retirado por llamamiento a calificar servicios, solo cuando

cumpla los requisitos para hacerse acreedor a la asignación de retiro.

Frente al llamamiento a calificar servicios, este se debe entender como un acto administrativo que:

“[...] busca la renovación dentro del personal y al interior de la línea jerárquica institucional de la Fuerza Pública, por intermedio del relevo generacional de sus agentes, que tiene lugar a través de la promoción y el ascenso de sus miembros más sobresalientes. Lo anterior, en pro de la excelencia institucional¹”.

El personal que sea retirado por llamamiento a calificar servicios no pierde su grado militar, no es de ninguna manera equivalente a una sanción, un despido o una exclusión deshonrosa de la institución y queda trasladado a la reserva activa.²[2]

Además, solamente podrá ser llamado a calificar servicios el personal que haya cumplido con los requisitos para hacerse acreedor de la asignación de retiro. Esta es una de las principales razones que sustentan el proyecto de ley, puesto que no tiene sentido que el personal que desee reincorporarse después de ser llamado a calificar servicios deba cumplir con cinco (5) años de servicio para adquirir el derecho a asignación de retiro, cuando el hecho de que su retiro se haya dado por ser llamado a calificar servicios implica que ya cumplió con el tiempo necesario para gozar de su asignación de retiro.

V. Ajuste normativo

En consideración de lo expuesto, el presente proyecto de ley plantea la modificación o adición de las siguientes disposiciones:

Modificación del artículo 70 del Decreto Ley 1791 de 2000 así:

¹ Amaya Perdomo, C.E. (2022). La carga dinámica de la prueba en los procesos de retiro por llamamiento a calificar servicio, ¿avance o retroceso? En *Misión Jurídica*, 15 (22), pp. 189-204. Disponible en: <https://doi.org/10.25058/1794600X.2051>

² Ídem

Normativa vigente	Texto propuesto
<p>ARTÍCULO 70. REINCORPORACIÓN AL SERVICIO ACTIVO. El personal retirado a solicitud propia o por llamamiento a calificar servicios, podrá ser reincorporado en cualquier tiempo, a solicitud de parte o por voluntad del Gobierno nacional o de la Dirección General de la Policía Nacional, según el caso, previo concepto favorable de la Junta Asesora del Ministerio de Defensa para la Policía Nacional para oficiales o de la Junta de Clasificación y Evaluación para nivel ejecutivo.</p>	<p>Artículo 2°. Modifíquese el Artículo 70 del Decreto Ley 1791 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 70. REINCORPORACIÓN AL SERVICIO ACTIVO. El personal de <u>oficiales</u> y del <u>nivel ejecutivo</u> retirado a solicitud propia o por llamamiento a calificar servicios, podrá ser reincorporado en cualquier tiempo, a petición de parte o por voluntad del Gobierno nacional o de la Dirección General de la Policía Nacional, según el caso, previo concepto favorable de la Junta Asesora del Ministerio de Defensa para la Policía Nacional para oficiales o de la Junta de Clasificación y Evaluación para el nivel ejecutivo.</p>

Normativa vigente	Texto propuesto
<p>PARÁGRAFO 1°. El personal que sea reincorporado, ingresará con la obligación de prestar por lo menos cinco (5) años de servicio para poder adquirir el derecho a asignación de retiro, o a modificar el porcentaje por tiempo de servicio, o a obtener el reajuste correspondiente al nuevo grado, si fuere ascendido.</p> <p>Queda exceptuado de lo dispuesto en este artículo, el personal que después de reincorporado adquiriera incapacidad absoluta o gran invalidez.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Para efectos prestacionales, el reconocimiento y pago de las cesantías definitivas se hará únicamente sobre el tiempo servido a partir de la fecha de la reincorporación, sin que dicho reconocimiento tenga efectos sobre el tiempo servido con anterioridad al mismo.</p>	<p>PARÁGRAFO 1°. El personal que sea reincorporado, ingresará con la obligación de prestar por lo menos cinco (5) años de servicio para poder adquirir el derecho a asignación de retiro, <u>según su régimen.</u></p> <p><u>El personal que al momento de su reincorporación sea titular de una asignación de retiro, estará exceptuado de cumplir el tiempo mínimo establecido en el inciso anterior, para efectos de la modificación del porcentaje de la misma</u> por tiempo de servicio o para obtener el reajuste correspondiente al nuevo grado, si fuere ascendido.</p> <p>Queda exceptuado de lo dispuesto en este artículo, el personal que después de reincorporado adquiriera incapacidad absoluta o gran invalidez.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Para efectos prestacionales, el reconocimiento y pago de las cesantías definitivas se hará únicamente sobre el tiempo servido a partir de la fecha de la reincorporación, sin que dicho reconocimiento tenga efectos sobre el tiempo servido con anterioridad al mismo.</p>

VI. Impacto fiscal

El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 estipula que los proyectos de ley deben incluir en la exposición de motivos el impacto fiscal de la normativa que se pretende implementar. Al analizar la presente iniciativa legislativa se encuentra que está ajustada al marco fiscal de corto, mediano y largo plazo. En todo caso, vale la pena señalar que sobre el impacto fiscal de los proyectos tramitados por el Congreso de la República la Corte Constitucional se ha pronunciado en diferentes sentencias. Una de estas, la sentencia C-502 de 2007, expresó que los requisitos establecidos en el artículo 7° de la norma previamente citada se constituyen como instrumentos de racionalización de la actividad legislativa que no pueden limitar el ejercicio de la función legislativa por parte del Congreso de la República ni pueden otorgar un poder de veto al Ministerio de Hacienda y Crédito Público en relación con el trámite y aprobación de los proyectos de ley, pues ello vulneraría la autonomía del legislador y el principio de separación de las ramas del poder público. Así mismo, señaló que es el Ministerio de Hacienda y Crédito Público el principal responsable de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003:

Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de

Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el ministro de Hacienda. (subrayado fuera del original).

VII. Conflicto de interés

El artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019 estipula que en la exposición de motivos se debe incluir un acápite que describa las circunstancias que podrían generar un conflicto de interés en la discusión y votación de un proyecto de ley. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 define el régimen de conflicto de interés de la siguiente manera:

“(…) Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil”.

Sobre el conflicto de interés el Consejo de Estado se ha pronunciado en Sentencia del año 2022³[3], estableciendo que:

“Siempre que se produzca un resultado provechoso por el simple ejercicio de una función oficial, que convenga al agente o a otra persona allegada, en el orden moral o material, surgirá un conflicto de intereses. Si la ley protege el interés, será lícito; pero si se persigue con fines personales, particulares, que sobrepasen el interés social, será ilícito”.

También el Consejo de Estado el año 2010⁴[4] sobre el conflicto de interés, conceptuó:

“La institución del conflicto de intereses apunta a trazar un límite entre el ejercicio legítimo de la función legislativa y el aprovechamiento de esta función por parte del congresista para obtener beneficios personales o en favor de aquellas personas allegadas que determina la ley. Así las cosas, no se presenta conflicto entre el interés personal del congresista y el interés general cuando la ley tiene por destinataria a la generalidad de la sociedad, en abstracto, hipótesis en la cual quedan incluidos los amplios sectores sociales que son

objeto de determinadas leyes, como, por ejemplo, las minorías étnicas o culturales, las profesiones, los contribuyentes o, como el caso que nos ocupa, las víctimas de la violencia en Colombia.

No sería razonable, por consiguiente, afirmar que por el hecho de ser abogado un congresista estaría impedido para participar en la aprobación de una ley que expida el estatuto de esa profesión; que por ser indígena estaría impedido para participar en el trámite de la ley orgánica que reglamente las entidades territoriales indígenas; que por ser propietario estaría impedido para intervenir en la discusión de una ley sobre impuesto predial; o que por encajar en la definición legal de víctima del conflicto estaría impedido para intervenir en los debates a un proyecto de ley que establece de manera general las reglas de resarcimiento a las víctimas de la violencia en Colombia. En todos estos casos, ciertamente, podría el congresista derivar de la ley en cuya discusión interviene un beneficio personal, pero no por la circunstancia de ser miembro del Congreso ni porque la ley se dirija a un grupo de personas tan restringido y exclusivo (y por tanto excluyente) que convierta al congresista en un destinatario predilecto. En los anteriores ejemplos las leyes no se dirigen a todos los colombianos, sino a grupos muy significativos: los abogados, los indígenas, los propietarios de inmuebles, las víctimas del conflicto. No todos los congresistas forman parte necesariamente de estos grupos, pero por la amplitud social de dichos sectores en la nación y la generalidad de las prescripciones de la ley a ellos dirigida, normalmente algunos de los congresistas podrían quedar incluidos. Pues bien, en estos casos no cabe la figura de conflicto de intereses, pues a pesar de que un congresista podría convertirse en destinatario de alguna de las disposiciones legales, tal hecho no obedece a que la ley busque favorecerlo directa, exclusiva y especialmente”.

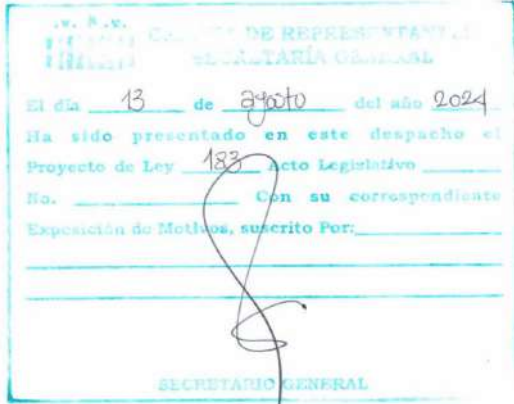
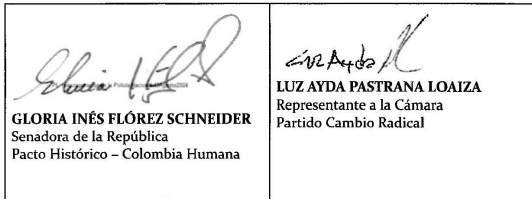
En consecuencia, se considera que la ley y la jurisprudencia han dado los criterios orientadores que determinan circunstancias en las cuales se podría estar incurso en un conflicto de interés. Para lo cual será necesario que respecto del asunto objeto de conocimiento de parte del congresista (discusión o votación) se reporte un beneficio en el que concurren tres características simultáneas, a saber, ser actual, particular y directo. Define la ley también las circunstancias bajo las cuales se considera que no existe un conflicto de interés, en esa medida, se señala que aun cuando el congresista pueda reportar un beneficio, pero este se funde en el interés general, en el interés de sus electores, se dará lugar a que no exista tal conflicto.

Cordialmente,

³ COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO. SALA PLENA. Sentencia, Radicación número: expediente 11001-03-15-000-2002-0447-01 (03 de septiembre de 2002). Consejero Ponente: Roberto Medina López.

⁴ COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL, Concepto, Radicación número: 2042 (21 de octubre de 2010). Consejero Ponente: Augusto Hernández Becerra

 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico	 Nicolás Echeverry Alvarán Senador de la República Partido Conservador
 JUAN ESPINAL Representante a la Cámara Partido Centro Democrático	 MARY ANNE ANDREA PERDOMO Representante por Santander Congreso de la República mary.perdomo@camara.gov.co



* * *

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 184 DE 2024
DE CÁMARA**

por medio de la cual se declara la Gran Parada Regional de Palmar de Varela como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., agosto 14 de 2024

Señor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

Asunto: Radicación proyecto de ley, por medio de la cual se declara La Gran Parada Regional de Palmar de Varela como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones.

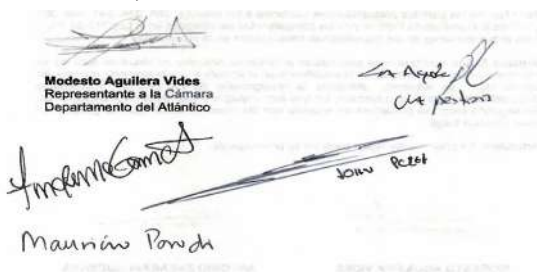
Cordial Saludo,

De manera comedida, los congresistas abajo firmantes radicamos ante usted la presente iniciativa de proyecto de ley, *por medio de la cual se declara La Gran Parada Regional de Palmar de Varela como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones.*

Lo anterior con el fin de iniciar el trámite correspondiente y en cumplimiento con las exigencias dictadas por la ley y la Constitución.

De los honorables Congresistas,

Atentamente,



PROYECTO DE LEY NÚMERO 184 DE 2024
CÁMARA DE REPRESENTANTES
por medio de la cual se declara la Gran Parada Regional de Palmar de Varela como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones.

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

Artículo 1º. Declárese Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación a La Gran Parada Regional de Palmar de Varela - Atlántico.

Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de esta ley, se entiende por:

- **La Gran Parada Regional de Palmar de Varela:** Evento cultural que se celebra anualmente en el municipio de Palmar de Varela, departamento del Atlántico, como parte del Carnaval del Atlántico.
- **Patrimonio Cultural:** Conjunto de bienes, manifestaciones y expresiones culturales que representan la identidad y tradiciones de una comunidad.

Artículo 3º. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, apoyará la promoción, difusión, fomento, conservación, protección, financiación y desarrollo de los valores culturales generados alrededor de las expresiones folclóricas y artísticas de la Gran Parada Regional de Palmar de Varela- Atlántico y asesorarán su postulación a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial en los ámbitos correspondientes así como fomentar la implementación del Plan Especial de Salvaguardia adoptado en el ámbito departamental, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1185 de 2008, el Decreto número 1080 de 2015, Decreto número 2358 de 2019.

Artículo 4º. Autorícese al Gobierno nacional para que incluya en el Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales conforme a los artículos 288, 334, 341, 345, 356 y 357 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001, para el cumplimiento de las disposiciones consagradas en la presente ley.

Artículo 5º. Las autorizaciones concedidas al Gobierno nacional en virtud de esta ley se incorporarán de conformidad con lo establecido en el artículo 4º, de la siguiente manera: en primer lugar, se realizarán utilizando la reasignación de los recursos actualmente disponibles en cada órgano ejecutor, sin que esto implique un aumento en el presupuesto. En segundo lugar, se procederá de acuerdo con las disponibilidades que se generen en cada vigencia fiscal.

Artículo 6º. La presente ley rige a partir de su promulgación.





Fuente: Wikipedla (n.d.). [Mapa Político Palmar de Varela, Atlántico]

La agricultura es la principal actividad económica, destacando el cultivo de cítricos, maíz, yuca, entre otros. La ganadería ocupa un segundo lugar en importancia. En 2021, el municipio se consolidó como un referente de la industria siderúrgica en la Región Caribe, gracias a la inauguración de la planta de la multinacional Ternium, con una capacidad de producción de 700,000 toneladas de acero anuales¹.

En cuanto a su aspecto cultural, Palmar de Varela se distingue por su rica herencia de tradiciones y manifestaciones artísticas, es un lugar con un profundo patrimonio cultural, manifestado en sus danzas, cantos y tradiciones que se remontan a los años 1800. Los cantos de negro son una parte fundamental de esta herencia, transmitiendo saberes y tradiciones a lo largo de las décadas.²

Su identidad cultural se manifiesta en eventos destacados como **La Gran Parada Regional**, que se celebra cada lunes de carnaval, siendo este uno de los eventos folclóricos más importantes después del carnaval de Barranquilla. Esta festividad, respaldada por el Municipio y la Gobernación del Atlántico, exhibe una impresionante variedad de danzas y agrupaciones folclóricas locales y regionales.

La música y la danza son fundamentales en el ámbito cultural de Palmar de Varela. En 1938, un grupo de jóvenes fundó la Banda Musical 24 de junio, que tuvo una influencia notable en la cultura local hasta su disolución en 1956. En la actualidad, agrupaciones como Reviviendo Tradiciones, Corazones Unidos, Los Soneros y Son Caribe

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. INTRODUCCIÓN

Palmar de Varela es un municipio ubicado en el oriente del departamento del Atlántico, fundado el 23 de octubre 1762 por Catalino Varela y elevado a la categoría de municipio en 1.856, por lo que a la fecha está cumpliendo 168 años.

¹ <https://forbes.co/2021/02/18/negocios/ternium-inauguro-su-nueva-planta-de-acero-en-atlantico>

² Wikipedia. (n.d.). [Descripción de la imagen]. En *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Recuperado el [fecha de acceso], de https://es.wikipedia.org/wiki/Palmar_de_Varela

continúan promoviendo las tradiciones musicales del municipio.

Palmar de Varela también tiene un legado histórico en la cultura local. En 1982, el entonces alcalde Freddy Quant Pérez, gestionó la creación de la primera Casa de la Cultura, y en 1990, la construcción del Colegio Las Delicias, hoy administrado por el SENA, reflejaron el compromiso del municipio con el desarrollo cultural y educativo³.

II. RESEÑA HISTÓRICA

De acuerdo con la Corporación del Carnaval de Palmar de Varela (1994)⁴ La Gran Parada Regional de Palmar de Varela tiene sus raíces en las festividades del Carnaval de Barranquilla, uno de los eventos más importantes y representativos del Caribe colombiano. Inspirados por la riqueza y el esplendor de este carnaval, un grupo de entusiastas comprometidos con las festividades carnestolendas en Palmar de Varela decidió replicar y ampliar estas tradiciones en su comunidad. Con el objetivo de masificar y potenciar las celebraciones locales, propusieron la creación de la Corporación del Carnaval ante el concejo municipal.



Fuente: Diario *La Libertad*, “Palmar de Varela se prepara para la XXVI Gran Parada Intermunicipal y Regional” (2024).

El presidente de la corporación en ese momento, Manuel Cantillo Duncan, junto con Eduardo Terán, propuso la idea para su estudio y viabilidad. En noviembre de 1994, el concejo municipal evaluó y debatió la propuesta, contando con el apoyo de los concejales de la época, y así se creó la Corporación del Carnaval de Palmar de Varela, otorgándole vida jurídica en el municipio.

A partir de 1995, se asignaron recursos del presupuesto municipal a la recién creada Corporación Autónoma para financiar las diferentes actividades del carnaval. La corporación estaba compuesta por un grupo de personas comprometidas y apasionadas por la cultura y el carnaval, motivadas por la satisfacción de servir a la comunidad y preservar las tradiciones.

En 1996 y 1997, se llevó a cabo la Gran Parada Municipal consecutivamente. Inicialmente, se

³ <https://www.vozdeoriente.com/palmar-de-varela-cumple-hoy-164-anos-de-haber-sido-elevado-a-categoria-de-municipio/>

⁴ Corporación del Carnaval de Palmar de Varela. (1994). XXVI Gran Parada Regional de Palmar de Varela. Foro Memoria del Carnaval

celebraba el domingo de carnaval a las 8 de la mañana, convocando a los grupos en el municipio para recorrer la carretera Oriental hasta llegar a la plaza principal de Palmar de Varela, en un recorrido de aproximadamente tres horas, hasta las 11 de la mañana. Durante esos dos años, la Gran Parada se realizó sin patrocinio, contando únicamente con una amplificación básica para presentar a los grupos y sus actuaciones en la plaza principal. Estos eventos tuvieron un carácter exclusivamente municipal.

Lunes de Carnaval

La Gran Parada de Palmar se celebra el lunes de Carnaval y tiene un carácter intermunicipal. Esta elección se debe a que, en los demás municipios, las festividades de carnaval terminan con la Batalla de Flores en Santo Tomás. En Barranquilla, las actividades principales son la Gran Batalla de Flores el sábado y la Gran Parada el domingo. El lunes no hay eventos programados, lo que representa una excelente oportunidad para que Palmar de Varela muestre su carnaval.

Gran Parada Intermunicipal

En 1998, bajo la presidencia de Néstor Fontalvo Orozco en la Corporación del Carnaval, se celebró la primera Gran Parada Intermunicipal. Este evento contó con la participación de aproximadamente 20 personas, hombres y mujeres apasionados por el Carnaval de Palmar, y el apoyo de la emisora comunitaria de la época “Caribeña Estéreo”, que lideró la difusión y transmisión continua de la actividad durante cerca de 15 años consecutivos.



Fuente: Corporación Autónoma del Carnaval de Palmar de Varela, Atlántico (n.d).

Gran Parada Regional

La Gran Parada creció hasta convertirse en un evento regional, con el respaldo de la empresa privada y la Gobernación del Atlántico. Inicialmente, participaron municipios como Santo Tomás, Sabanagrande, Malambo y Ponedera. En 1999, bajo la iniciativa de la exreina del carnaval de Palmar, Luz Angélica Fontalvo, se invitaron grupos folclóricos de Barranquilla y otras regiones del país, haciendo la Gran Parada aún más grande.

La participación de grupos folclóricos y culturales, liderados por destacados hacedores del carnaval como la señora Rosales y los Cumbiamberos de las Flores, fortaleció el evento. La Gran Parada pasó de contar con 40 a 64 grupos, incluyendo disfraces colectivos e individuales, destacando disfraces

emblemáticos como La Hicotea, El Pavo, El Pato y El Lobo.



Fuente: Corporación Autónoma del Carnaval de Palmar de Varela, Atlántico (n.d).

En 1999, se obtuvo el reconocimiento de la Secretaría de Cultura departamental, consolidando la Gran Parada como un evento intermunicipal.

De Palmar de Varela para el Mundo

En su vigésima sexta edición, la Gran Parada Regional de Palmar de Varela se ha convertido en el epicentro cultural de la banda oriental del departamento del Atlántico el lunes de Carnaval. Hoy, participan más de 60 artistas de todo el país, incluyendo colectivos de teatro, comparsas de fantasía, disfraces, danzas y nuevas sonoridades. Este evento genera numerosos empleos indirectos, beneficiando a la comunidad palmarina y potenciando el turismo con más de veinte mil espectadores, entre turistas y medios de comunicación locales, nacionales e internacionales.⁵

Con más de 30 años de historia, La Gran Parada Regional ha evolucionado para convertirse en una de las principales atracciones del Carnaval del Atlántico. Este evento no solo reúne a miles de espectadores locales y turistas, sino que también involucra a numerosas agrupaciones folclóricas y artísticas, que ven en esta parada una oportunidad para mostrar su talento y mantener vivas sus tradiciones.

Importancia del Patrimonio Cultural

El patrimonio cultural de una nación es fundamental para preservar la identidad y la memoria colectiva de sus ciudadanos. Este patrimonio incluye no solo monumentos y sitios históricos, sino también manifestaciones culturales intangibles, como tradiciones, costumbres, festividades y expresiones artísticas que se transmiten de generación en generación.

Según el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, el patrimonio cultural es la expresión creativa de la existencia de un pueblo a lo largo del tiempo, abarcado el pasado cercano y el presente. Refleja las tradiciones, las creencias y los logros de un país y su gente. La palabra patrimonio significa algo que ha sido heredado, debe, de hecho, considerarse como el legado que recibimos de nuestros ancestros y que debe pasar a las futuras generaciones.

En ese sentido, la protección y promoción del patrimonio cultural son deberes fundamentales del Estado Colombiano, tal como se encuentra establecido en los preceptos constitucionales; Al respecto la Corte Constitucional, mediante sentencia C – 441-16, aclara que, debido a la imposibilidad de definir un concepto único de cultura, la protección abarca una variedad de objetos, lugares y prácticas valiosas para su importancia para la ciencia, el arte, la historia y la identidad cultural.

La sentencia mencionada, evidencia la necesidad de implementar acciones precisas para la protección del patrimonio cultural, como la declaración de la Gran Parada – como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación. La declaración garantizará el apoyo necesario para la conservación y promoción de esta invaluable manifestación cultural del Caribe Colombiano, cumpliendo con los mandatos constitucionales y los compromisos internacionales de Colombia.

III. OBJETO

El presente proyecto de ley tiene como objetivo declarar a la Gran Parada Regional de Palmar de Varela, en el Atlántico, como Patrimonio Cultural inmaterial de la Nación, con el propósito de preservar esta manifestación cultural para las futuras generaciones.

IV. JUSTIFICACIÓN

La Gran Parada Regional de Palmar de Varela, celebrada anualmente, es una manifestación cultural que refleja la riqueza y diversidad del folclor caribeño colombiano. Este evento, parte integral del Carnaval del Atlántico, se ha consolidado como un espacio de integración y expresión cultural para las comunidades de la región.

La Gran Parada Regional de Palmar de Varela – Atlántico- no solo es una celebración festiva, sino que también desempeña un papel crucial en la cohesión social, fortaleciendo el sentido de pertenencia y orgullo entre los habitantes de la región. Este evento es un vehículo para la transmisión de valores, tradiciones y saberes ancestrales que enriquecen la cultura nacional.

Además, su reconocimiento como patrimonio cultural inmaterial de la Nación impulsará el turismo la región, generando beneficios económicos y sociales que contribuirán al desarrollo local y regional. La inclusión de La Gran Parada Regional de Palmar de Varela en el patrimonio cultural inmaterial de la Nación garantizará su conservación para las futuras generaciones, asegurando que esta tradición perdure en el tiempo y siga siendo un símbolo de la diversidad y creatividad del pueblo colombiano.

V. MARCO JURÍDICO

a. Constitucionales.

Según el artículo 8° de la Constitución Política, es deber del Estado proteger las riquezas culturales y naturales de la nación.

En el artículo 70 Constitucional se establece que el Estado tiene la responsabilidad de garantizar el acceso equitativo a la cultura, promoviendo la diversidad cultural y fortaleciendo la identidad

⁵ O.Umaña (2024), Coordinador de cultura de Palmar de Varela

nacional a través de la educación y el desarrollo cultural y científico.

El artículo 71 señala que dentro de los planes de desarrollo económico y social se incluirá el fomento de las ciencias y la cultura, por medio de incentivos creados por el Gobierno a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

Mediante el artículo 72, el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado y se dispuso que el patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles.

Además, el artículo 150 de la norma Superior señala que el Congreso tiene la competencia exclusiva para legislar. A través de esta facultad, el Congreso ejerce las siguientes funciones:

Interpretar, reformar y derogar las leyes.

De igual manera, el artículo 154 dispone que las leyes pueden originarse en cualquiera de las Cámaras, a solicitud de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades mencionadas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

c. Legales

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

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

VI. CONFLICTO DE INTERESES

De acuerdo con lo señalado en el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, por medio del cual se modifica el artículo 286, de la Ley 5ª de 1992: “*Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.*”

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

i. *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

ii. *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión*

iii. *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente,*

o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

b) *Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:*

c) *Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir, cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.*

d) *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*

e) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular; que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*

f) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular; que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular; actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular; directo y actual.*

g) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular; directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.*

h) *Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.*

i) *PARÁGRAFO 1°. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.*

j) *PARÁGRAFO 2°. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.*

k) *PARÁGRAFO 3°. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5ª de 1992”.*

En ese sentido, se considerarán en conflicto de interés aquellos congresistas que tengan un interés actual, directo y particular en la iniciativa legislativa en debate, y cuyas disposiciones y resultados les otorguen beneficios personales. Dado que este proyecto de acto legislativo es de carácter general y abstracto, consideramos que no existe conflicto de interés para ningún miembro del Congreso.

Sobre este asunto ha señalado el Consejo de Estado (2019):

“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que *per se* el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.

Asimismo, es menester destacar lo estipulado por la Ley 5ª de 1992 en su artículo 286, el cual fue modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019:

“Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil”.

Sin embargo, es importante recordar que la descripción de los posibles conflictos de interés relacionados con el trámite del presente proyecto de ley, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar otras causales adicionales.

VII. REFERENCIAS

Diario La Libertad. (2024, enero 10). Palmar de Varela se prepara para la XVI Gran Parada Intermunicipal y Regional. Recuperado de <https://diariolalibertad.com/sitio/2024/01/10/palmar-de-varela-se-prepara-para-la-xvi-gran-parada-intermunicipal-y-regional/>

Corte Constitucional de Colombia. (2016). Sentencia C-441/16. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2016/C-441-16.htm>

Corporación del Carnaval de Palmar de Varela. (1994). XXVI Gran Parada Regional de Palmar de Varela. Foro Memoria del Carnaval.

Forbes Staff. (2021, febrero 18). Ternium inauguró su nueva planta de acero en Atlántico. Forbes Colombia. <https://forbes.co/2021/02/18/negocios/ternium-inauguro-su-nueva-planta-de-acero-en-atlantico>

Corte Constitucional de Colombia. (2016). Sentencia C-441/16. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2016/C-441-16.htm>

La Voz de Oriente. (s.f.). Palmar de Varela cumple hoy 164 años de haber sido elevado a categoría de municipio. Recuperado de <https://www.vozdeoriente.com/palmar-de-varela-cumple-hoy-164-anos-de-haber-sido-elevado-a-categoria-de-municipio/>

Ministerio de Cultura de Colombia. (s.f.). Nuestro Patrimonio Cultural al Alcance de Todos. Recuperado de <https://www.mincultura.gov.co/areas/patrimonio/mes-del-patrimonio/patrimonio-cultural-al-alcance-de-todos/Paginas/Nuestro-Patrimonio-Cultural-al-alcance-de-todos.aspx>

Wikipedia. (n.d.). [Mapa político Palmar de Varela]. En Wikipedia, la enciclopedia libre. Recuperado el 22 de julio de 2024, de https://es.wikipedia.org/wiki/Palmar_de_Varela

Atentamente,



MODESTO AGUILERA VIDES
Representante a la Cámara
Departamento del Atlántico



ANTONIO ZABARRAIN GUEVARA
Senador de la República



CARLOS MARIO FARELO DAZA
Senador de la República



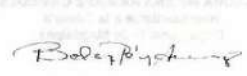
JORGE BENEDETTI MARTELO
Senador de la República



CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
Senador de la República



BAYARDO GILBERTO BETANCOURT
Representante a la Cámara
Departamento de Nariño



BETSY JUDITH PEREZ ARANGO
Representante a la Cámara
Departamento de Atlántico



HERNANDO GONZALEZ
Representante a la Cámara
Departamento de Guainía



GERSEL LUIS PEREZ ALTAMIRA
Representante a la Cámara
Departamento de Atlántico



JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA
Representante a la Cámara
Departamento de Norte de Santander



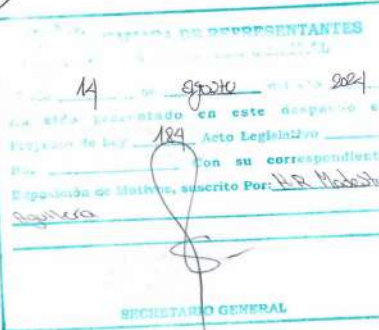
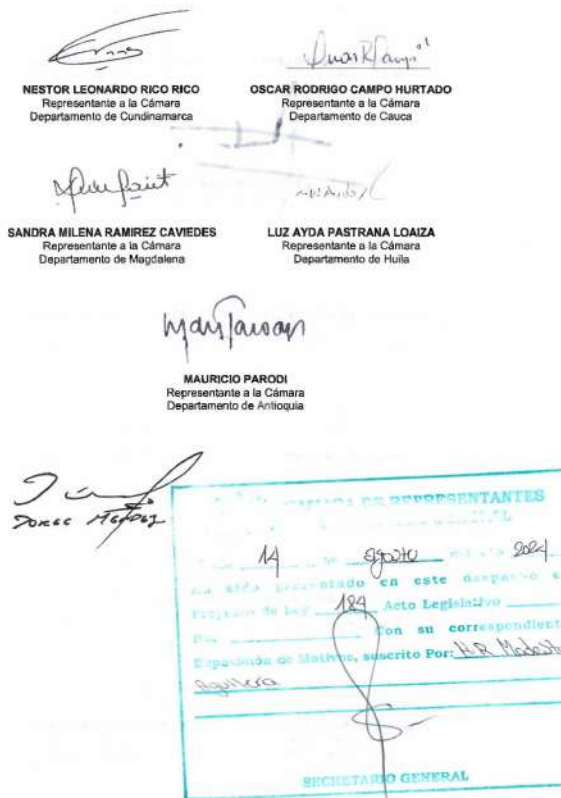
JAVIER ALEXANDER SANCHEZ REYES
Representante a la Cámara
Departamento de Vichada



JOHN EDGAR PEREZ ROJAS
Representante a la Cámara
Departamento de Quindío



LINA MARIA GARRIDO MARTIN
Representante a la Cámara
Departamento de Arauca



* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 185 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se establece una tarifa diferencial en la estación de peajes de los municipios de los departamentos de la región Caribe, en días domingos y festivos.

Bogotá D. C, agosto 14 de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

E. S. D.

Referencia: Radicación Proyecto de Ley

En nuestra condición de miembros del Congreso de la República y haciendo uso del derecho y las facultades consagradas en la Constitución Política de Colombia y en la Ley 5^{ta} de 1992, nos permitimos poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley , por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se establece una tarifa diferencial en la estación de peajes de los municipios de los departamentos de la región Caribe, en días domingos y festivos.”, con el fin de iniciar con el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Constitución y la ley.

Atentamente,

H.R. MODESTO AGUILERA VIDES
DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO
PARTIDO CAMBIO RADICAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto
2. Justificación
3. Antecedentes legislativos
4. Marco jurídico
5. Conflicto de intereses
6. Impacto Fiscal
7. Bibliografía
8. Articulado

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley, tiene como objeto establecer una tarifa diferencial en los peajes de Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neguanje y La Esperanza; para los vehículos categoría 1, los días domingos y festivos con la finalidad de incentivar y beneficiar el turismo y favorecer a las poblaciones aledañas de los diferentes municipios de los departamentos del Atlántico, Magdalena, Bolívar, Córdoba, Cesar, Sucre y Guajira. Esta necesidad surge del sentir de las personas que prestan y se benefician de servicios turísticos. El turismo entendiéndose como una actividad económica perteneciente al sector de servicios de la economía, inmersa no solo dentro de aspectos económicos sino también sociales y culturales, que se desarrolla cuando hay circulación de personas hacia un lugar distinto al de su residencia, aportando un aproximado de **\$33 billones** al PIB de 2023¹, según estimaciones del DANE; cifra esta que representa un aumento del 12,8 % con respecto a 2022 y del 31,4 % con respecto a 2019. La dinámica que ha tenido el turismo en estos dos últimos años ha permitido que el sector esté recuperando su papel como generador de empleo formal y estable en el país y que de la mano de esta iniciativa permitirá acrecentar los ingresos de los habitantes de estos municipios y el mayor aprovechamiento por parte de los turistas, de todos los lugares y proyectos estratégicos ubicados alrededor de la Costa Caribe Colombiana.



¹ DANE. (2024). Anexo estadístico del informe CST 2023. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-satelite/cuentas-economicas-cuenta-satelite-de-turismo-cst>

II. JUSTIFICACIÓN

2.1. Importancia del Turismo en la Región Caribe.

Actualmente, la Región Caribe colombiana cuenta con 7 departamentos: Atlántico, Bolívar, Magdalena, La Guajira, Cesar, Córdoba, Sucre y el archipiélago de San Andrés y Providencia, con un total de 197 municipios. Esta región, posee un papel importante en la economía del país, toda vez que, tiene una participación del 15,5% del PIB nacional (DANE 2024)², debido a sus diversas cualidades y sectores, entre estos el sector del turismo.

La Región Caribe, posee un patrimonio material e inmaterial, debido a su riqueza cultural y las condiciones naturales constituyen ventajas comparativas y competitivas en la apuesta turística. (Rojano, Contreras, M & Cardona, D. 2022)³.

El sector turismo, en el 2023 tuvo una participación porcentual de 2,3% en el valor agregado total de la economía colombiana (DANE, 2024)⁴. Esto, representa un mínimo aumento del 0,1% con respecto a la participación porcentual del año anterior. Igualmente, denota que la participación del sector turismo en la economía aun no recupera los niveles pre-pandemia, mostrando la necesidad de estimular este sector para que pueda lograr su reactivación económica.

Se observa que, en el gasto turístico del año 2023, la población colombiana destina más recursos al transporte por carretera (\$2.1 billones de pesos) en comparación con el transporte aéreo (\$1.8 billones de pesos). Esta tendencia se ha mantenido desde antes de la pandemia. Esta situación representa una limitante para los colombianos que desean hacer turismo, debido a que el transporte por carretera es una de las categorías en las que los turistas destinan una mayor cantidad de recursos. Como consecuencia, el presupuesto disponible para las actividades turísticas se ve reducido, lo que puede llevar a que desistan de realizar dichas actividades.



² DANE. (2024). Cuentas Departamentales. Boletín Técnico. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIBDep-2023pr.pdf>

³ Rojano, Y., Contreras, M. & Cardona, D. (2022). Resiliencia del sector turístico en época de crisis por COVID-19: el caso de la región Caribe colombiana. Revista Saber, Ciencia y Libertad, 17(2), 214 – 237. <https://doi.org/10.18041/2382-3240/saber.2022v17n2.9277>

⁴ DANE. (2024). Anexo estadístico del informe CST 2023. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-satelite/cuentas-economicas-cuenta-satelite-de-turismo-cst>

Tabla 4. Gasto turístico interior, según bienes y servicios. Valores a precios corrientes. Miles de millones de pesos

Productos	2019	2020	2021 ^P	2022 ^P	2023 ^{PR}
	Gasto turístico interno ²	Gasto turístico interno ²	Gasto turístico interno ²	Gasto turístico interno ²	Gasto turístico interno ²
Total	16.365	7.687	10.510	15.922	17.651
Servicios de alojamiento para visitantes	2.378	944	1.159	1.939	2.146
Servicios de provisión de alimentos y bebidas	4.766	2.220	3.147	5.083	5.901
Servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril					
Servicios de transporte de pasajeros por carretera	1.993	918	1.289	1.939	2.106
Servicios de transporte de pasajeros por agua					
Servicios de transporte aéreo de pasajeros	1.754	877	1.221	1.771	1.880
Servicios de alquiler de equipos de transporte	35	17	24	35	37
Agencias de viajes y otros servicios de reserva	140	70	97	141	150
Servicios culturales deportivos y recreativos	770	373	472	715	798
Bienes de consumo*	2.035	1.103	1.485	2.050	2.188
Otros servicios**	2.494	1.165	1.616	2.248	2.445

Fuente: DANE, Cuenta Satélite de Turismo

Con respecto a la participación en la llegada de extranjeros no residentes a la Región Caribe, se presentó un promedio del 24,4% del total nacional entre los años 2013 y 2023 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo)⁵, cifras que indican, que la región no ha logrado recuperar los niveles de participación a nivel nacional que manejaba antes de pandemia, cuando su aporte era superior al 26%. Esto evidencia la urgencia de tomar medidas que favorezcan la reactivación económica del sector turístico en la Costa Caribe.



Fuente: Mincit 2024.

En ese sentido, para el año 2023 se presenta una variación negativa de -22,2% de visitantes a parques nacionales naturales de la Región Caribe, frente al año 2019, toda vez que se indica un total de 1.415.957 visitantes en el año 2023 y 1.821.089 en el año 2019, (Mincit)⁶ lo que evidencia el impacto negativo que tuvo la pandemia mundial por el Covid-19 en el turismo de la región caribe y que el sector aun no experimenta la reactivación económica.



Fuente: Mincit 2024.

⁵ Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2024). Visitantes no residentes. Informe. Recuperado de <https://portuocolombia.mincit.gov.co/tematicas/visitantes-no-residentes>

⁶ Ministerio de Industria comercio y turismo. (2024). Parques Nacionales. Informe. Recuperado de <https://portuocolombia.mincit.gov.co/tematicas/flujo-de-turistas-y-pasajeros/parques-nacionales>

Seguidamente, durante el año 2021 en el departamento del Atlántico se movilizaron 896.622 pasajeros, en Bolívar 1.910.092, en La Guajira 94.654, en Córdoba 533.145 y en Magdalena, tal como se puede observar en la gráfica presentada a continuación:

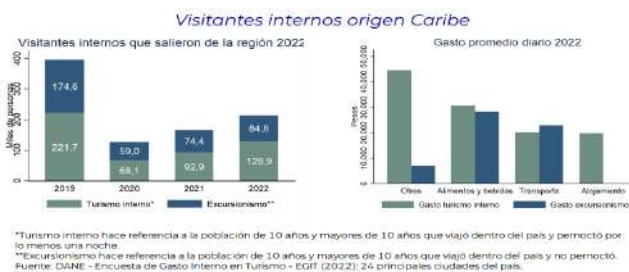


Fuente: Mincit - La República (2022).

Al finalizar el primer semestre del año 2022, 3,9 millones de personas registraron visita a las ciudades de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Valledupar, Riohacha y Montería (Anato) lo cual representó un aumento de 92% respecto al mismo periodo de 2021 y del 31% frente al primer semestre de 2019, antes de la crisis sanitaria ocasionada en razón del COVID -19⁷, dejando en evidencia, la capacidad de resiliencia del sector turístico de la Región Caribe y su gran potencial para seguir aportando económicamente al del resto del país. (La República S.A.S., 2022).

En cuanto a los visitantes internos de origen caribe, para el año 2019 se tiene que 174,6 mil personas realizaron excursionismo, esto corresponde a la población de 10 años y mayores que viajaron dentro del país y no pernoctó, seguidamente, 221,7 mil personas realizaron turismo interno, el cual corresponde a la población de 10 años y mayores que viajaron dentro del país y pernoctó al menos una noche. Por el contrario, durante el año 2022, tan solo 85 mil personas realizaron excursionismo y 130 mil turismo internos. (Min. CIT, 2023)⁸.

Con respecto a los gastos de transporte, el promedio diario fue de 20.000 pesos colombianos, tal como se evidencia a continuación:



*Turismo interno hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y pernoctó por lo menos una noche.
 **Excursionismo hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y no pernoctó.
 Fuente: DANE - Encuesta de Gasto Interno en Turismo - EGIT (2022); 24 principales ciudades del país.

Fuente: Mincit (2023)⁹.

⁷ Editorial La República S.A.S. (2022b, agosto 26). *Las actividades del sector turístico, uno de los motores de la economía del Caribe*. Diario La República. <https://www.larepublica.co/especiales/las-mas-vendedoras-en-costa-caribe-2021/el-turismo-uno-de-los-renglones-claves-de-la-economia-del-caribe-3433807>

⁸ Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2023). Perfil Regional Caribe. Informe. Recuperado de <https://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/perfiles-economicos-por-departamentos/perfiles-regionales/region-caribe/oe-yc-dv-perfil-regional-caribe-10jul2023.pdf.aspx>

⁹ Ministerio de Industria comercio y turismo, Perfiles

Por su parte, la Región Caribe recibió 365 mil visitantes internos en 2022. Esta es una cifra inferior a los más de 517 mil visitantes internos que se recibieron antes de la pandemia en 2019, mostrando la ausencia de la reactivación económica. La mayoría de los turistas llegaron desde Bogotá D. C. y Medellín y la mayoría de los excursionistas lo hicieron desde Cartagena, Santa Marta y Sincelejo.



*Turismo interno hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y pernoctó por lo menos una noche.
 **Excursionismo hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y no pernoctó.
 Fuente: DANE - Encuesta de Gasto Interno en Turismo - EGIT (2022); 24 principales ciudades del país.

1.2. Influencia del costo del peaje en el turismo.

Los peajes consisten en un aporte económico que hacen los conductores, usuarios de una vía, al momento de transitarla, vía que en muchos casos ha sido concesionada por el Gobierno a un ente privado y que permite desarrollar vías modernas, seguras y en óptimas condiciones. (ANI)¹⁰.

Los peajes se clasifican de la siguiente manera:

Según el tipo de recaudo: Consiste en el tipo de tecnología que se utiliza para efectuar el recaudo, el cual puede ser automático o electrónico, el cual está compuesto por sensores instalados en las estaciones y en los vehículos la instalación de tarjetas que son leídas por los sensores descontando la tarifa de manera inmediata; también, existe el semiautomático, por medio del cual el usuario interactúa con una máquina instalada, y por último, el tipo de recaudo manual es el más conocido y común en nuestro país, el cual consta de una caseta y una persona quien lleva a cabo el cobro de la tarifa.

Según la categoría del sistema de cobro: Corresponde a las condiciones de la operación que se clasifican en sistema abierto, en el cual las casetas se encuentran en la vía principal, en estas no hay control de acceso o salida; sistema cerrado, en él se cobra de acuerdo con los tramos que se utilizan y a diferencia del primer sistema, si tiene control de entrada y salida; el sistema mixto, se utiliza en vía que no se puede utilizar un sistema abierto y es la combinación en cualquier forma del sistema abierto y el cerrado, el sistema anual, que es el monto que los usuarios pagan cada año y para ello hacen uso de

económicos Regionales, Turismo Regional, diciembre de 2023. <https://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/perfiles-economicos-por-departamentos/perfiles-regionales/region-caribe/oe-yc-dv-perfil-regional-caribe-10jul2023.pdf.aspx>

¹⁰ Agencia Nacional de Infraestructura - Oficina Asesora de Comunicaciones https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u785/todo_lo_que_debes_saber_sobre_peajes_1.pdf

unas pegatinas en los parabrisas y para finalizar, el peaje sombra, que es el método de pago que realiza la administración a la entidad empresarial por el número de vehículos que circulan por la vía.

Según la tarifa La clasificación se dio por medio de las Resoluciones número 6124 del 2010 y la 228 del 2013 emitidas por el Ministerio de Transporte y la ANI, en ellas quedan fijadas las tarifas que pueden ser cobradas en las estaciones de peajes en manos del Invías. (Paternina 2017)¹¹.

Las clasificaciones de los tipos de vehículos se presentan en 5 rangos de la siguiente manera:

Categoría	Tipo de Vehículo
I	Automóviles, camperos y camionetas.
II	Buses
III	Camiones pequeños de 2 ejes
IV	Camiones grandes de 2 ejes
V	Camiones de 3 y 4 ejes
VI	Camiones de 5 ejes
VII	Camiones de 6 ejes o más

Fuente: Mintransporte¹².

De acuerdo con la Resolución número 0000228 del 1° de febrero de 20135, emitida por el Ministerio de Transporte, *por la cual se fijan las tarifas de peaje para las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y se dictan otras disposiciones*, por medio de la cual se fija la siguiente clasificación de tarifas homogéneas para las estaciones que se clasifiquen dentro de cada una de tales categorías:

“1. Estaciones Tipo A Verde: Con una longitud menor o igual a cuarenta (40) kilómetros del sector de cobertura.

2. Estaciones Tipo B Azul: Con una longitud mayor a cuarenta (40) kilómetros y menor o igual a ochenta (80) kilómetros del sector de cobertura.

3. Estaciones Tipo C Rojo: Con una longitud mayor a ochenta (80) kilómetros del sector de cobertura”.

A continuación, se presenta cuadro con la ubicación y valor de los peajes de los diferentes departamentos de la Región Caribe, categoría I:

VALOR DE PEAJES DE LOS DEPARTAMENTOS DE LA REGIÓN CARIBE ATLÁNTICO

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR CATEGORÍA I
Galapa	Autopistas del Sol	\$11.900(T.D)
Galapa	Concesión Costera	\$8.300(T.D)
Juan Mina	Concesión Costera	\$8.300(T.D)
Papiros	Concesión Costera	\$2.400(T.D)
Puerto Colombia	Concesión Costera	\$ 17.200
Sabanagrande	Autopistas del Sol	\$ 11.900
Corredor Portuario	INCO	\$ 10.500

¹¹ Paternina Nikol, Impacto del Peaje la Caimanera en la Oferta Turística de Los Municipios de Santiago de Tolú y Coveñas, (2017) <https://repositorio.unisucre.edu.co/bitstream/handle/001/621/T338.4791%20P%20295.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

¹² Resolución Número 20213040054525 de 16-11-2021, expedida por el Mintransporte

BOLÍVAR

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Bayunca	Autopistas del Sol	\$ 11.200
Calamar	Concesión vial montes de maría	\$ 16.300
Corralito de piedra	Concesión vial Cartagena	\$ 3.200
La heroica	Concesión vial Cartagena	\$ 0
Manga	Concesión vial Cartagena	Desmontado
Ceballos	Concesión vial Cartagena	Desmontado
El Carmen	Concesión vial montes de maría	\$ 11.100
Gambote	Autopista del sol	\$ 11.200
Marahuaco	Concesión costera	\$ 16.100
Pasacaballos	Autopista del sol s.a	\$ 11.400
Turbaco	Autopista del sol s.a	\$5.100(T.D)

CESAR

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
El copey	yuma concesionario	\$ 10.100
Gamarra	INVÍAS	Desmontado
La loma	yuma concesionario	\$ 10.400
Morrison	INVÍAS	\$ 12.300
Pailitas	INVÍAS	\$ 12.300
Rincón hondo	INVÍAS	\$ 12.200
San diego	INVÍAS	\$ 6.200
Valencia	yuma concesionario	\$ 10.400
Platanal	INVÍAS	\$ 10.000

CÓRDOBA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Carimagua	INVÍAS	\$ 15.200
Los garzones I	Ap de la sabana	\$ 6.000
Los garzones II	ap de los garzones	\$ 6.000
La apartada	Concesiones ruta del mar	\$ 16.100
Los cedros	Concesiones ruta del mar	\$ 16.100
Mata de caña	Concesiones ruta del mar	\$ 15.800
El purgatorio	Concesiones ruta del mar	\$ 16.100
Los manguitos	Concesiones ruta del mar	\$ 16.100
San Carlos	Concesiones ruta del mar	\$ 15.800

GUAJIRA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Alto pino	Concesión Santa Marta-paraguachón	\$ 12.300
El ebanal	Concesión Santa Marta-paraguachón	\$ 12.300
Paraguachón	Concesión Santa Marta-paraguachón	\$ 12.300
San juan	INVÍAS	\$ 9.400
Uribia	INVÍAS	\$3.500 (T.D)

MAGDALENA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Puente Laureano Gómez	Concesión Ciénaga Barranquilla	\$ 15.600

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Tasajera	Concesión Ciénaga Barranquilla	\$ 15.600
Neguanje	Concesión Santa Marta- paraguachón	\$ 12.300
Puente plato	Yuma concesionaria	\$ 11.700
El difícil	Yuma concesionaria	\$ 11.700
Tucurínca	Yuma concesionaria	\$ 10.900
Reten 1	Improcos	\$8.700 (T.D)
Reten 2	Improcos	\$ 8.700

SUCRE

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Las caimaneras	Concesión ruta al mar	\$15.800 (T.D)
La Esperanza	app de la sabana	\$ 10.600
Las flores	app de la sabana	\$ 6.000
San Onofre	Concesión ruta al mar	\$16.100

Fuente: Peajes Colombia (INVÍAS).

Con la disminución del valor de las tarifas de peajes para vehículos categoría I los domingos y festivos, en los municipios que se encuentran ubicados en lugares estratégicos para el turismo de la Región Caribe, se pretende aumentar el flujo de turistas en las zonas, contribuyendo a los sectores hoteleros, comerciantes, restaurantes, entre otros, que conforman la oferta turística de la región.

En ese sentido, mediante la Resolución número 20213040030335 de 19 -07 -2021, se establecieron tarifas diferenciales, cambiando la tarifa de \$13.000 pesos a \$700 pesos (año 2021 No incluye FOSEVI) en la estación de peaje denominada la Caimanera del proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, en la cual se disminuyeron los valores en los fines de semana, de viernes 12 pm a Domingo 0:00 y lunes festivo hasta las 00:00, en categoría 1E y 2E. Esta medida, obtuvo un resultado positivo por parte de la comunidad, los gremios, empresarios y hoteleros, los cuales celebran el aumento de los visitantes luego de la implementación de esta tarifa, la cual busca extenderse de manera similar, mediante la implementación de este proyecto de ley en la Región Caribe, generando un mayor impacto en el turismo regional.

Según datos de Invías y la ANI, a diciembre de 2023 en las vías de Colombia se logró la recaudación de \$ 5 billones (estimado anual) de pesos en los 148 peajes del país. Según la cartera, los puntos concesionados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lograron un recaudo de \$4 billones; hay otro tipo de peajes en las carreteras que están a cargo de la nación, y que bajo la administración del Invías lograron el recaudo de \$1 billón de pesos a lo largo del 2023. (INVÍAS Y ANI)¹³.

Por otra parte, las cifras indican que de 2014 hasta 2023, la ANI recaudó en peajes más de \$30 billones de pesos y que el Invías recaudó, desde 1994, más de \$11 billones de pesos. Es decir, a través

de peajes, se han recaudado más de \$41 billones en Colombia, una cifra a la que le faltan muchos ceros porque no incluyen los peajes administrados por los departamentos. (El Espectador, 2021)¹⁴.

De acuerdo con datos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías), en el país hay cerca de 177 peajes de los cuales 119 son manejados por la ANI y 29 por Invías, el resto son de administración departamental, distrital o municipal.

De los 177 peajes que hay en toda Colombia, solo en la Región Caribe se concentran 56 (32%) lo que representa casi un tercio de todo el país.

La siguiente tabla representa las principales zonas turísticas del Caribe Colombiano:

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO - ZONA TURÍSTICA	PEAJE/ VALOR	CONCESIÓN
Atlántico	Usiacurí	Peaje Galapa/\$11.900	Concesión Costera
	Puerto Colombia	Peaje Papiros/\$2.400	Concesión Costera
	Santa Verónica	Peaje Puerto Colombia/\$17.200	Concesión Costera
Bolívar	Islas del Rosario Santa Catalina Barú	Peaje Bayunca/\$11.200	Autopista del Sol
Cesar	Valledupar	Peaje Valencia/\$10.400	Yuma Concesionario
Córdoba	Arboletes	Peaje los cedros/\$16.100	Concesión Vía del Mar
	San Antero	Peaje Matecaña/\$15.800	Concesión Ruta del Mar
	Planeta rica	Peaje el purgatorio/\$16.100	Concesión Ruta del Mar
La Guajira	Riohacha Palomino	Peaje el ebanal/\$12.300	Concesión Santa Marta Paraguachón
	Cabo de la Vela Manaure	Peaje Alto Pino/\$12.300	Concesión Santa Marta Paraguachón
Magdalena	Parque Natural el Tayrona Ciudad perdida Minca Taganga	Peaje Neguanje/\$12.300	Concesión Santa Marta Paraguachón
Sucre	San Onofre Sucre	Peaje La Esperanza/\$10.600	Concesión Ruta al Mar

Como se puede observar en la anterior ilustración, los peajes de la Región Caribe la gran mayoría supera los once mil pesos (\$11.000), sin

¹⁴ *El Espectador*. (s.f.). *En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de 26 billones. Recuperado el 23 de julio de 2024, de <https://www.elespectador.com/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones-articulo/>*

tener en cuenta el incremento a 2024, este elevado costo sumado a los altos precios de la gasolina y a las altas tasas de inflación, que impacta el bolsillo de todos los colombianos, mermando así y dejando en segundo plano o tal vez tercero, los ratos de esparcimiento y la oportunidad de viajar por los diferentes Municipios de nuestra Región.

El motivo de la presente iniciativa es precisamente poder entregar un poco de calidad de vida y de tiempo en familia, creando un incentivo que aliviane el bolsillo y a la vez logre incentivar un sector que está en plena desventaja en un país que nos brinda una oferta turística basada en la tradición y la conservación de sus paisajes y tradiciones.

III. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Se han presentado diversas iniciativas, con objetos similares al presente proyecto de ley tales como:

- **El Proyecto de Ley número 602 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte**, este proyecto tiene como objetivo la creación de lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales, este proyecto fue radicado el 26 de abril de 2021 en la Secretaría General de la Cámara, por los honorables representantes: Fabián Díaz Plata, Rodrigo Rojas Lara, León Fredy Muñoz, Mauricio Andrés Toro, Carlos Eduardo Acosta, Edwin Fabián Orduz, John Jairo Roldán Avendaño, José Pizarro Rodríguez, Karina Rojano; y los honorables Senadores: Jorge Eliécer Guevara, Aída Avella Esquivel y Griselda Lobo Silva. Posteriormente, por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara se nombraron como ponentes para el estudio de esa iniciativa legislativa a los honorables Representante: Rodrigo Rojas coordinador ponente, León Fredy Muñoz y Aquileo Medina, quienes presentaron ponencia positiva publicada el 24 de mayo de 2021.

El proyecto de ley fue aprobado por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes el día 15 de junio de 2021, con el compromiso de adelantar audiencias públicas para poder escuchar a los sectores involucrados.

Seguidamente, se nombró una subcomisión integrada por los honorables Representantes: Rodrigo Rojas, Aquileo Medina, León Fredy Muñoz, Emeterio Montes, Milton Angulo, Mónica Raigoza, Martha Villalba y Esteban Quintero, designada para revisar el contenido y alcance del texto propuesto para segundo debate, para unificar criterios sobre la materia y posteriormente rendir un informe a la comisión.

El informe de ponencia para segundo debate del presente proyecto de ley fue socializado el 21 de diciembre de 2021 entre los honorables

Representantes integrantes de la subcomisión creada para revisar el texto propuesto.

Actualmente el proyecto se encuentra archivado por tránsito de legislatura.

- Se radicó el **Proyecto de Ley número 188 de 2022 Cámara, por medio del cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones**, iniciativa de los honorables Senadores: Sandra Ramírez Lobo, Imelda Daza Cotes, Ómar de Jesús Restrepo Correa, Julián Gallo Cubillos, Pablo Catatumbo Torres Victoria y los honorables Representantes: Carlos Alberto Carreño Marín, Luis Alberto Albán Urbano, Jairo Reinaldo Cala Suárez, Germán Gómez López y Pedro Baracutao García Ospina; radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 7 de Septiembre de 2022, la misma se remitió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y se designó como Coordinador Ponente el honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina y como ponente al honorable Representante Daniel Carvalho, el presente proyecto se encuentra en trámite en la comisión sexta o de transporte y comunicaciones.

- **Proyecto de Ley número 030 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1992**, iniciativa presentada por el honorable representante Juan Carlos Wills Ospina, la cual tiene como objetivo tener en cuenta el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, como factores para la tarifa, el presente proyecto se encuentra en trámite en la comisión sexta o de transporte y comunicaciones.

- **Proyecto de Ley número 096 de 2020 Cámara, por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes**, proyecto de ley presentado por el honorable representante Fabián Díaz Plata, la cual tiene por objeto diseñar una regulación mínima para la reestructuración en término de tarifas e infraestructura de los diferentes peajes de concesiones privadas, públicas o mixtas de las carreteras nacionales, generando consigo las disposiciones necesarias para evitar abusos en materia de cobro y frecuencia de cobro para los usuarios de las vías primarias y secundarias del país, actualmente, el proyecto se encuentra archivado.

- Resolución del 29 de junio de 2021 por el cual se establecen tarifas diferenciales de peaje denominado las caimaneras del proyecto de asociación público privada de iniciativa privada para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, y se dictan otras disposiciones. Conforme a las funciones y competencias de la Agencia Nacional de Infraestructura de conformidad con el Decreto número 4165 de 2011 como entidad del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería

jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, que tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados, y en atención a su conocimiento y análisis técnicos, reuniones de socialización, concertación y acuerdos con usuarios y comunidades, llevados a cabo en virtud de sus competencias funcionales, ha propuesto la expedición del presente acto administrativo. Que mediante memorando con número de radicado número 20211410076443 del 30 de junio de 2021, la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el numeral 9.8. del artículo 9° del Decreto número 087 de 2011 analizó y viabilizó el otorgamiento de tarifas diferenciales para las categorías 1 y 2 en la estación de peaje la Caimanera, para los vehículos particulares y buses que transiten.

Que mediante memorando con número de radicado 20211410076443 del 30 de junio de 2021, la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el numeral 9.8. del artículo 9° del Decreto número 087 de 2011 analizó y viabilizó el otorgamiento de tarifas diferenciales para las categorías 1 y 2 en la estación de peaje la Caimanera, para los vehículos particulares y buses que transitan los días viernes desde las 12.00 p. m., hasta las 00:00 horas del día domingo o lunes festivos en el corredor Coveñas-Tolú.

Decreto número 4165 de 2011 Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO). Que con el fin de lograr mayor eficiencia y eficacia en la administración de la infraestructura del país, así como fortalecer la vinculación de capital privado a los proyectos asociados con la infraestructura del sector transporte y el desarrollo de las asociaciones público privadas, y hacer coherente la organización y funcionamiento de la administración de los proyectos de infraestructura es necesario cambiar la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) para adaptarla a las condiciones del mercado y otorgarle la estructura acorde con las actuales necesidades y potencialidades del país. Que en el literal e) del artículo 18 de la Ley 1444 de 2011 se confieren facultades extraordinarias al Presidente de la República, para cambiar la naturaleza jurídica de los establecimientos públicos y otras entidades u organismos de la rama ejecutiva del orden nacional, facultad que se ejerce parcialmente para el Instituto Nacional de Concesiones.

- **Decreto número 087 de 2011.** Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias: el presente proyecto surgió de la necesidad de

integrar óptimamente los procesos misionales de infraestructura, y de transporte y tránsito, en lo que se refiere a su articulación con el alto nivel de dirección del Ministerio; Que para el logro de una adecuada articulación en la alta dirección del Ministerio de Transporte de los mencionados procesos misionales, se hace necesario modificar la estructura actual y organizar el Despacho del Viceministro de Infraestructura y el Despacho del Viceministro de Transporte; la creación de los Despachos de Viceministro se potenciarán los procesos de planificación, normativos, de evaluación y seguimiento y de coordinación sectorial relativos a infraestructura y transporte, a cargo del Ministerio de Transporte; con la especialización temática de los dos Despachos de Viceministro, se contribuye a organizar en mejor forma las funciones de organismo rector del Ministerio de Transporte, dando un apoyo efectivo al Despacho del Ministro y al ejercicio de la alta dirección y coordinación sectorial en cabeza del Ministerio de Transporte.

IV. MARCO JURÍDICO

Derecho Internacional

“En la mayoría de países de Latinoamérica encontramos que sus vías están concesionadas, razón por la cual se elevan los valores de los peajes. Al comparar el valor de un peaje entre los países latinoamericanos y las principales naciones alrededor del mundo, salta a la vista que no hay un común denominador o una ‘regla de oro’ en la tarificación del precio de este rubro. Sin embargo, para conocer cuáles son los peajes más costosos en la región y cómo funciona este sistema de cobros en cada uno de los territorios posterior al incremento de 3,8% en los 48 peajes que administra el Instituto Nacional de Vías (Invías) en Colombia.

Luego de consultar las tarifas en los Ministerios de Transporte o el equivalente de esa entidad en México y en cada uno de los principales países de Sudamérica se concluyó que los peajes más caros de la región se encuentran en Chile, (US\$6,07) Colombia (US\$4,97) y México (US\$4,49), correspondiendo a Colombia al promedio del costo total de uno de los recorridos más populares de ese país, Ciudad de México - Acapulco (Ver gráfico).” (La Republica 2020).



A pesar de que Chile lidera en el ranking con el peaje más costoso de Latinoamérica para automóviles, este país cuenta con peajes que cobran desde US\$0,77.

Ahora según el Diario Financiero, “*a diferencia de años anteriores, cuando, por ejemplo, las tarifas correspondientes a 2019 tuvieron un alza promedio de 6,4%, las tarifas 2020 se ajustaron de acuerdo con el acumulado de un año de inflación, es decir, 2,8%*”.

Hay que resaltar que este país vecino, al igual que Colombia y otras naciones como Brasil, Argentina y Perú tienen la mayor parte de sus vías en concesión, por lo que muchos de los ajustes no los determina el Gobierno nacional con base en la inflación, sino que se toma en cuenta los costos de operación, las inversiones realizadas o los modelos financieros que se adoptaron para llevar a cabo las construcciones, entre otras.

Colombia se ubicó en el segundo puesto de la lista por el costo que alcanzó el peaje de Pipiral (US\$4,97). Aunque este es el peaje más costoso hasta el momento en el territorio nacional, se espera que en lo que falta del mes o al inicio del siguiente todas las concesiones viales definan, junto a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), cuáles serán las tarifas de 2023.

Retomando el análisis, el tercer territorio con los peajes más costosos es México. Este país se ubicó allí por el promedio del costo de cada estación. Según un cálculo, los valores de las casetas por trayecto oscilan entre US\$4 y US\$5.

A pesar de que México es el tercer país en el listado, los viajeros podrán encontrar peajes gratis durante los recorridos. Por ejemplo, en el trayecto entre Ciudad de México y Acapulco hay ocho peajes, de los cuales dos no registran costo al momento de planear un viaje en la página de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México hacer, siempre y cuando, planifiquen el viaje con anticipación y elijan las rutas en donde se encuentren peajes de cero pesos o donde no los haya.

Cerrando el top cinco de los países de la región con los peajes más costosos están Perú (US\$4,32) y Uruguay (US\$2,04), este último cuenta con la reciente alza que llevó a cabo el Gobierno en diciembre de 2019. La tarifa más baja está en Venezuela.

Teniendo en cuenta este panorama, José Stalin Rojas, Director del Observatorio de logística y movilidad de la Universidad Nacional, explicó que la razón de que Colombia se destaque en esta lista es porque “*algunos tramos están contruidos por asociaciones público-privadas, entonces los costos que se fijan sirven para reunir recursos para el mantenimiento de vías. Sin embargo, el alto costo que pagan los conductores no está reflejado en el servicio prestado sobre las vías. Además, hay peajes frecuentes en zonas*”. (La República, 2023)¹⁵.

Leyes

Ley 80 de 1993 “*Estatuto General de Contratación de la Administración Pública*”.

Ley 105 de 1993, *por medio de la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.*

Ley 1508 de 2012, *por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas.*

Ley 1682 de 2013, *por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte.*

Decretos

Decreto Nacional 105 de 1993, *por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. El presente proyecto crea la integración del sector y del sistema nacional de transporte, principios rectores del transporte, principios del transporte público, establece la regulación del transporte y el tránsito, señala las sanciones, define perímetros del transporte y tránsito por carretera en el territorio colombiano, define la infraestructura del transporte, especificaciones de la red nacional de carreteras, determina las funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte, tramite para obras por concesión, entre otras.*

Decreto Nacional 2263 de 1995, *por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993 y se modifica el Decreto número 105 de 1995.* El presente proyecto busca que el incremento porcentual previsto para los costos del transporte urbano y/o metropolitano, incluyendo el del costo de recuperación de capital, para cada año calendario no puede ser, en ningún caso, superior a la meta de inflación definida y difundida por la Junta Directiva del Banco de la República.

Decreto Nacional 1916 de 1994, “*por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 105 de 1993. El presente proyecto tiene como objeto reglamentar el inciso 2° del artículo 6° de la Ley 105 de 1993 en el entendido que son los alcaldes metropolitanos, distritales y municipales, las autoridades competentes y quienes adoptarán la decisión correspondiente Para la determinación de las necesidades de acuerdo con los estudios técnicos del caso.*”

Decreto número 4165 de 2011, *por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO). Con el fin de lograr mayor eficiencia y eficacia en la administración de la infraestructura del país, así como fortalecer la vinculación de capital privado*

¹⁵ Editorial La República S.A.S. (2020, 26 enero). En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región. Diario La República. <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

a los proyectos asociados con la infraestructura del sector transporte y el desarrollo de las asociaciones público privadas, y hacer coherente la organización y funcionamiento de la administración de los proyectos de infraestructura es necesario cambiar la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) para adaptarla a las condiciones del mercado y otorgarle la estructura acorde con las actuales necesidades y potencialidades del país. Que en el literal e) del artículo 18 de la Ley 1444 de 2011 se confieren facultades extraordinarias al Presidente de la República para cambiar la naturaleza jurídica de los establecimientos públicos y otras entidades u organismos de la rama ejecutiva del orden nacional, facultad que se ejerce parcialmente para el Instituto Nacional de Concesiones.

Decreto número 087 de 2011. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias: el presente proyecto surgió de la necesidad de integrar óptimamente los procesos misionales de infraestructura, y de transporte y tránsito, en lo que se refiere a su articulación con el alto nivel de dirección del Ministerio; Que para el logro de una adecuada articulación en la alta dirección del Ministerio de Transporte de los mencionados procesos misionales, se hace necesario modificar la estructura actual y organizar el Despacho del Viceministro de Infraestructura y el Despacho del Viceministro de Transporte; la creación de los Despachos de Viceministro se potenciarán los procesos de planificación, normativos, de evaluación y seguimiento y de coordinación sectorial relativos a infraestructura y transporte, a cargo del Ministerio de Transporte; con la especialización temática de los dos Despachos de Viceministro, se contribuye a organizar en mejor forma las funciones de organismo rector del Ministerio de Transporte, dando un apoyo efectivo al Despacho del Ministro y al ejercicio de la alta dirección y coordinación sectorial en cabeza del Ministerio de Transporte.

Jurisprudencia

El Consejo de Estado mediante Sentencia 6345 de 2001 sentó un precedente jurisprudencial en lo que hoy nos ocupa y es la autonomía de los peajes en Colombia, afirma que:

“La potestad impositiva de los entes territoriales no es ilimitada. En un Estado Social de Derecho organizado como Estado Unitario, ese tipo de facultades “sin limitación alguna”, contrarían y desvirtúan los principios fundamentales del modelo de organización política que adoptó el Constituyente de 1991, en el cual el equilibrio en el ejercicio del poder se logra a través del control que ejercen unos respecto de otros, y de la colaboración que estos se brindan mutuamente, para impedir el desbordamiento en el cumplimiento de las funciones asignadas a cada uno de ellos, la concentración de las mismas, y, principalmente, las consecuencias indeseables del manejo aislado, errático y desarticulado de asuntos que simultáneamente son de incumbencia nacional y local. No en vano

el artículo 1º de la Constitución Política dispuso que el Estado Colombiano “... es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista...”. Y el inciso final del artículo 113 C.P. preceptúa que «los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines». A ello se agrega el mandato del inciso segundo del artículo 288 C.P. a cuyo tenor «Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley”.

Seguidamente, como lo señaló la Corte en la sentencia C-508 de 2006, “el “peaje” consiste en la tasa o retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre”. De esta manera, es claro que el peaje es uno de los mecanismos establecidos en la ley para asegurar los recursos con que contará la administración pública, para financiar la construcción, operación y conservación de la infraestructura pública de transporte.

En cuanto al recaudo de dicha tasa, la sentencia mencionada indicó que “En cualquier circunstancia la obligación del pago del peaje, la fijación de su monto y la exoneración de su pago, bien sea que el Estado asuma directamente la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las obras, o que la haga a través de la celebración de contratos de concesión, es materia que corresponde regular única y exclusivamente al Legislador”.

*De esta manera, se debe precisar que los lineamientos de la tasa que se cobra por el peaje deben estar definidos en la norma por el Legislador. Sin embargo, la operación del recaudo de los recursos provenientes de peajes por parte de privados, está enmarcada bajo estipulaciones de un contrato que se celebra entre la administración pública y un particular para ese efecto, es decir, **una situación jurídica es la creación de la tasa de peaje, y otra situación es la actividad que se requiera desarrollar para el recaudo del peaje.***

De esta manera, los artículos 21 y 22 señalan los principios para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes. Posteriormente, la Ley 787 de 2002 establece la fijación del cobro de peajes correspondientes al uso de la infraestructura nacional de transporte, teniendo en cuenta que los ingresos percibidos deben garantizar la operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte. Asimismo, se señaló que las tasas de peajes serán diferenciales. De igual forma, dicha ley modificó lo dispuesto en el literal b) de la disposición demandada, con el fin de ampliar las excepciones para el cobro de peaje.

Así las cosas, la jurisprudencia constitucional ha considerado que las labores públicas encomendadas a ciertos agentes, a partir de sus posibilidades de proporcionar una colaboración eficaz en el recaudo, encuentran fundamento en varios mandatos constitucionales. De modo principal, el deber de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de los conceptos de equidad y justicia comporta no solamente la obligación de cumplir las obligaciones tributarias. Abarca también la asunción de responsabilidades tendientes al buen funcionamiento del sistema fiscal (art. 95.9 de la Carta). La Corte también ha considerado que tales cargas se fundan en los principios de solidaridad (art. 1° de la Constitución) y de eficiencia tributaria (art. 363 superior).

En esta misma sentencia la corte deja por sentado que: El recaudo de peajes por parte de particulares se da en el marco jurídico de un contrato que se celebra entre un particular y la administración. Como se señaló, en la ejecución del recaudo no le es dado al particular suplantar al Legislador, o a la autoridad administrativa.

Resalta la Corte que no se debe perder de vista que el Legislador creó los peajes como un mecanismo para asegurar los recursos para la construcción, operación y conservación de la infraestructura de transporte. Como se señaló, la obligación del pago del peaje, la fijación de su monto y la exoneración de su pago, bien sea que el Estado asuma directamente la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las obras, o que la haga a través de la celebración de contratos de

concesión, es materia que corresponde regular única y exclusivamente al Legislador.

En este sentido, se debe precisar que la actividad de recaudo no se realiza en virtud de una delegación del Legislador al privado, sino que por el contrario dicho recaudo se realiza exclusivamente bajo estipulaciones de un contrato que se celebra entre la administración y un particular.

Principio de equidad tributaria:

La sentencia C -057 de 2021, estableció lo siguiente:

El principio de equidad es de naturaleza estructural, esto es, se predica del sistema tributario y no de un tributo en particular, de tal manera que el sistema tributario debe ser equitativo en su integridad. Así lo reconoció la Corte en la sentencia C-606 de 2019, y lo ha venido sosteniendo de forma pacífica desde mediados de los años noventa. La sistematicidad también se predica en relación con la tarifa del tributo. En esa línea, la Corte ha dicho que el principio de equidad no se predica de los contribuyentes individualmente considerados, se insiste, sino del sistema impositivo en su conjunto, lo que supone que, al verificar la posible infracción al principio de equidad por cuenta de un tributo o la configuración particular de alguno de sus elementos, es necesario tener en cuenta los beneficios tributarios que el ordenamiento jurídico reconoce a los contribuyentes frente a los que se alega el quebrantamiento del principio de equidad en materia tributaria¹⁶.

¹⁶ Corte Constitucional C- 057 de 2021 <https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2021/C-200-21.htm>

Contenido del proyecto de ley

Norma vigente	Modificación de la ley
<p>Artículo nuevo</p>	<p>ARTÍCULO 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto establecer una tarifa diferencial en las estaciones de peajes, para los vehículos categoría 1 los días domingos y festivos, con la finalidad de incentivar el turismo y favorecer a las poblaciones aledañas de los departamentos de ATLÁNTICO, MAGDALENA, BOLÍVAR, CÓRDOBA, SUCRE, CESAR Y GUAJIRA.</p>
<p>Artículo 21 de la Ley 105 de 1993: Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación:</p> <p>Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y, además, cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p>	<p>ARTÍCULO 2.</p> <p>ARTÍCULO 21. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y, además, cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p>

Norma vigente	Modificación de la ley
<p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p>	<p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio; <u>y excepcionalmente se establecerán tarifas diferenciales pactadas con las respectivas entidades.</u></p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares, sus respectivos costos de operación, <u>excepcionalmente los días domingos y festivos en los municipios de los departamentos de ATLÁNTICO, BOLÍVAR, MAGDALENA, SUCRE, CÓRDOBA, CESAR Y GUAJIRA.</u></p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p>

Norma vigente	Modificación de la ley
<p>PARÁGRAFO 2°. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.</p> <p>PARÁGRAFO 4°. Se entiende también las vías “Concesionadas”.</p>	<p>PARÁGRAFO 2°. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.</p> <p>PARÁGRAFO 4°. Se entiende también las vías “Concesionadas”.</p>
<p>Artículo nuevo.</p>	<p>ARTÍCULO 3°. Otorgar una tarifa diferencial para los vehículos particulares categoría 1, que transiten los días domingos y festivos en los peajes de Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de Caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neguanje y La Esperanza.</p>
<p>Artículo nuevo.</p>	<p>ARTÍCULO 4°. El Ministerio de Transporte establecerá el marco temporal en el cual se permitirá la aplicación de la tarifa diferencial de los peajes Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neguanje y La Esperanza, y regulará el valor a pagar los vehículos categoría 1.</p>
<p>Artículo nuevo.</p>	<p>ARTÍCULO 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>

En el presente proyecto encontramos 4 artículos que buscan establecer una tarifa diferencial los días domingos y festivos en la Región Caribe, con la finalidad de incentivar el turismo y favorecer la población aledaña de los diferentes departamentos del ATLÁNTICO, MAGDALENA, BOLÍVAR, CÓRDOBA, SUCRE, CESAR Y GUAJIRA.

Sobre el particular tenemos que los criterios, variables y parámetros que se aplican por parte de INVÍAS para aplicación de tarifas normales o diferenciales tienen suficiente solidez técnica y económica y se ajustan a los parámetros internacionales de definición tarifaria y de localización de peajes, por lo que se considera que el ajuste del mismo se hará previos estudios de factibilidad y/o acuerdos pactados entre este y la comunidad.

Los beneficios de los peajes y su localización, no tiene mayor dificultad, diferentes a las concertaciones con la población, que más que una barrera ha sido un elemento de integración y de credibilidad en el Ministerio de Transporte y las entidades vinculadas; es necesario tener en cuenta los criterios de caracterización geográfica, demográfica,

las principales actividades productivas de la zona, el nivel económico, indicadores de impacto sobre la población del área - zona de influencia, para establecer estructura tarifaria.

Por otro lado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto número 87 de 2011, el Ministerio de Transporte cumple con las funciones de formular, coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas, regulación económica y planes sectoriales en materia de transporte e infraestructura. Por consiguiente, es la entidad competente para formular la política pública de peajes, teniendo en cuenta que esta es una de las aristas de la infraestructura de transporte.

En consideración con los principios para el cobro de peajes establecidos en la disposición colombiana el Ministerio de Transporte aprueba la tarifa, y tiene la facultad de modificar las vías concesionadas por la ANI.

Por su parte el Instituto Nacional de Vías (Invías) cuenta con la competencia para llevar a cabo el recaudo en algunos corredores viales, en la actualidad, de acuerdo con la intervención del Ministerio de Transporte, a 42 vías no concesionadas;

por ejemplo, en el marco del ejercicio de la operación de recaudo, el Invías dando aplicación a la Ley 80 de 1993 surte un proceso de licitación. La ANI, por su parte, ha previsto que cada concesionario, en el marco de su contrato, se debe hacer responsable de la administración de los peajes, lo cual incluye su recaudo¹⁷.

El recaudo por parte de particulares tiene su origen en la celebración de contratos de concesión: Al respecto, es de precisar que la Ley 80 de 1993, principalmente, estableció el sistema de recaudo de peajes por parte de los particulares, esta es una de las modalidades contractuales a las cuales se ha acudido para posibilitar y regular una concreta forma de colaboración entre los particulares para con el Estado. Como contraprestación se reconoce y paga una remuneración al concesionario, la cual puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valoración o en la participación que se le otorgue a la entidad estatal en la explotación del bien o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

Con fundamento en lo anterior, es posible concluir que jurídicamente para crear la tasa de peaje, puede hacerse de dos formas: que el Estado asuma directamente su construcción, operación o mantenimiento, o que la haga a través de un privado vía un esquema contractual y el recaudo de los recursos provenientes de peajes por parte de particulares sea legal; ahora bien, las tarifas diferenciales que se establezcan en los distintos peajes serán pactadas ya sea con el Ministerio de Transporte, Invías o con la Concesión administradora del mismo; es por esto que se considera que las incorporaciones de nuevos factores como el cobro mediante la tarifa diferencial en días domingos y festivos para algunos sectores, debe explorarse e pactarse previa valoración y ponderación, por parte de las entidades del sector.

V. CONFLICTO DE INTERÉS

En concordancia con el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, por medio del cual se modifica el artículo 286, de la Ley 5ª de 1992: “*Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.*”

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o

administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir, cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

Parágrafo 1°. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

Parágrafo 2°. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

Parágrafo 3°. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de

¹⁷ Decreto 105 de 1995. <https://www.mintransoor-te.gov.co/isoul/bltstream/001/27WIDECRETO%20105%2DDE%201995.pdf>

cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5ª de 1992”.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, tendrán conflicto de intereses aquellos congresistas que tengan un interés actual, directo y particular en relación con la iniciativa legislativa que se discuta y cuyas disposiciones y consecuencias los beneficien.

Sobre este asunto ha señalado el Consejo de Estado (2019):

“No cualquier interés configura la causal de desinvertidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.

De igual forma, es pertinente señalar lo que la Ley 5ª de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019:

“Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil”.

No obstante, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

VI. IMPACTO FISCAL

Es importante advertir que el Gobierno nacional tiene la responsabilidad de actuar con la

máxima prudencia adoptando una política fiscal que contribuya a alcanzar las metas previstas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) y que permita mantener la consistencia del presupuesto con los fundamentales macroeconómicos.

Lo primero en señalar sobre el análisis del impacto fiscal del presente proyecto de ley, es que si bien el articulado del mismo solo abre la posibilidad para que se lleven a cabo negociaciones entre las entidades territoriales y el Gobierno nacional en el establecimiento de tarifas diferenciales para los peajes de los departamentos del Caribe colombiano, en efecto sí se generaría un impacto fiscal producto de los costos fiscales que implicaría una alteración de los contratos de concesión en las vías de la región, que tendrían que ser compensados por el Estado por los ingresos dejados de percibir.

No obstante, teniendo en cuenta que el proyecto de ley solo contempla como requisito para hacer efectivas las tarifas diferenciales los días domingos y festivos y los vehículos de categoría 1, se considera que el impacto fiscal no sería de una magnitud importante.

Al respecto, vale la pena mencionar que el ponente y el autor del proyecto ya solicitaron conceptos al Ministerio de Hacienda, al Ministerio de Transporte y a la ANI, con el fin de saber en concreto cuáles serían los costos fiscales de la iniciativa legislativa. Sin embargo, a la fecha de radicación de la ponencia para primer debate, y tras una larga espera, no se ha obtenido respuesta de ninguna de estas entidades.

Vale recordar que la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007 precisó la importancia de explicar el impacto fiscal de las leyes en el Congreso, con la finalidad que dichas normas guarden relación con la situación económica del país y la política económica trazada por las autoridades pertinentes:

“El artículo 7º de la Ley 819 de 2003 exige que en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos u conceda beneficios tributarios se explicité cuál es su impacto fiscal y se establezca su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo que dicta anualmente el Gobierno nacional. Las normas contenidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa, con el fin de que ella se realice con conocimiento de causa de los costos fiscales que genera cada una de las leyes aprobadas por el Congreso de la República. También permiten que las leyes dictadas estén en armonía con la situación económica del país y con la política económica trazada por las autoridades correspondientes. Ello contribuye ciertamente a generar orden en las finanzas públicas, lo cual repercute favorablemente en la estabilidad macroeconómica del país. De la misma manera, el cumplimiento de los requisitos establecidos en el mencionado artículo 7º ha de tener una incidencia favorable en la aplicación efectiva de las leyes, ya que la aprobación de las mismas solamente se producirá después de conocerse su impacto fiscal

previsible y las posibilidades de financiarlo. Ello indica que la aprobación de las leyes no estará acompañada de la permanente incertidumbre acerca de la posibilidad de cumplirlas o de desarrollar la política pública en ellas plasmada". (Subrayado fuera de texto original).

En relación con lo anterior, también es importante aclarar que, en la misma jurisprudencia en cita, la Corte Constitucional estableció que la carga de demostrar la incompatibilidad del proyecto de ley con el marco fiscal de mediano plazo, recae sobre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público:

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

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.” (Subrayado fuera de texto original).

Sobre la Tarifa Diferencial.

La tarifa diferencial es de origen legal, contemplada en la Ley 105 de 1993 creada para dictar disposiciones sobre el transporte y distribuir competencias entre la nación y los entes territoriales en esa materia. Posteriormente, la Ley 787 de 2002 en el literal d) del artículo 21, señala que las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.

Así las cosas, la tarifa se concibe en el aspecto tributario como el precio exigible por el prestador de un servicio público a los usuarios del mismo, y

es diferencial en tanto que constituye una exención parcial distributiva por reducción de la tarifa en uso, con el único fin de hacer de la tarifa un tributo menos oneroso.

En este entendido, una exención parcial en peaje la ha determinado la Corte Constitucional en el siguiente sentido: *“La Corte pone de presente que como se señaló en los apartes preliminares de esta sentencia, cuando una norma tributaria impone una carga y excluye de ella a un sujeto o sector determinado, no puede tacharse de inconstitucional por ese solo hecho. Y, ello por cuanto “las exenciones son medidas fiscales que por sí mismas constituyen una excepción al principio de igualdad, pero que forzosamente no implican su desconocimiento”. Así mismo, ha de tenerse en cuenta que la Constitución no ha consagrado un derecho a recibir o conservar exenciones tributarias, sino que por el contrario ha establecido un deber general de contribuir mediante el pago de tributos “al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad” (art. 95-9 de la C.P). Igualmente, que en esa perspectiva no resulta lógico en principio declarar la inconstitucionalidad de una norma que establece una exención, por el simple hecho de no comprender a otros que habrían podido también ser supuestamente sus destinatarios. Esa determinación corresponde al exclusivo resorte del legislador. En ese orden de ideas, la Corte no encuentra que haya lugar a un condicionamiento de la norma en el sentido señalado por el señor Procurador, a partir de la supuesta configuración de una omisión legislativa, pues claramente no se dan los presupuestos señalados por la jurisprudencia para la configuración de dichas omisiones, -particularmente en cuanto no existe en el ordenamiento constitucional una norma que señale el deber específico que se estaría incumpliendo-. Ello implicaría una intervención indebida del Juez constitucional en el ámbito de la potestad de configuración reconocida al legislador en materia tributaria. Ahora bien, como ya se ha expresado lo anterior no implica un pronunciamiento sobre eventuales decisiones del legislador encaminadas a determinar que las ambulancias de los cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios estén cubiertas por la exención mencionada. En conclusión, no puede entenderse vulnerado en manera alguna el principio de igualdad”, Sentencia C-508 de 2006.* **Subraya fuera de texto.**

VII. BIBLIOGRAFÍA

Agencia Nacional de Infraestructura - Oficina Asesora de Comunicaciones https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u785/todo_lo_que_debes_saber_sobre_peajes_1.pdf

Corte Constitucional C- 057 de 2021 <https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2021/C-200-21.htm>

DANE. (2024). Anexo estadístico del informe CST 2023. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas->

nacionales/cuentas-satelite/cuentas-economicas-cuenta-satelite-de-turismo-cst

DANE. (2024). Cuentas Departamentales. Boletín Técnico. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIBDep-2023pr.pdf>

Editorial La República S.A.S. (2022b, agosto 26). Las actividades del sector turístico, uno de los motores de la economía del Caribe. Diario La República. <https://www.larepublica.co/especiales/las-mas-vendedoras-en-costa-caribe-2021/el-turismo-uno-de-los-renglones-claves-de-la-economia-del-caribe-3433807>

Editorial La República S.A.S. (2020, 26 enero). En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región. Diario La República. <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

El Espectador. (s.f.). En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de 26 billones. Recuperado el 23 de julio de 2024, de <https://www.elespectador.com/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones-article/>

Edward Daniel Vidal Garcia - www.peajesencolombia.com. (s. f.). Peajes en El Retén Barranquilla - Peajes Colombia. Peajes en Colombia. <https://www.peajesencolombia.com/peajes/el-reten-barranquilla/>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Perfiles económicos Regionales, (2023). <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=cd8fcb6a-24cf-4524-9687-49e88b910134>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2023). Perfil Regional Caribe. Informe. Recuperado de <https://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/perfiles-economicos-por-departamentos/perfiles-regionales/region-caribe/oe-yc-dv-perfil-regional-caribe-10jul2023.pdf.aspx>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2024). Parques Nacionales. Informe. Recuperado de <https://portucolombia.mincit.gov.co/tematicas/flujo-de-turistas-y-pasajeros/parques-nacionales>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2024). Visitantes no residentes. Informe. Recuperado de <https://portucolombia.mincit.gov.co/tematicas/visitantes-no-residentes>

Paternina Nikol, Impacto del Peaje la Caimanera en la Oferta Turística de Los Municipios de Santiago de Tolú y Coveñas, (2017) <https://repositorio.unisucre.edu.co/bitstream/handle/001/621/T338.4791%20P%20295.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Rojano, Y., Contreras, M. & Cardona, D. (2022). Resiliencia del sector turístico en época de crisis por COVID-19: el caso de la región Caribe colombiana. Revista Saber, Ciencia y Libertad, 17(2), 214 – 237. <https://doi.org/10.18041/2382-3240/saber.2022v17n2.9277>



MODESTO AGUILERA VIDES
Representante a la Cámara
Departamento del Atlántico



ANTONIO ZABARRAIN GUEVARA
Senador de la República

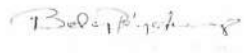


CARLOS MARIO FARELO DAZA
Senador de la República

CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
Senador de la República



BAYARDO GILBERTO BETANCOURT
Representante a la Cámara
Departamento de Nariño



BETSY JUDITH PEREZ ARANGO
Representante a la Cámara
Departamento de Atlántico



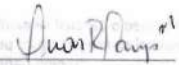
JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA
Representante a la Cámara
Departamento de Norte de Santander



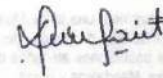
JAVIER ALEXANDER SANCHEZ REYES
Representante a la Cámara
Departamento de Vichada



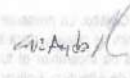
NESTOR LEONARDO RICO RICO
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca



OSCAR RODRIGO CAMPO HURTADO
Representante a la Cámara
Departamento de Cauca



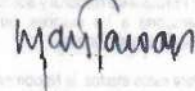
SANDRA MILENA RAMIREZ CAVIEDES
Representante a la Cámara
Departamento de Magdalena



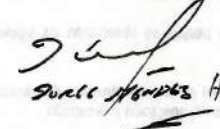
LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA
Representante a la Cámara
Departamento de Huila



HERNANDO GONZALEZ
Representante a la Cámara
Departamento de Guainía



MAURICIO PARODI
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia



VIII. ARTICULADO
PROYECTO DE LEY NÚMERO 185 DE 2023 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se establece una tarifa diferencial en la estación de peajes de los municipios de los departamentos de la región Caribe, en días domingos y festivos.

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene como objeto establecer una tarifa diferencial en las estaciones de peajes, para los vehículos categoría

l los días domingos y festivos, con la finalidad de incentivar el turismo y favorecer a las poblaciones aledañas de los departamentos de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Guajira, Magdalena y Sucre.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

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

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

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

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

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

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

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente, su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares, sus respectivos costos de operación.

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

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

Parágrafo 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de

Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

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

Parágrafo 3°. Facultase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°

Parágrafo 4°. Se entiende también las vías “Concesionadas”.

Artículo 3°. El Gobierno nacional en concurrencia con las entidades territoriales, podrá establecer excepcionalmente la ampliación de tarifas diferenciales en caso de las ya fijadas, o de nuevas por motivos de conveniencia social y de manera transitoria, para los vehículos particulares de categoría 1 que transiten los días domingos y festivos en los peajes de Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neguanje y La Esperanza, ubicados en los Departamentos de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Guajira, Magdalena y Sucre.

Artículo 4°. *Fuentes de financiación.* Podrán ser fuentes de financiación para todo efecto, incluidas las compensaciones a los concesionarios cuando sea el caso, las siguientes:

Sin Afectación Fiscal.

1. Los Fondos de financiación.
2. Excedentes financieros de las entidades del sector.
3. Recursos de cooperación internacional incluyendo los de Organismos públicos y privados.
4. Recursos del Sistema General de Regalías.
5. Recursos del aumento del subsidio en la tarifa.
6. Recursos derivados de la reprogramación de compromisos contractuales propias del sector, fondo de contingencias, subcuenta excedente ANI.
7. Recursos de excedentes que sobrepasen el mínimo de la garantía de ingreso para el concesionario.

Con afectación fiscal.

1. Recursos derivados del Presupuesto General de la Nación.
2. Recursos de asignación presupuestal para los entes territoriales o propios cuando sea el caso.

Artículo 5°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

MODESTO AGUILERA VIDES
Representante a la Cámara
Departamento del Atlántico

ANTONIO ZABARAIN GUEVARA
Senador de la República

CARLOS MARIO FARELO DAZA
Senador de la República

BAYARDO GILBERTO BETANCOURT
Representante a la Cámara
Departamento de Nariño

JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA
Representante a la Cámara
Departamento de Norte de Santander

NESTOR LEONARDO RICO RICO
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

SANDRA MILENA RAMIREZ CAVIELES
Representante a la Cámara
Departamento de Magdalena

BETSY JUDITH PEREZ ARANGO
Representante a la Cámara
Departamento de Atlántico

JAVIER ALEXANDER SANCHEZ REYES
Representante a la Cámara
Departamento de Vichada

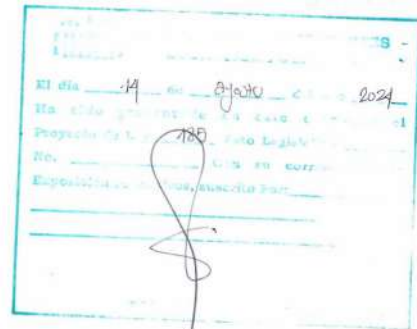
OSCAR RODRIGO CAMPO HURTADO
Representante a la Cámara
Departamento de Cauca

LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA
Representante a la Cámara
Departamento de Huila

HERNANDO GONZALEZ
Representante a la Cámara
Departamento de Guainía

MAURICIO PARODI
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
Senador de la República



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

CONTENIDO

Gaceta número 1183 - viernes, 23 de agosto de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de ley número 181 de 2024 Cámara, por medio del cual se declara como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación los conocimientos, técnicas, prácticas y representación culinaria tradicional de la Garulla Soachuna y se dictan otras disposiciones.	1
Proyecto de ley número 183 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establecen disposiciones relativas a la reincorporación al servicio activo en la policía Nacional Bogotá.	7
Proyecto de ley número 184 de 2024 de Cámara, por medio de la cual se declara la Gran Parada Regional de Palmar de Varela como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones.	15
Proyecto de ley número 185 de 2024 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se establece una tarifa diferencial en la estación de peajes de los municipios de los departamentos de la región Caribe, en días domingos y festivos.....	21