



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 1710

Bogotá, D. C., martes, 16 de septiembre de 2025

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

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

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 245 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se impulsa el desarrollo del Turismo a nivel Municipal, se crean Aldeas Regionales de Turismo y se fortalecen las capacidades de prestación de servicios turísticos.

Bogotá, D. C., agosto 27 de 2025

Doctor

HAIVER RINCÓN

Presidente Comisión Sexta Constitucional
Permanente

Cámara de Representantes

Referencia: Ponencia positiva para segundo debate al Proyecto de Ley número 245 de 2024 Cámara.

Honorable doctor Rincón

En cumplimiento con las instrucciones impartidas por la mesa directiva de la Comisión sexta Constitucional Permanente y de los deberes establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento a continuación ponencia positiva para segundo debate al **Proyecto de ley número 245 de 2024 Cámara, por medio del cual se impulsa el desarrollo del Turismo a nivel Municipal, se crean Aldeas Regionales de Turismo y se fortalecen las capacidades de prestación de servicios turísticos.**

Atentamente,

INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara Coordinadora Ponente

INFORME DE PONENCIA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NUMERO 245 DE 2024 CÁMARA

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de Cámara de Representantes, conforme a lo establecido en la Ley 5ª de 1992, se me designo como única ponente, por nota interna número C.S.C.P. 3. 6 – 618/2025, de fecha agosto 12 de 2025, para desarrollar la ponencia para segundo debate al **Proyecto de Ley número 245 de 2024 Cámara, por medio del cual se impulsa el desarrollo del Turismo a nivel Municipal, se crean Aldeas Regionales de Turismo y se fortalecen las capacidades de prestación de servicios turísticos.**

ANTECEDENTES

- El proyecto de ley fue radicado en la secretaría de Cámara de Representantes el 28 de agosto de 2024, por los honorables Representantes

Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso, Fernando David Niño Mendoza, Juan Carlos Wills Ospina, Andrés Guillermo Montes Celedón, Julio Roberto Salazar Perdomo.

- Se designa como única ponente, por nota interna número C.S.C.P. 3. 6 – 788/2024, de fecha noviembre 6 de 2024, para desarrollar la ponencia para primer debate, a la honorable Representante *Ingrid Sogamoso*.

- En sesión de comisión sexta del 19 de junio de 2025, el proyecto de ley se aprobó en primer debate por unanimidad, con modificaciones en sus artículos:

Artículo Segundo donde se incluyó un párrafo (proposición presentada por la honorable Representante *Irma Luz Herrera*).

Artículo Octavo donde se incluyó un párrafo (proposición presentada por la honorable Representante *Irma Luz Herrera*).

Artículo Séptimo, eliminación (proposición presentada por la honorable Representante *Susana Gomez*), a partir de esta eliminación de artículo, se corrige numeración.

- Se designa como única ponente, por nota interna número C.S.C.P. 3. 6 – 618/2025, de fecha agosto 12 de 2025, para desarrollar la ponencia para segundo debate, a la honorable Representante *Ingrid Sogamoso*.

I. SÍNTESIS DEL PROYECTO

Plantear un conjunto de mecanismos que fortalezcan el turismo a nivel municipal en el contexto de diversificación de la oferta localización y especialización, para crear condiciones favorables a las poblaciones pequeñas del país, que carecen de un marco diferenciado que les permita identificar, aplicar y promover las actividades de sustento que se derivan del turismo así como la práctica cultural, la generación de conocimiento y la inclusión de la población en un conjunto definido por el desarrollo local.

II. JUSTIFICACIÓN

• EL TURISMO MUNICIPAL PARA EL DESARROLLO LOCAL.

En términos generales la política de turismo a nivel nacional, está basada en su mayoría en el impacto de la actividad económica derivada de los servicios turísticos y conexos a esta, para poblaciones que cuentan con algunas ventajas comparativas que generan valor agregado y que a su vez se localizan en asentamientos urbanos importantes, dejando por fuera la proporción de poblaciones que habitan zonas geográficas más pequeñas, con una oferta turística de bajo valor agregado, desordenada y con una mayor probabilidad a distorsiones de precios e infraestructura para el turismo precaria. Este comportamiento generalizado ha tendido en los últimos años a desdibujar el criterio de la política pública del turismo, haciéndola parecer un trazado de recortes poco aplicable en su totalidad y que

muchas veces termina en prácticas de gobernanza equívocas al objeto.

A su vez, el turismo se ha catalogado como una de las industrias potenciales a nivel global, con efectos agregados en la población que lo explota, tendiente al desarrollo, la captura de rentas, la formación de precios y la diversificación de oferta basadas en el gusto de los turistas que bien pueden ser locales y/o extranjeros, sin embargo se ha visto una distorsión tanto de información como de precios que ha conllevado a malas prácticas desde la gobernanza hasta las acciones de quienes explotan a nivel informal estas actividades. Ser turista hoy por hoy implica medir con alta percepción las condiciones de seguridad, precios, ofertas y demás factores que influyen en la atracción de viajeros de todas partes.

La percepción generalizada ha tendido a la desconfianza y el abuso por parte de prestadores informales de servicios turísticos, incluyendo hoteles, alquiler de vehículos, viajes, recorridos guiados y, sobre todo, alimentación, no se refiere aquí a los operadores que teniendo en orden sus acreditaciones y siguiendo la norma sobre la práctica del turismo hacen uso debido y respetan los límites de la actividad económica.

Si bien el turismo como actividad económica aporta al PIB nacional entre el 2,1% y el 3,0%, la industria se encuentra concentrada en algunos de los destinos que por excelencia han desarrollado una infraestructura, unos ejes de política, una gobernanza y en general una dinámica económica consolidada. No ocurre lo mismo en el pequeño municipio de 5ta o 6ta categoría ni en el Departamento en su conjunto o si quiera en la pequeña población que produce con técnicas sostenibles artesanías de alto valor agregado, por ejemplo. A su vez, la oferta suele materializarse en la comida y el hospedaje, pero no aprovecha otras fuentes que son tangibles y que pueden ofrecer experiencias de interacción cultural, como el caso de un teatro, una plazoleta, un museo entre otros.

De acuerdo con (Ministerio de Comercio Industria y Turismo, 2022), en el país, hay territorios rezagados que tienen dificultades para desarrollar su sector turístico en especial, porque en su mercado no hay diferenciación de productos, abundan productores de subsistencia y microempresas por lo general informales, son destinos turísticos con problemas sociales entre ellos pobreza, inseguridad, brechas digitales, bajo acceso educativo, condiciones ambientales críticas y baja inclusión, estos elementos definen la mayoría de problemas que padecen a nivel nacional, lo cual puede verse como una crisis estructural del modelo turístico que limita la acción del conjunto de política pública para desarrollar el turismo. Se pueden presentar incluso barreras de acceso al sector por cuanto unos municipios demandan mayor autonomía y mejores condiciones que otros privilegiados por su ubicación geográfica, a su vez, las distintas manifestaciones culturales y sociales pueden ser una barrera de ingreso al mercado por cuanto se desconocen los medios de

gobernanza por los cuales se ordena el territorio en torno a una actividad específica.

“Los desequilibrios regionales de los destinos turísticos se hacen evidentes cuando se comparan los diversos territorios al interior de Colombia e incluso al interior de algunas regiones y se caracterizan por contextos políticos - institucionales, que indican a menudo dificultades en la gobernanza de las instituciones y su relación con la sociedad civil” (plan sectorial de turismo).

Los elementos que hacen parte de las dinámicas sociales municipales son intrínsecos a su categoría cultural por medio de la cual han identificado su territorio y a su vez se identifican con sus costumbres, por lo tanto, ningún municipio es igual a otro en circunstancias culturales, tampoco económicas, pues derivan su sustento de alguna ocupación especializada o por el contrario de actividades variadas que pueden no ser propias de su entorno. A su vez, la forma como proyectan el turismo a partir de su conocimiento territorial varía en cuanto a la dotación de factores y medios que pueden ser atractivos a los visitantes, por lo que confluyen diferentes alternativas de posicionamiento que evidencian sus fortalezas. En términos comparativos, la dotación de factores influye y determina el nivel de desarrollo turístico en un espacio geográfico determinado.

Siguiendo con lo anterior, no basta un espacio geográfico, también las relaciones de aprendizaje entre los distintos actores: instituciones, empresas, productores, hogares, comerciantes, academia hacen parte de un amplio propósito de consolidación de clúster en torno a unas dimensiones sociales y económicas compartidas, así pues, según (Infante Sánchez, 2014), la capacidad para el aprendizaje a nivel territorial dependen de un entorno institucional adecuado que permita estimular el aprendizaje privado y social entre trabajadores, empresas, redes, grupos de empresas y organismos públicos en dicho ámbito territorial. Lo cual transfiere la capacidad de conformación de clúster como conjunto complejo de empresas que comparten un espacio común, con relaciones productivas enfocadas en un producto o conjunto de productos y servicios a un precio dado y con unas condiciones de mano de obra, capital y costos competitivos, lo cual en términos del turismo consolidado como industria se da en algunas ciudades del país y se diferencia en una amplia brecha de los clúster municipales que en síntesis no tienen ninguna relación funcional entre el aprendizaje y la localización de empresas que funcionen bajo un esquema productivo común.

De acuerdo con (Albuquerque, 2006) es obligatorio pensar conjuntamente la construcción social del territorio junto con el fomento de proyectos de integración productiva, así pues, en este tipo de proyectos, las políticas no pueden ser exclusivamente empresariales debido a que los ámbitos de intervención son sistemas de producción evolutivo con nexos socioculturales. Así mismo, el autor cita a (Lazzeretti, 2006) sobre la importancia

del territorio en cuanto a la explicación del desarrollo empresarial a partir de los mercados, la tecnología y la frontera entre economía y sociedad. Tal es la complejidad de la relación productiva a nivel territorial que su análisis debe basarse en un conjunto de estrategias no necesariamente económicas sino socioculturales, morales y éticas al tiempo que se revisan los postulados de mercado en un entorno finito de localización. Es decir, espacialmente un territorio no se explica por la sola relación económica de su estructura productiva.

Desde el enfoque de la práctica del turismo como actividad productiva y la forma de desarrollo local que permita además concretar tasas de crecimiento económico, se tiene que, la diversificación de la oferta es tan importante como la planificación del territorio y a su vez como la consecución de objetivos claros de localización de empresas ya que sin mercado no hay oferta pero una oferta estancada no necesariamente da origen a un mercado, tampoco determina el grado de desarrollo local y en ningún sentido es funcional a la relaciones de intercambio del territorio con la economía en su conjunto, así pues, tampoco se experimenta aprendizaje, intercambio cultural y especialización. A su vez, el sector turístico ha sufrido en las últimas décadas una importante transformación determinada por la segmentación variada de los perfiles de la demanda y sus tendencias motivacionales, la diversificación de la oferta de recursos y las medidas de renovación de destinos y productos consolidados. Estos factores derivan en algunos casos de problemas relacionados con la saturación y la masificación del destino, la pérdida de atractivo y las experiencias menos satisfactorias por parte de los visitantes, problemas que se asocian directamente al concepto de estacionalidad turística (Sabando Cedeño, Amat Montesinos, & Ruiz Cedeño, 2022).

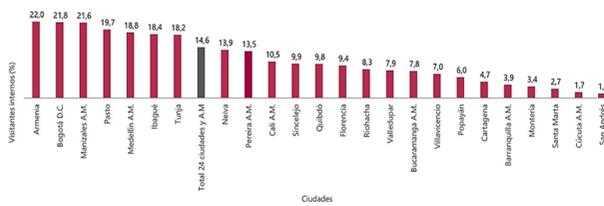
En síntesis: la actividad turística desde lo local no se percibe como un proceso organizado que permita el desarrollo de clúster a favor de un sector económico común, sino que además carece de procesos de aprendizaje integrados con los niveles institucional, empresarial, social, cultural y académico, lo cual complejiza las relaciones de intercambio, creación de valor, formación de ingresos y por supuesto, definición estratégica a nivel espacial. Lo local trata de imitar aquellos entornos ya desarrollados y en su esfuerzo, desconoce o infravalora las oportunidades de especialización a lo que se suma una alta carga burocrática que limita los resultados. No hay asociación entre lo común a la población y lo interdependiente en la región, por lo tanto, el territorio no aplica las recomendaciones de política que se constituyen para su desempeño.

• **ABORDAR EL MUNICIPIO Y DIFERENCIAR LA REGIÓN**

El gasto interno en turismo para personas mayores de 10 años que pernoctaron en lugares diferentes a su hogar al menos una noche muestra que el 22% de ellas lo hizo en ciudades como Armenia, mientras que solo el 1,3% en San Andrés,

(debido a que son viajeros internos), la dinámica muestra la concentración en ciudades capitales en su mayor proporción y en destinos que tienen como común denominador la cultura, reflejada a nivel de infraestructura, festivales, tradiciones entre otros. Además, refleja movimiento hacia destinos mayormente sin playa y que por su cercanía al centro o por su menor coste pueden ser más atractivos. A medida que las ciudades se alejan de Bogotá, la proporción de gasto disminuye.

Gráfico 1. Porcentaje de personas que realizaron turismo interno y/o excursionismo interno 24 ciudades y áreas metropolitanas 2023.



Nota: Datos expandidos con proyecciones de población, elaborados con base en los resultados del CNP 2018. Fuente: DANE EGIT.

En este sentido, vale la pena analizar el flujo de turistas interno a lo largo de la geografía nacional por cuanto las primeras aproximaciones dan fe que sus destinos son ciudades que ofrecen algunas comodidades, servicios y oferta variada donde la relación costo – beneficio suele ser eficiente respecto de otros destinos poco conocidos, lejanos o que no tienen nada que ofrecer además de una escasa oferta y una pésima infraestructura. Sin embargo, siguen teniendo un peso significativo las poblaciones que se ubican cerca a ciudades o que hacen parte de conurbaciones o zonas metropolitanas por las cuales desplazarse.

En cuanto al comportamiento del gasto a nivel per cápita diario, se tiene que en promedio un turista interno gasta \$130.744 de los cuales, el 29,4% corresponde a alimentos y bebidas (\$38.442) el 18,6% alojamiento (\$24,402), 16,3% transporte (\$21.311) y 35,6% a otros gastos (\$46.590), el destino con mayor gasto per cápita es San Andrés, tanto como la distribución de rubros en consumo variado, equivalente al 50% de los recursos presupuestados, Medellín puede presentar variaciones significativas en el precios de alimentos y bebidas que incrementan el gasto, mientras que Riohacha tiene las mayores tarifas en transporte. Sincelejo resulta ser el destino más barato en términos relativos (cuadro 1).

Cuadro 1. Gasto promedio per cápita diario población que realizó turismo interno según rubro de gasto 2023

| Ciudad | Gasto promedio per cápita día | Alimentos y bebidas | Alojamiento | Transporte Terrestre (hacia y desde el destino) | Otros gastos ** |
|-------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|---|---------------------|
| Total 24 ciudades y A.M | 130.744 | 38.442 | 24.402 | 21.311 | 46.590 |
| San Andrés | 184.293 | 27.002 | 20.269 [^] | 1.404 [^] | 135.617 |
| Cúcuta A.M. | 149.304 [^] | 26.955 [^] | 48.469 [^] | 19.420 [^] | 54.459 [^] |
| Bogotá D.C. | 146.658 | 41.823 | 28.619 [^] | 23.280 | 52.936 |
| Neiva | 144.822 [^] | 34.507 | 16.935 [^] | 26.573 | 66.807 [^] |
| Cali A.M. | 132.996 | 34.429 | 27.546 [^] | 17.848 | 53.173 [^] |
| Riohacha | 130.619 | 31.209 | 22.209 [^] | 31.416 | 45.785 [^] |
| Medellín A.M. | 128.447 | 47.924 | 19.165 [^] | 19.280 | 42.078 |
| Cartagena | 126.828 [^] | 33.865 | 24.165 [^] | 20.110 | 48.688 [^] |
| Montería | 126.516 [^] | 29.852 [^] | 34.037 [^] | 19.922 [^] | 42.706 [^] |
| Tunja | 123.892 | 32.385 | 24.164 [^] | 19.214 | 48.128 [^] |
| Santa Marta | 112.670 [^] | 26.698 | 11.325 [^] | 14.004 [^] | 60.643 [^] |
| Ibagué | 107.663 | 30.060 | 20.046 | 27.113 | 30.444 [^] |
| Pasto | 107.578 | 25.822 | 18.965 [^] | 16.236 | 46.554 [^] |
| Villavicencio | 103.379 | 33.740 | 15.973 [^] | 26.098 | 27.568 [^] |
| Popayán | 100.470 | 31.222 | 14.750 [^] | 25.426 | 28.771 [^] |
| Barranquilla A.M. | 99.315 | 28.629 | 14.996 [^] | 21.385 | 34.305 [^] |
| Bucaramanga A.M. | 99.129 | 31.792 | 18.515 [^] | 17.576 | 31.245 [^] |
| Manizales A.M. | 97.192 | 27.848 | 20.330 | 18.629 | 30.385 |
| Florencia | 84.984 | 26.271 | 9.116 [^] | 29.407 | 29.190 [^] |
| Pereira A.M. | 82.134 | 21.540 | 17.478 | 14.805 | 28.311 [^] |
| Valledupar | 80.111 | 23.960 | 11.451 [^] | 19.322 [^] | 25.377 [^] |
| Armenia | 76.516 | 19.470 | 17.050 [^] | 18.654 | 21.342 [^] |
| Quibdó | 76.410 | 21.953 | 4.341 [^] | 13.033 [^] | 37.083 [^] |
| Sincelejo | 66.527 | 20.499 | 9.135 [^] | 20.325 | 16.568 [^] |

Fuente: Dane – EGIT.

Ahora bien, a nivel agregado, de acuerdo con la cuenta satélite de turismo para 2023, el valor del gasto en turismo interno representó \$17.7 billones, asociado a provisión de alimentos y bebidas (\$5,9 billones), servicios (\$2,4 billones) y bienes de consumo (\$2,2 billones). Se totalizaron 47,4 millones de viajes en 2023. En cuanto a las excursiones, este tipo de turismo representó gasto interno por \$ 2,1 billones.

Respecto al turismo receptor, es este el de mayor gasto en el país, totalizó en 2023 con \$50,8 billones de los cuales \$13,2 billones correspondieron a la compra de servicios de transporte aéreo de pasajeros, \$11,6 billones alimentos y bebidas y servicios de alojamiento por \$8,6 billones, ingresaron al país 3,9 millones de turistas para el año de referencia. Se observa que la mayor proporción del gasto se refleja en servicios de transporte mientras que alojamiento es la segunda subpartida en grado de importancia.

De acuerdo con lo anterior, tanto el turismo interno como el receptor representan una alta capacidad de ingresos para los destinos turísticos visitados, a nivel general, se convierte en una fuente significativa para el desarrollo de actividades propias y conexas a la industria turística, así como del intercambio de experiencias socioculturales que tiene lugar. No obstante, medir el gasto por unidades específicas de bienes y servicios es complejo y podría reflejar otros tipos de consumo. En general la situación del turismo ha mejorado para el país en la última década, en especial con la ampliación de oferta gastronómica, alojamiento, transporte y, sobre todo, seguridad en los lugares de visita, así como la apertura del turismo sostenible y el turismo de tipo rural, que en el país está regulado por la ley 2239 de 2022.

La producción de las industrias representativas del turismo sumó en 2022 \$240,7 billones (descontando consumo intermedio por \$165,4 billones), para una producción total de la industria de \$406,8 billones, lo que en las circunstancias actuales se considera como un flujo importante entre producción, consumo y pago a factores, en 2022 la remuneración de asalariados fue de \$38,2 billones con un saldo a favor por \$109,8 billones y pago en impuestos por \$9,2 billones. Sin duda los rubros hacen parte de un aporte significativo a la economía nacional pudiendo exponer su importancia en los ingresos de la cadena de valor de la actividad turística.

Finalmente, la tasa de participación del consumo turístico, derivado de la actividad productiva, es del 2,3% del PIB, el alojamiento y los servicios de suministro de comidas y bebidas representó en la industria turística el 26,2% de participación, seguido de transporte terrestre con el 6,9%, mientras que transporte aéreo tuvo una participación del 70,3%. Finalmente en séricos de esparcimiento, culturales y deportivos participó con el 6,7%. La población ocupada en actividades turísticas fue de 872.527 personas, el 60,6% se ocupó en alojamiento y servicios de alimentos y bebidas. (ver cuadros 2 y 3)

Cuadro 2. Cuenta de producción actividades turísticas, según bienes y servicios Valores a precios corrientes

| Concepto | Actividades turísticas |
|--|------------------------|
| Alojamiento; servicios de suministros de comidas y bebidas | 95.262 |
| Servicios de transporte terrestre | 76.407 |
| Servicios de transporte por vía acuática | 1.020 |
| Servicios de transporte por vía aérea | 18.218 |
| Servicios de apoyo al transporte | 20.900 |
| Servicios inmobiliarios | 110.940 |
| Servicios de asociaciones | 3.298 |
| Servicios de esparcimiento, culturales y deportivos | 57.967 |
| Bienes de consumo* | 13.241 |
| Otros servicios** | 8.835 |
| Total Producción | 406.088 |
| (-) Consumo intermedio | 165.414 |
| (=) Valor agregado | 240.674 |
| (-) Remuneración de los asalariados | 38.248 |
| (-) Impuestos menos subvenciones sobre la producción e importaciones | 9.215 |
| (-) Ingreso mixto bruto | 83.445 |
| (-) Excedente de explotación bruto | 109.766 |

Fuente: Dane. Cuenta satélite de turismo.

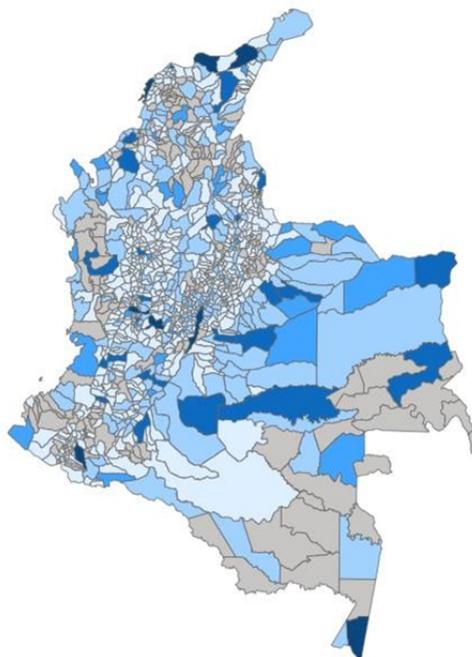
Cuadro 3. Cuenta de producción de las industrias turísticas, otras industrias y participación porcentual del consumo turístico (precios corrientes)

| Concepto | Producción de Productores | | Participación del consumo turístico en la producción total (%) |
|--|---------------------------|-------------------|--|
| | Producción | Consumo Turístico | |
| Alojamiento; servicios de suministros de comidas y bebidas | 96.391 | 25.277 | 26,2 |
| Servicios de transporte terrestre | 93.690 | 6.499 | 6,9 |
| Servicios de transporte por vía acuática | 1.027 | | |
| Servicios de transporte por vía aérea | 18.219 | 12.805 | 70,3 |
| Servicios de apoyo al transporte | 26.539 | | |
| Servicios inmobiliarios | 127.470 | | |
| Servicios de asociaciones | 3.298 | | |
| Servicios de esparcimiento, culturales y deportivos | 59.671 | 3.970 | 6,7 |
| Bienes de consumo* | 75.112 | 8.579 | 11,4 |
| Otros servicios** | 2.171.028 | 3.406 | 0,2 |
| Total Producción | 2.672.445 | 60.536 | 2,3 |
| (-) Consumo intermedio | 1.351.181 | 31.035 | 2,3 |
| (=) Valor agregado | 1.321.264 | 29.500 | 2,2 |
| (-) Remuneración de los asalariados | 458.014 | 7.605 | 1,7 |
| (-) Impuestos menos subvenciones sobre la producción e importaciones | 38.429 | 571 | 1,5 |
| (-) Ingreso mixto bruto | 316.848 | 11.275 | 3,6 |
| (-) Excedente de explotación bruto | 507.973 | 10.050 | 2,0 |

Fuente: Dane. Cuenta satélite de turismo.

Ahora bien, la participación en términos agregados para la industria del turismo representa una fuente importante de ingresos, crecimiento económico y desarrollo, a su vez es la ventana para lanzar una oferta diversificada capaz de llegar a todos los territorios de la geografía nacional, sin embargo persisten barreras que impiden fomentar el turismo en la misma escala para las diferentes zonas geográficas, estas barreras se caracterizan por la presencia de conflictos internos, desigualdades, baja capacidad de gobernanza, escaso aprendizaje, incertidumbre y alta percepción negativa de la realidad social y económica nacional. Lo cual representa retos para el país en materia de cobertura de oferta institucional que permita superar o por lo menos mitigar las brechas entre territorios, municipios y Departamentos.

Mapa 1. Distribución del Turismo territorial en Colombia 2022



Zonas las cuales se han dado a conocer en el territorio nacional, incluso ha llevado a la consolidación del patrimonio histórico de la nación desde el punto de vista de mostrar y rescatar las figuras, monumentos, viviendas y lugares emblemáticos que caracterizaron la independencia y fundación de los municipios colombianos.

Sin embargo, persisten barreras de acceso de los municipios a la industria del turismo, en particular por problemas de oferta, especialización y gobernanza, esta última entendida como la capacidad de los administradores para ejecutar planes y programas turísticos con enfoque diferencial al tiempo que garantizan condiciones de seguridad, espacio, organización y prestación de servicios a los visitantes. A su vez, las condiciones socioeconómicas de un municipio son la base de integración social y económica con el resto de los visitantes.

Corregir distorsiones en torno a la identificación del municipio como actor del desarrollo turístico tiene de por sí una complejidad social, cultural y económica que debe definir desde los espacios de esparcimiento hasta la ubicación de las zonas hoteleras y el acceso al comercio, en especial este último pues subsiste de las renta que captura por el desarrollo de su actividad económica, algunos ejemplos que han sido equivocados al momento de conectar el comercio con el turista ha sido la mala infraestructura vial que impide el acceso de los turistas al centro de los municipios o una mala regulación del tránsito que colapsa el acceso al centro. Aunado a lo anterior, repensar el territorio es otro de los factores que hacen posible desarrollar actividad turística, atraer inversiones, mejorar el nivel de ventas y por supuesto perfeccionar la oferta, no solo de tipo gastronómico sino conectarla con las diferentes formas turísticas que pueden ser vitales para su desarrollo.

Velásquez Casián, Martínez Jiménez, & Rodríguez (Ocaña, 2023) se refieren en su análisis a la necesidad de crear las condiciones generales e infraestructura adecuada para permitir y facilitar el surgimiento de las iniciativas económicas teniendo en cuenta las necesidades detectadas y los objetivos perseguidos, creando así un entorno favorable para las empresas y negocios.

Más allá de los esfuerzos tangibles institucionales, están los esfuerzos intangibles que representa la acción de los gobiernos locales para coordinar procesos que terminen por desarrollar sinergias productivas en torno a una actividad específica, de esta forma vinculan otros actores, sociedades y participantes que tienen conocimiento suficiente para desarrollar un plan realizable en el mediano y largo plazo, no se trata de organizar festivales en torno a una tradición únicamente, sino de transmitir conocimiento acerca del municipio donde se desarrolla.

Así que infraestructura + conocimiento + aprendizaje + participación son una buena combinación para llevar a cabo procesos transformadores.

• ALDEAS DE APRENDIZAJE E IMPULSO AL TURISMO

Esta iniciativa busca crear las aldeas de aprendizaje e impulso al turismo a través de un conjunto de mecanismos que permita articular la oferta con la concepción de las instituciones locales frente a su territorio, en especial porque se han identificado de tiempo atrás vacíos en la forma como se planifica el turismo a nivel local, lo que ha llevado a una desconexión de la industria y al desentendimiento de la oferta.

Limitada sofisticación de las técnicas y estrategias de mercadeo turístico a nivel nacional y regional, lo cual es ocasionado por la falta de orientación en comercialización y publicidad para experiencias tangibles; el desconocimiento de necesidades de los mercados; uso de herramientas tecnológicas (redes sociales, *big data*); una necesidad de cambio cultural frente al consumo interno del turismo; la asociación de la sofisticación con mayor precio y con la pérdida de clientes tradicionales; e insuficientes acciones de revitalización del consumo local del turismo, haciendo de viajar por Colombia una tendencia (Toro, et al, 2015).

III. SUSTENTACIÓN JURÍDICA

• FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

1. ARTICULO 52. <Artículo modificado por el artículo 1° del Acto Legislativo número 2 de 2000. El nuevo texto es el siguiente:> El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano.

El deporte y la recreación forman parte de la educación y constituyen gasto público social.

Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre.

El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas. (negrilla y subrayado fuera de texto).

2. ARTICULO 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones.

El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación. (negrilla y subrayado fuera de texto).

3. ARTICULO 334. <Artículo modificado por el artículo 1° del Acto Legislativo 3 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> **La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.** Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso, el gasto público social será prioritario (...). (negrilla y subrayado fuera de texto).

4. Declaración Universal de Derechos Humanos, Artículo 24 (BLOQUE DE CONSTITUCIONALIDAD ARTICULO 93).

“Toda persona tiene derecho al descanso, al disfrute del tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo y a vacaciones periódicas pagadas” (Asamblea General de la ONU, 1948). (negrilla y subrayado fuera de texto)

• FUNDAMENTOS LEGALES

1. **Ley 300 de 1996**, por la cual se expide la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones.

“El turismo es una industria esencial para el desarrollo del país y en especial de las diferentes entidades territoriales y cumple una función social. Como industria que es, las tasas aplicables a los prestadores de servicios turísticos en materia impositiva serán las que correspondan a la actividad industrial o comercial si le es más favorable. El Estado le dará especial protección en razón de su importancia para el desarrollo nacional” (Congreso de la República, 1996)

2. **Ley 2068 de 2022**, por el cual se modifica la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones.

“La presente ley tiene por objeto fomentar la sostenibilidad e implementar mecanismos para la conservación, protección y aprovechamiento de los destinos y atractivos turísticos, así como fortalecer la formalización y la competitividad del sector y promover la recuperación de la industria turística, a través de la creación de incentivos, el fortalecimiento de la calidad y la adopción de medidas para impulsar la transformación y las oportunidades del sector.” (Congreso de la República, 2022)

3. **Ley 1558 de 2012**, por la cual se modifica la Ley 300 de 1996 -Ley General de Turismo, la Ley 1101 de 2006 y se dictan otras disposiciones.

“La presente ley tiene por objeto el fomento, el desarrollo, la promoción, la competitividad del sector y la regulación de la actividad turística, a través de los mecanismos necesarios para la creación, conservación, protección y aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos nacionales, resguardando el desarrollo sostenible y sustentable y la optimización de la calidad, estableciendo los mecanismos de participación y concertación de los sectores público y privado en la actividad” (Congreso de la República, 2012)

4. **Ley 1101 de 2006**, por la cual se modifica la Ley 300 de 1996 - Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones.

IV. CONFLICTO DE INTERESES

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

“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.

(...)”

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

“No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo 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”.

A partir de lo anterior, salvo mejor concepto, se estima que para la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no existe conflicto de intereses al tratarse de un asunto de interés general. Con todo, es menester precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación 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 o específicas en las que pueda estar inmerso.

V. IMPACTO FISCAL

El artículo 7° de la Ley 819 de 2.003 establece que “el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.”

Sin embargo, en el análisis al texto propuesto es de mencionar que la iniciativa no contiene algún

precepto o artículo que comprometa presupuesto estatal o que impacte fiscalmente a la nación.

VI. TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 245 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se Impulsa el desarrollo del turismo a nivel Municipal, se crean Aldeas Regionales de Turismo y se fortalecen las capacidades de prestación de servicios turísticos.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente iniciativa tiene por objeto plantear un conjunto de mecanismos que fortalezcan el turismo a nivel municipal en el contexto de diversificación de la oferta, localización y especialización, para crear condiciones favorables a las poblaciones pequeñas del país, que carecen de un marco diferenciado que les permita identificar, aplicar y promover las actividades de sustento que derivan del turismo así como la práctica cultural, la generación de conocimiento y la inclusión de la población en un conjunto definido por el desarrollo local.

Artículo 2º. Aldeas regionales de turismo. Créense las aldeas regionales de turismo como aceleradoras del sector en los municipios de quinta y sexta categoría a nivel nacional, las cuales operarán como una unidad funcional localizada en la ciudad capital de cada departamento y de las cuales provendrán los insumos técnicos para la identificación, sectorización y especialización del turismo en cada municipio, reconociendo las diferencias, ventajas y prioridades de sus necesidades en infraestructura, servicios y logística para el turismo.

Parágrafo: Las entidades territoriales, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y en armonización con lo dispuesto en la Ley 2068 de 2020, implementarán programas de capacitación a través de las Aldeas Regionales de Turismo para fortalecer y desarrollar sitios turísticos en municipios de quinta y sexta categoría. Estos programas buscarán garantizar una gestión sostenible de los destinos o lugares de potencial turístico del municipio, promoviendo la participación activa de la comunidad para generar beneficios económicos y sociales. Además, se establecerán mecanismos de seguimiento para evaluar el impacto de las iniciativas, asegurando su continuidad y mejora.

Artículo 3º. Plan estratégico para el turismo. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo elaborará un plan estratégico para la prestación de servicios que aceleren el turismo en municipios de quinta y sexta categoría, los cuales incluirán la función misional del ministerio en territorio, la recolección de información, el procesamiento de datos y la construcción de líneas estratégicas para la focalización de los recursos dispuestos para el

sector a través de transferencias de la nación y los patrimonios del MINCIT.

Artículo 4º. Diversificación de oferta y especialización. Los Gobernadores y alcaldes en coordinación con el Ministerio de Industria Comercio y Turismo presentarán el plan de oferta turística de sus municipios y departamentos, el cual contendrá la diferenciación estratégica de actividades turísticas que actualmente desarrollan, los eventos anuales, la capacidad para albergar turistas, la logística implementada, el ordenamiento del municipio para actividades turísticas entre otros que permitan diferenciar cada entidad territorial.

Parágrafo 1º. El Mincit acompañará a los municipios de acuerdo con los objetivos del plan sectorial de turismo y orientará los ejes articuladores entre estos y diseñará la lista de elementos e indicadores que debe contener el plan de oferta turística de que trata este artículo.

Parágrafo 2º. Este plan se debe presentar cada dos (2) años.

Artículo 5º. Inversiones. De acuerdo con la oferta turística de los municipios, el gobierno nacional reconocerá aquella proporción de transferencias y proyectos destinados a través de Fontur directamente focalizados a la oferta específica, de manera que se fomenten inversiones en aquellos desarrollos estratégicos que diferencian al municipio de otras poblaciones. Para ello se utilizará un modelo de asignación competitivo por grado de desarrollo del sector definido por el gobierno nacional.

Artículo 6º. Priorización de proyectos tipo. Se priorizará la oferta de proyectos tipo para aquellos desarrollos turísticos que implementen conservación del medio ambiente, turismo rural, agua, turismo de salud, deportivo, cultura y conocimiento entre otros que propicien el bienestar y la sostenibilidad. Así mismo aquellos que desarrollen acciones de inclusión de sectores rurales, jóvenes, mujer, artesanos y población mayor.

Artículo 7º. Los emprendedores a nivel municipal podrán concurrir a las aldeas regionales de turismo para recibir capacitación, orientación y formación continua en la presentación de proyectos de economía local que les permita formalizar sus actividades empresariales de pequeña y mediana escala, así mismo, podrán presentar sus proyectos para avanzar en las convocatorias de financiamiento y recursos por parte del Gobierno nacional.

Parágrafo: Las entidades territoriales, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y en armonización con lo dispuesto en la Ley 2068 de 2020, implementarán programas de capacitación a través de las Aldeas Regionales de Turismo para fortalecer y desarrollar sitios turísticos en municipios de quinta y sexta categoría. Estos programas buscarán garantizar una gestión sostenible de los destinos o lugares de potencial turístico del municipio, promoviendo la participación activa de la comunidad para generar beneficios económicos y sociales. Además, se

establecerán mecanismos de seguimiento para evaluar el impacto de las iniciativas, asegurando su continuidad y mejora.

Artículo 8°. *Articulación con el sector productivo.* Las aldeas Regionales de Turismo se articularán con el sector productivo departamental para diseñar estrategias de financiamiento y patrocinio a proyectos de turismo provenientes de emprendedores locales, que se darán a conocer por medio de concurso, convocatoria y/o cualquier medio de participación que atraiga talento emprendedor.

Artículo 9°. Reconócese a Empretur como programa permanente para el estímulo del emprendimiento para las micro, pequeñas y medianas empresas, actores de la economía popular y comunitaria, el cual irá evolucionando y ampliando los recursos a través del tiempo para avanzar en el financiamiento para el desarrollo del sector por medio de proyectos productivos.

Artículo 10. Conforme a las condiciones presupuestales, el comportamiento en el crecimiento de la economía nacional, las proyecciones de gasto previstas en el marco fiscal de mediano plazo y aquellas normas que desarrollen la sostenibilidad fiscal, el gobierno nacional incrementará gradualmente a partir del año 2025 los recursos para inversión, financiamiento, mejora y demás alternativas para incentivar el turismo en los municipios de quinta y sexta categoría.

Artículo 11. Canasta Básica de Turismo Municipal. Autorícese al gobierno nacional y a las autoridades territoriales establecer un listado de exenciones tributarias sobre productos y servicios

directamente relacionados con el desarrollo de la actividad turística, con el fin de promover nuevos destinos turísticos, especialmente en municipios de quinta y sexta categoría.

Con el fin de definir y consolidar la Canasta Básica de Turismo Rural y comunitario; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y con las Cámaras de Comercio, los gremios de hotelería y turismo; las delegaciones de las autoridades territoriales; la academia y demás actores que se consideren pertinentes; establecerá espacios de interlocución y participación anuales para recibir las recomendaciones sobre los bienes y servicios que podrían gozar de exenciones de manera transitoria y/o permanente.

Como resultado de estas sesiones, se deberán presentar los respectivos informes a las corporaciones públicas pertinentes para revisar la viabilidad técnica con miras a presentar los proyectos de acuerdo, ordenanza, de ley o decretos para hacer efectivas dichas exenciones; respetando el marco de sostenibilidad fiscal y el marco fiscal de mediano plazo.

Artículo 12. *Vigencia.* La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga aquellas contrarias.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Solo se relacionará los artículos que presentan algún tipo de ajuste o modificación.

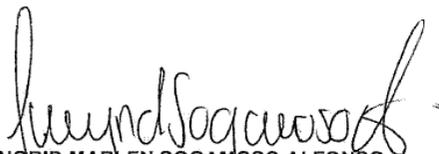
| TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE | TEXTO PROPUESTO POR EL PONENTE PARA SEGUNDO DEBATE | JUSTIFICACIÓN |
|--|--|---|
| Artículo 2°. Aldeas regionales de turismo. Créense las aldeas regionales de turismo como aceleradoras del sector en los municipios de quinta y sexta categoría a nivel nacional, las cuales operarán como una unidad funcional localizada en la ciudad capital de cada departamento y de las cuales provendrán los insumos técnicos para la identificación, sectorización y especialización del turismo en cada municipio, reconociendo las diferencias, ventajas y prioridades de sus necesidades en infraestructura, servicios y logística para el turismo. | Artículo 2°. Aldeas regionales de turismo. Créense las aldeas regionales de turismo como aceleradoras del sector en los municipios de quinta y sexta categoría a nivel nacional, las cuales operarán como una unidad funcional localizada en la ciudad capital de cada departamento y de las cuales provendrán los insumos técnicos para la identificación, sectorización y especialización del turismo en cada municipio, reconociendo las diferencias, ventajas y prioridades de sus necesidades en infraestructura, servicios y logística para el turismo. | Se agrega párrafos dos y tres que daría alivio a los municipios de quinta y sexta categoría, ya que estos tienen un presupuesto de inversión bajo, pero actuando en conjunto y uniendo esfuerzos asumirán una responsabilidad económica más baja. Además, abre la puerta para que estos municipios puedan recibir el apoyo de sus gobiernos departamentales. |

| <p>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</p> | <p>TEXTO PROPUESTO POR EL PONENTE PARA SEGUNDO DEBATE</p> | <p>JUSTIFICACIÓN</p> |
|--|---|--|
| <p>Parágrafo: Las entidades territoriales, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y en armonización con lo dispuesto en la Ley 2068 de 2020, implementaran programas de capacitación a través de las Aldeas Regionales de Turismo para fortalecer y desarrollar sitios turísticos en municipios de quinta y sexta categoría. Estos programas buscaran garantizar una gestión sostenible de los destinos o lugares de potencial turístico del municipio, promoviendo la participación activa de la comunidad para generar beneficios económicos y sociales. Además, se establecerán mecanismos de seguimiento para evaluar el impacto de las iniciativas, asegurando su continuidad y mejora.</p> | <p>Parágrafo: Las entidades territoriales, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y en armonización con lo dispuesto en la Ley 2068 de 2020, implementaran programas de capacitación a través de las Aldeas Regionales de Turismo para fortalecer y desarrollar sitios turísticos en municipios de quinta y sexta categoría. Estos programas buscaran garantizar una gestión sostenible de los destinos o lugares de potencial turístico del municipio, promoviendo la participación activa de la comunidad para generar beneficios económicos y sociales. Además, se establecerán mecanismos de seguimiento para evaluar el impacto de las iniciativas, asegurando su continuidad y mejora.</p> <p><u>Parágrafo 2°. Para desarrollar lo contemplado en el presente artículo, los municipios de quinta y sexta categoría podrán actuar de manera conjunta con los demás municipios de sus respectivas provincias o subregiones, de acuerdo con la división administrativa de cada departamento.</u></p> <p><u>Parágrafo 3°. Las gobernaciones departamentales podrán brindar apoyo financiero y técnico a los municipios o conjunto de municipios que requieran apoyo para llevar a cabo lo contemplado en el presente artículo; siempre de acuerdo con el marco fiscal departamental de mediano plazo.</u></p> | |
| <p>Artículo 3°. Plan estratégico para el turismo. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo elaborará un plan estratégico para la prestación de servicios que aceleren el turismo en municipios de quinta y sexta categoría, los cuales incluirán la función misional del ministerio en territorio, la recolección de información, el procesamiento de datos y la construcción de líneas estratégicas para la focalización de los recursos dispuestos para el sector a través de transferencias de la nación y los patrimonios del MINCIT.</p> | <p>Artículo 3°. Plan estratégico para el turismo. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo elaborará un plan estratégico para la prestación de servicios que aceleren el turismo en municipios de quinta y sexta categoría, los cuales incluirán la función misional del ministerio en territorio, la recolección de información, el procesamiento de datos y la construcción de líneas estratégicas para la focalización de los recursos dispuestos para el sector a través de transferencias de la nación y los patrimonios del MINCIT.</p> <p><u>Parágrafo. El plan estratégico del que habla el presente artículo será parte integral de los planes sectoriales de turismo municipales.</u></p> | <p>Se ajusta insertando un parágrafo, teniendo en cuenta el concepto del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de fecha 20 de diciembre de 2024.</p> <p>Además, Debe existir una conexión con la normatividad vigente y a su vez una articulación entre las diferentes herramientas que buscan el fortalecimiento del turismo regional</p> |

| TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE | TEXTO PROPUESTO POR EL PONENTE PARA SEGUNDO DEBATE | JUSTIFICACIÓN |
|---|---|---|
| <p>Artículo 4°. Diversificación de oferta y especialización. Los Gobernadores y alcaldes en coordinación con el Ministerio de Industria Comercio y Turismo presentarán el plan de oferta turística de sus municipios y departamentos, el cual contendrá la diferenciación estratégica de actividades turísticas que actualmente desarrollan, los eventos anuales, la capacidad para albergar turistas, la logística implementada, el ordenamiento del municipio para actividades turísticas entre otros que permitan diferenciar cada entidad territorial.</p> <p>Parágrafo 1°. El Mincit acompañará a los municipios de acuerdo con los objetivos del plan sectorial de turismo y orientará los ejes articuladores entre estos y diseñará la lista de elementos e indicadores que debe contener el plan de oferta turística de que trata este artículo.</p> <p>Parágrafo 2°. Este plan se debe presentar cada dos (2) años.</p> | <p>Artículo 4°. Diversificación de oferta y especialización. Los Gobernadores y alcaldes en coordinación con el Ministerio de Industria Comercio y Turismo presentarán el plan de oferta turística de sus municipios y departamentos, el cual contendrá la diferenciación estratégica de actividades turísticas que actualmente desarrollan, los eventos anuales, la capacidad para albergar turistas, la logística implementada, el ordenamiento del municipio para actividades turísticas entre otros que permitan diferenciar cada entidad territorial.</p> <p>Parágrafo 1°. El Mincit acompañará a los municipios de acuerdo con los objetivos del plan sectorial de turismo y orientará los ejes articuladores entre estos y diseñará la lista de elementos e indicadores que debe contener el plan de oferta turística de que trata este artículo.</p> <p>Parágrafo 2°. Este plan se debe presentar cada dos (2) años.</p> <p>Parágrafo 3°. <u>El plan de oferta turística del que habla el presente artículo será parte integral del plan sectorial de turismo nacional, y será la base para las estrategias contempladas en el mismo.</u></p> | <p>Se ajusta insertando un parágrafo 3°, teniendo en cuenta el concepto del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de fecha 20 de diciembre de 2024.</p> <p>Además, Debe existir una conexión con la normatividad vigente y a su vez una articulación entre las diferentes herramientas que buscan el fortalecimiento del turismo regional</p> |

VIII. PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a los miembros de la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate con las modificaciones propuestas al **Proyecto de Ley número 245 de 2024 Cámara**, por medio del cual se impulsa el desarrollo del Turismo a nivel Municipal, se crean Aldeas Regionales de turismo y se fortalecen las capacidades de prestación de servicios turísticos.


INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
 Representante a la Cámara Coordinadora Ponente

IX. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE ANTE LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 245 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se Impulsa el desarrollo del turismo a nivel Municipal, se crean Aldeas Regionales de Turismo y se fortalecen las capacidades de prestación de servicios turísticos.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente iniciativa tiene por objeto plantear un conjunto de mecanismos que fortalezcan el turismo a nivel municipal en el contexto de diversificación de la oferta, localización y especialización, para crear condiciones favorables a las poblaciones pequeñas del país, que carecen de un marco diferenciado que les permita identificar, aplicar y promover las actividades de sustento que derivan del turismo así como la práctica cultural, la generación de conocimiento y la inclusión de la población en un conjunto definido por el desarrollo local.

Artículo 2°. *Aldeas regionales de turismo.* Créense las aldeas regionales de turismo como aceleradoras del sector en los municipios de quinta y sexta categoría a nivel nacional, las cuales operarán como una unidad funcional localizada en la ciudad capital de cada departamento y de las cuales provendrán los insumos técnicos para la identificación, sectorización y especialización del turismo en cada municipio, reconociendo las diferencias, ventajas y prioridades de sus necesidades en infraestructura, servicios y logística para el turismo.

Parágrafo. Las entidades territoriales, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y en armonización con lo dispuesto en la Ley 2068 de 2020, implementaran

programas de capacitación a través de las Aldeas Regionales de Turismo para fortalecer y desarrollar sitios turísticos en municipios de quinta y sexta categoría. Estos programas buscarán garantizar una gestión sostenible de los destinos o lugares de potencial turístico del municipio, promoviendo la participación activa de la comunidad para generar beneficios económicos y sociales. Además, se establecerán mecanismos de seguimiento para evaluar el impacto de las iniciativas, asegurando su continuidad y mejora.

Parágrafo 2°. Para desarrollar lo contemplado en el presente artículo, los municipios de quinta y sexta categoría podrán actuar de manera conjunta con los demás municipios de sus respectivas provincias o subregiones, de acuerdo con la división administrativa de cada departamento.

Parágrafo 3°. Las gobernaciones departamentales podrán brindar apoyo financiero y técnico a los municipios o conjunto de municipios que requieran apoyo para llevar a cabo lo contemplado en el presente artículo; siempre de acuerdo con el marco fiscal departamental de mediano plazo.

Artículo 3°. Plan estratégico para el turismo. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo elaborará un plan estratégico para la prestación de servicios que aceleren el turismo en municipios de quinta y sexta categoría, los cuales incluirán la función misional del ministerio en territorio, la recolección de información, el procesamiento de datos y la construcción de líneas estratégicas para la focalización de los recursos dispuestos para el sector a través de transferencias de la nación y los patrimonios del Mincit.

Parágrafo. El plan estratégico del que habla el presente artículo será parte integral de los planes sectoriales de turismo municipales.

Artículo 4°. Diversificación de oferta y especialización. Los Gobernadores y alcaldes en coordinación con el Ministerio de Industria Comercio y Turismo presentarán el plan de oferta turística de sus municipios y departamentos, el cual contendrá la diferenciación estratégica de actividades turísticas que actualmente desarrollan, los eventos anuales, la capacidad para albergar turistas, la logística implementada, el ordenamiento del municipio para actividades turísticas entre otros que permitan diferenciar cada entidad territorial.

Parágrafo 1°. El Mincit acompañará a los municipios de acuerdo con los objetivos del plan sectorial de turismo y orientará los ejes articuladores entre estos y diseñará la lista de elementos e indicadores que debe contener el plan de oferta turística de que trata este artículo.

Parágrafo 2°. Este plan se debe presentar cada dos (2) años.

Parágrafo 3°. El plan de oferta turística del que habla el presente artículo será parte integral del plan sectorial de turismo nacional, y será la base para las estrategias contempladas en el mismo.

Artículo 5°. Inversiones. De acuerdo con la oferta turística de los municipios, el gobierno nacional reconocerá aquella proporción de transferencias y proyectos destinados a través de Fontur directamente focalizados a la oferta específica, de manera que

se fomenten inversiones en aquellos desarrollos estratégicos que diferencian al municipio de otras poblaciones. Para ello se utilizará un modelo de asignación competitivo por grado de desarrollo del sector definido por el gobierno nacional.

Artículo 6°. Priorización de proyectos tipo. Se priorizará la oferta de proyectos tipo para aquellos desarrollos turísticos que implementen conservación del medio ambiente, turismo rural, agua, turismo de salud, deportivo, cultura y conocimiento entre otros que propicien el bienestar y la sostenibilidad. Así mismo aquellos que desarrollen acciones de inclusión de sectores rurales, jóvenes, mujer, artesanos y población mayor.

Artículo 7°. Los emprendedores a nivel municipal podrán concurrir a las aldeas regionales de turismo para recibir capacitación, orientación y formación continua en la presentación de proyectos de economía local que les permita formalizar sus actividades empresariales de pequeña y mediana escala, así mismo, podrán presentar sus proyectos para avanzar en las convocatorias de financiamiento y recursos por parte del Gobierno nacional.

Parágrafo. Las entidades territoriales, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y en armonización con lo dispuesto en la Ley 2068 de 2020, implementarán programas de capacitación a través de las Aldeas Regionales de Turismo para fortalecer y desarrollar sitios turísticos en municipios de quinta y sexta categoría. Estos programas buscarán garantizar una gestión sostenible de los destinos o lugares de potencial turístico del municipio, promoviendo la participación activa de la comunidad para generar beneficios económicos y sociales. Además, se establecerán mecanismos de seguimiento para evaluar el impacto de las iniciativas, asegurando su continuidad y mejora.

Artículo 8°. Articulación con el sector productivo. Las aldeas Regionales de Turismo se articularán con el sector productivo departamental para diseñar estrategias de financiamiento y patrocinio a proyectos de turismo provenientes de emprendedores locales, que se darán a conocer por medio de concurso, convocatoria y/o cualquier medio de participación que atraiga talento emprendedor.

Artículo 9°. Reconózcase a Empretur como programa permanente para el estímulo del emprendimiento para las micro, pequeñas y medianas empresas, actores de la economía popular y comunitaria, el cual irá evolucionando y ampliando los recursos a través del tiempo para avanzar en el financiamiento para el desarrollo del sector por medio de proyectos productivos.

Artículo 10. Conforme a las condiciones presupuestales, el comportamiento en el crecimiento de la economía nacional, las proyecciones de gasto previstas en el marco fiscal de mediano plazo y aquellas normas que desarrollen la sostenibilidad fiscal, el gobierno nacional incrementará gradualmente a partir del año 2025 los recursos para inversión, financiamiento, mejora y demás alternativas para incentivar el turismo en los municipios de quinta y sexta categoría.

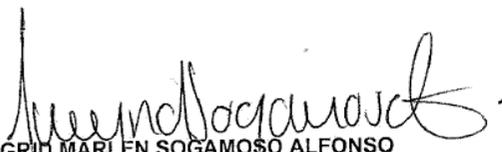
Artículo 11. Canasta Básica de Turismo Municipal. Autorícese al gobierno nacional y a las

autoridades territoriales establecer un listado de exenciones tributarias sobre productos y servicios directamente relacionados con el desarrollo de la actividad turística, con el fin de promover nuevos destinos turísticos, especialmente en municipios de quinta y sexta categoría.

Con el fin de definir y consolidar la Canasta Básica de Turismo Rural y comunitario; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y con las Cámaras de Comercio, los gremios de hotelería y turismo; las delegaciones de las autoridades territoriales; la academia y demás actores que se consideren pertinentes; establecerá espacios de interlocución y participación anuales para recibir las recomendaciones sobre los bienes y servicios que podrían gozar de exenciones de manera transitoria y/o permanente.

Como resultado de estas sesiones, se deberán presentar los respectivos informes a las corporaciones públicas pertinentes para revisar la viabilidad técnica con miras a presentar los proyectos de acuerdo, ordenanza, de ley o decretos para hacer efectivas dichas exenciones; respetando el marco de sostenibilidad fiscal y el marco fiscal de mediano plazo.

Artículo 12. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga aquellas contrarias.


INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara Coordinadora Ponente

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIEZ Y NUEVE (19) DE JUNIO DE 2025, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 245 DE 2024 CÁMARA

POR MEDIO DEL CUAL SE IMPULSA EL DESARROLLO DEL TURISMO A NIVEL MUNICIPAL, SE CREAN ALDEAS REGIONALES DE TURISMO Y SE FORTALECEN LAS CAPACIDADES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS TURÍSTICOS

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DECRETA**

Artículo 1°. Objeto. La presente iniciativa tiene por objeto plantear un conjunto de mecanismos que fortalezcan el turismo a nivel municipal en el contexto de diversificación de la oferta, localización y especialización, para crear condiciones favorables a las poblaciones pequeñas del país, que carecen de un marco diferenciado que les permita identificar, aplicar y promover las actividades de sustento que derivan del turismo así como la práctica cultural, la generación de conocimiento y la inclusión de la población en un conjunto definido por el desarrollo local.

Artículo 2°. Aldeas regionales de turismo. Créense las aldeas regionales de turismo como aceleradoras del sector en los municipios de quinta y sexta categoría a nivel nacional, las cuales operarán como una unidad funcional localizada en la ciudad capital de cada departamento y de las cuales provendrán los insumos técnicos para la identificación, sectorización y especialización del turismo en cada municipio, reconociendo las diferencias, ventajas y prioridades de sus necesidades en infraestructura, servicios y logística para el turismo.

Parágrafo: Las entidades territoriales, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y en armonización con lo dispuesto en la LEY 2068 DE 2020, implementarán programas de capacitación a través de las Aldeas Regionales de Turismo para fortalecer y desarrollar sitios turísticos en municipios de quinta y sexta categoría. Estos programas buscarán garantizar una gestión sostenible de los destinos o lugares de potencial turístico del municipio, promoviendo la participación activa de la comunidad para generar beneficios económicos y sociales. Además, se establecerán mecanismos de seguimiento para evaluar el impacto de las iniciativas, asegurando su continuidad y mejora.

Artículo 3°. Plan estratégico para el turismo. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo elaborará un plan estratégico para la prestación de servicios que aceleren el turismo en municipios de quinta y sexta categoría, los cuales incluirán la función misional del ministerio en territorio, la recolección de información, el procesamiento de datos y la construcción de líneas estratégicas para la focalización de los recursos dispuestos para el sector a través de transferencias de la nación y los patrimonios del MINCIT.

Artículo 4°. Diversificación de oferta y especialización. Los Gobernadores y alcaldes en coordinación con el Ministerio de Industria Comercio y Turismo presentarán el plan de oferta turística de sus municipios y departamentos, el cual contendrá la diferenciación estratégica de actividades turísticas que actualmente desarrollan, los eventos anuales, la capacidad para albergar turistas, la logística implementada, el ordenamiento del municipio para actividades turísticas entre otros que permitan diferenciar cada entidad territorial.

Parágrafo 1. El MINCIT acompañará a los municipios de acuerdo con los objetivos del plan sectorial de turismo y orientará los ejes articuladores entre estos y diseñará la lista de elementos e indicadores que debe contener el plan de oferta turística de que trata este artículo.

Parágrafo 2. Este plan se debe presentar cada dos (2) años.

Artículo 5°. Inversiones. De acuerdo con la oferta turística de los municipios, el gobierno nacional reconocerá aquella proporción de transferencias y proyectos destinados a través de FONTUR directamente focalizados a la oferta específica, de manera que se fomenten inversiones en aquellos desarrollos estratégicos que diferencian al municipio de otras poblaciones. Para ello se utilizará un modelo de asignación competitivo por grado de desarrollo del sector definido por el gobierno nacional.

Artículo 6°. Priorización de proyectos tipo. Se priorizará la oferta de proyectos tipo para aquellos desarrollos turísticos que implementen conservación del medio ambiente, turismo rural, agua, turismo de salud, deportivo, cultura y conocimiento entre otros que propicien el bienestar y la sostenibilidad. Así mismo aquellos que desarrollen acciones de inclusión de sectores rurales, jóvenes, mujer, artesanos y población mayor.

Artículo 7°. Los emprendedores a nivel municipal podrán concurrir a las aldeas regionales de turismo para recibir capacitación, orientación y formación continua en la presentación de proyectos de economía local que les permita formalizar sus actividades empresariales de pequeña y mediana escala, así mismo, podrán

presentar sus proyectos para avanzar en las convocatorias de financiamiento y recursos por parte del Gobierno nacional.

Parágrafo: Las entidades territoriales, en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y en armonización con lo dispuesto en la LEY 2068 DE 2020, implementarán programas de capacitación a través de las Aldeas Regionales de Turismo para fortalecer y desarrollar sitios turísticos en municipios de quinta y sexta categoría. Estos programas buscarán garantizar una gestión sostenible de los destinos o lugares de potencial turístico del municipio, promoviendo la participación activa de la comunidad para generar beneficios económicos y sociales. Además, se establecerán mecanismos de seguimiento para evaluar el impacto de las iniciativas, asegurando su continuidad y mejora.

Artículo 8°. Articulación con el sector productivo. Las aldeas Regionales de Turismo se articularán con el sector productivo departamental para diseñar estrategias de financiamiento y patrocinio a proyectos de turismo provenientes de emprendedores locales, que se darán a conocer por medio de concurso, convocatoria y/o cualquier medio de participación que atraiga talento emprendedor.

Artículo 9°. Reconócese a EMPRETUR como programa permanente para el estímulo del emprendimiento para las micro, pequeñas y medianas empresas, actores de la economía popular y comunitaria, el cual irá evolucionando y ampliando los recursos a través del tiempo para avanzar en el financiamiento para el desarrollo del sector por medio de proyectos productivos.

Artículo 10°. Conforme a las condiciones presupuestales, el comportamiento en el crecimiento de la economía nacional, las proyecciones de gasto previstas en el marco fiscal de mediano plazo y aquellas normas que desarrollen la sostenibilidad fiscal, el gobierno nacional incrementará gradualmente a partir del año 2025 los recursos para inversión, financiamiento, mejora y demás alternativas para incentivar el turismo en los municipios de quinta y sexta categoría.

Artículo 11°. Canasta Básica de Turismo municipal. Autorícese al Gobierno Nacional y a las autoridades territoriales establecer un listado de exenciones tributarias sobre productos y servicios directamente relacionados con el desarrollo de la actividad turística, con el fin de promover nuevos destinos turísticos, especialmente en municipios de quinta y sexta categoría.

Con el fin de definir y consolidar la Canasta Básica de Turismo Rural y Comunitario; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y con las Cámaras de Comercio, los gremios de hotelería y turismo; las delegaciones de las autoridades territoriales; la academia y demás actores que se consideren pertinentes; establecerá espacios de interlocución y participación

anuales para recibir las recomendaciones sobre los bienes y servicios que podrían gozar de exenciones de manera transitoria y/o permanente.

Como resultado de estas sesiones, se deberán presentar los respectivos informes a las corporaciones públicas pertinentes para revisar la viabilidad técnica con miras a presentar los proyectos de acuerdo, ordenanza, de ley o Decretos para hacer efectivas dichas exenciones; respetando el marco de sostenibilidad fiscal y el marco fiscal de mediano plazo.

Artículo 12°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga aquellas contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 19 de junio de 2025.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores, el Proyecto de Ley 245 DE 2024 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE IMPULSA EL DESARROLLO DEL TURISMO A NIVEL MUNICIPAL, SE CREAN ALDEAS REGIONALES DE TURISMO Y SE FORTALECEN LAS CAPACIDADES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS TURÍSTICOS." (Acta No. 046 de 2025) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 10 de junio de 2025, según Acta No. 045, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.


INGRID MARLEN SOGAMOSO
 Coordinador Ponente


HERNANDO GONZÁLEZ
 Presidente


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
 Secretario General

Elaboró: Ruth Claudia Sáenz Forero
 15.06.25

CÁMARA DE REPRESENTANTES
 COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
 SUSTANCIACIÓN
 INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 11 de septiembre de 2025

Autorizo la publicación del presente informe de Ponencia para Segundo Debate, el pliego de modificaciones, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 245 de 2024 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE IMPULSA EL DESARROLLO DEL TURISMO A NIVEL MUNICIPAL, SE CREAN ALDEAS REGIONALES DE TURISMO Y SE FORTALECEN LAS CAPACIDADES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS TURÍSTICOS".

La ponencia para segundo debate fue firmada por la Honorable Representante **INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 753/25 del 11 de septiembre de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
 Secretario

**INFORME DE PONENCIA PARA
 SEGUNDO DEBATE EN LA PLENARIA DE
 LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL
 PROYECTO DE LEY NÚMERO 560 DE 2025
 CÁMARA**

por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.

SMRC-030-2025

Bogotá, D. C., septiembre 10 de 2025

Honorable Representante

ERICK ADRIÁN VELASCO BURBANO

Presidente

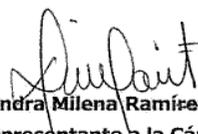
Comisión Quinta de Cámara de Representantes

Asunto: Ponencia para segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley número 560 de 2025, por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.

Honorable señor presidente:

En cumplimiento de la designación como ponente, que me hace la Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, del mandato constitucional y de lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992, por la cual se expide el reglamento del Congreso, me permito rendir informe de ponencia para dar segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes del **Proyecto de Ley número 560 de 2025, por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.**

Atentamente,


Sandra Milena Ramírez Caviedes
 Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
 Partido Cambio Radical

**INFORME PONENCIA PARA SEGUNDO
 DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 560
 DE 2025 CÁMARA**

por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.

1. ANTECEDENTES

La presente iniciativa legislativa, fue radicada por los honorables Representantes *Jorge Méndez*

Hernández, Modesto Enrique Aguilera Vides, Sandra Milena Ramírez Caviedes, Mauricio Parodi Díaz, Luz Ayda Pastrana Loaiza, Adriana Carolina Arbeláez Giraldo, Gersel Luis Pérez Altamiranda, Óscar Rodrigo Campo Hurtado, Yulieth Andrea Sánchez Carreño, el pasado 20 de marzo de 2025.

La Mesa Directiva de la Cámara de Representantes designó a la Comisión Quinta Constitucional Permanente el trámite del Proyecto de Ley número 560 de 2025 Cámara. A su vez, la Comisión le asignó la ponencia para primer debate a la Honorable Representante Sandra Milena Ramírez Caviedes.

La ponente presentó ponencia positiva, la cual se discutió y aprobó por la Comisión Quinta el pasado 10 de junio. Para segundo debate se designó a la misma ponente.

2. OBJETO

El objeto de este proyecto de ley es garantizar la estabilidad en el abastecimiento y la asequibilidad del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, mediante la creación de un subsidio que cubra total o parcialmente el costo del transporte de dicho combustible.

Este subsidio tiene como propósito evitar que los costos del transporte del GLP desde el continente impacten negativamente el precio final pagado por los consumidores, asegurando equidad territorial en el acceso a este servicio esencial.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

a. El Transporte de GLP

De conformidad con lo establecido en la Ley 142 de 1994, "el servicio público domiciliario de gas combustible o GLP "es el conjunto de actividades ordenadas a la distribución de gas combustible, por tubería u otro medio, desde un sitio de acopio de grandes volúmenes o desde un gasoducto central hasta la instalación de un consumidor final, incluyendo su conexión y medición". Según dicha disposición, la prestación de este servicio público también integra las actividades complementarias de comercialización, incluida la producción y el transporte de GLP.

En Colombia, la oferta nacional de GLP es transportada por: (i) vía terrestre (que incluye el transporte por carrotanque o cisterna); (ii) por vía de poliducto; o (iii) por una combinación de ambos medios de transporte. Las tarifas para el transporte por poliducto están reguladas por la CREG. En contraste, las tarifas de transporte por modo terrestre son libres y las determina el mercado de acuerdo con la oferta y la demanda. Adicionalmente, Ecopetrol es la entidad encargada de establecer las cantidades de GLP que son ofertadas a nivel nacional según unas determinadas zonas de influencia, referidas a los distritos, municipios y corregimientos desde los cuales se realiza el transporte de GLP al interior del

país, a saber: i) Cusiana; (ii) Apiay; (iii) Dina; (iv) Barrancabermeja; (v) Cartagena; y (vi) Cupiagua.

En la actualidad, la sociedad comercial Transporte y Logística de Hidrocarburos S. A. S. ("CENIT"), es la empresa encargada de transportar crudo y refinados a través de una red de oleoductos y poliductos en Colombia. Para el transporte de GLP, CENIT cuenta con una serie de poliductos que transportan el producto que se distribuye exclusivamente a los siguientes departamentos: (i) Antioquia; (ii) Bolívar; (iii) Boyacá; (iv) Caldas; (v) Cesar; (vi) Chocó; (vi) Cundinamarca; (vii) Risaralda; (viii) Norte de Santander; (ix) Santander; y, (k) Tolima. Los consumidores finales que estén ubicados en dichos departamentos deberán sufragar un precio por el servicio público domiciliario que reciben, en el cual se incluye un rubro por concepto del transporte por poliducto de GLP efectuado por CENIT. La refinería de Barrancabermeja es la única fuente de producción de GLP en la que la entrega a la demanda se hace utilizando el sistema de poliductos. Los distribuidores que son asignados a comprar GLP en la fuente de Barrancabermeja deben contratar con CENIT el transporte por poliducto y pagar una contraprestación por dicho servicio.

La Ley 142 de 1994, en sus arts. 73 numerales 73.11, 73.20 y 73.22 y 74.1 literal d, faculta a la CREG para establecer la metodología y fórmulas tarifarias de remuneración mínima y máxima del transporte de GLP por poliductos. Estas tarifas son pagadas a CENIT por las empresas distribuidoras de GLP que adquieran GLP por parte de Ecopetrol para ser transportado por vía de poliducto.

En virtud de la **Resolución CREG 053 de 2011**, por la cual se establece el Reglamento de Comercialización Mayorista de Gas Licuado de Petróleo, la CREG prevé que el transporte de GLP por poliductos es la "actividad complementaria del Servicio Público Domiciliario de GLP que consiste en movilizar grandes cantidades de GLP a granel, entre un Punto de Recibo del Transportador y un Punto de Entrega del Transportador utilizando ductos del Sistema de Transporte". Además, señala que se entiende por transportador de GLP la "empresa de servicios públicos domiciliarios que realiza la actividad de transporte de GLP".

Adicionalmente, esta misma disposición señala que el precio regulado de GLP es el "precio máximo del GLP que pueden aplicar los comercializadores mayoristas para su venta a Distribuidores y cuyo monto es definido por la CREG o por la aplicación de las fórmulas tarifarias establecidas por la CREG". Paralelamente, esta normatividad en su art. 6 dispone que cuando se trate de GLP con precio regulado, los comercializadores mayoristas (como es el caso de Ecopetrol) deberán ofrecerlo a los compradores a través de una Oferta Pública de Cantidades de GLP ("OPC"), por medio de la cual se asignarán las cantidades de producto a los distribuidores correspondientes.

b. Resoluciones CREG que crearon la estampilla

A través del art. 4° de la **Resolución CREG 084 de 1997**, por la cual se establecen las fórmulas tarifarias por producto y transporte aplicables a los grandes comercializadores de los gases licuados del petróleo (GLP), y se dictan otras disposiciones, la CREG fija el valor de la Estampilla en \$58.00 por galón suministrado por el transportador o gran comercializador de GLP.

Por medio del art. 2° de la **Resolución CREG 144 de 1997**, por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa Colombiana de Petróleos, *ECOPETROL*, contra la Resolución CREG-084 del 29 de abril de 1997, la CREG modifica la Resolución CREG 084 de 1997, fijando el valor de la Estampilla en \$60.40 por galón suministrado por el transportador de GLP.

Por su parte, el art. 2° de la **Resolución CREG 035 de 1998**, por la cual se adecuan las fechas y términos establecidos en las Resoluciones CREG-083 y 084 de 1997, de acuerdo con la nueva fecha de aplicación, por primera vez, de las fórmulas tarifarias para el servicio público domiciliario de los gases licuados del petróleo (GLP), modifica las Resoluciones CREG 084 y 144 de 1997, fijando el valor de la Estampilla en \$82.70 por galón suministrado por el transportador de GLP.

Más tarde, el art. 1° de la **Resolución CREG 052 de 2000**, por la cual se modifica el valor del componente Cargo Estampilla Base por Transporte (EO), de la fórmula tarifaria aplicable al servicio público domiciliario de Gases Licuados del Petróleo (GLP), modifica la Resolución CREG 035 de 1998, fijando el valor de la Estampilla en \$67.66 por galón suministrado por el transportador de GLP.

Posteriormente, para efectos de contribuir con el transporte de GLP hacia el archipiélago de San Andrés, el cual, a diferencia del transporte del interior del país debe realizarse por vía marítima, a través de los arts. 4°, 9°, 10, 11 y 17 de la **Resolución CREG 050 de 2009**, por la cual se establecen los criterios para la remuneración de la actividad de Transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, la CREG establece que los recursos recaudados por concepto de la Estampilla serán destinados específicamente a remunerar la actividad de transporte de GLP hacia San Andrés (destinación específica del tributo Estampilla por parte de la CREG).

Además, prevé que el transportador que recaude el valor de la Estampilla producto de la demanda de GLP transportada por poliductos a nivel continental, deberá transferir al transportador de GLP del mercado de San Andrés (*Provigas S. A. E.S.P.*) el valor recaudado, como compensación por los altos costos asociados al transporte marítimo de GLP hacia San Andrés.

Inicialmente, el cargo medio de transporte de GLP a San Andrés fue propuesto mediante un

proyecto de resolución puesto a consideración de los agentes por medio de la Resolución CREG 073 de 2008, con la finalidad de garantizar el suministro y transporte de GLP al archipiélago de San Andrés. Dicho proyecto de resolución previó que el cargo Estampilla para el transporte a San Andrés debía ser sufragado en una parte con la demanda de GLP del continente (incluyendo el GLP que era transportado por poliductos y por vía terrestre) y en una parte con la demanda de GLP del archipiélago. Sin embargo, en la resolución definitiva (Resolución CREG 050 de 2009) el cargo Estampilla para el transporte a San Andrés consideró solamente la demanda del continente cuyo GLP es transportado por poliductos desde Barrancabermeja (excluyendo a la demanda de GLP que es transportado por vía terrestre).

En ese sentido, se estableció que la Estampilla únicamente sería sufragada por los distribuidores de GLP que empleen la infraestructura de poliductos de CENIT para transportar el GLP que adquieran a *Ecopetrol*. Bajo ese entendido, a raíz de la Resolución CREG 050 del 2009, en la actualidad la Estampilla debe ser sufragada en una parte por la demanda de GLP que es transportado al archipiélago de San Andrés y, en otra, por la demanda (distribuidores) de GLP que es transportado por CENIT a través de su red de poliductos desde Barrancabermeja en el interior del país (el cual, actualmente equivale a alrededor del 17%- 28% del total del volumen de GLP transportado a nivel nacional). Sin embargo, el elemento Estampilla no debe ser sufragado por los distribuidores de GLP que transportan su producto por vía terrestre.

Por medio de los arts. 1°, 2°, 3° y 4° de la **Resolución CREG 049 de 2011**, por la cual se aprueba el cargo para la remuneración de la actividad de Transporte del Gas Licuado del Petróleo (GLP) al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina de acuerdo con la solicitud tarifaria realizada por la empresa *PROVIGAS S. A. E.S.P.*, la CREG establece los valores base para calcular el valor de la Estampilla. Lo anterior, teniendo en cuenta el cargo de transporte a pagar por la demanda del archipiélago de San Andrés y la demanda de GLP del continente que es transportado por poliductos (interior del país).

Posteriormente, los arts. 1° y 2° de la **Resolución CREG 176 de 2011**, por la cual se decide una solicitud de revisión del cargo para la remuneración de la actividad de Transporte del Gas Licuado del Petróleo (GLP) al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina presentada por la empresa *PROVIGAS S. A. E.S.P.*, modifican la Resolución CREG 050 de 2009, fijando nuevas fórmulas para calcular el valor de la Estampilla, el cual debe ser pagado con base en: (i) la demanda del mercado de San Andrés; y (ii) la demanda de GLP que es transportado por poliducto en el interior del país.

Más tarde, el art. 2° de la **Resolución CREG 149 de 2015**, por la cual se decide la solicitud de revisión tarifaria de la metodología de remuneración de la

actividad de transporte de Gas Licuado de Petróleo (GLP) al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina presentada por la Empresa Provigas S. A. E.S.P., modifica el art. 2 de la Resolución CREG 049 de 2011, estableciendo nuevos valores de estimación de la Estampilla, con base en los montos de la demanda de San Andrés y aquellos de la demanda de GLP transportado por poliductos en el interior del país.

Mediante el art. 1° de la **Resolución CREG 030 de 2016**, por la cual se revoca el artículo 1° de la Resolución CREG 176 de 2011 que modifica el artículo 10 de la Resolución CREG 050 de 2009, mediante el cual se establece la remuneración mensual del cargo medio de transporte, se revoca el art. 1° de la Resolución CREG 176 de 2011, por el cual se fijaban nuevas fórmulas para calcular el valor de la Estampilla.

A través del art. 2° de la **Resolución CREG 031 de 2016**, por la cual se adopta una medida transitoria y se ajustan criterios para la remuneración de la actividad de transporte del Gas Licuado de Petróleo GLP al archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se modifica el artículo 10 de la Resolución CREG 050 de 2009, fijando nuevas fórmulas para calcular el valor de la Estampilla, el cual debe ser pagado con base en: (i) la demanda del mercado de San Andrés; y (ii) la demanda del GLP que es transportado por poliducto en el interior del país.

Finalmente, los arts. 1° y 2° de la **Resolución CREG 074 de 2016**, por la cual se decide la solicitud de revisión tarifaria de los cargos aprobados mediante la Resolución CREG 049 de 2011 modificada por la Resolución CREG 149 de 2015 para la remuneración de la actividad de transporte de Gas Licuado de Petróleo (GLP) al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina presentada por la empresa PROVIGAS S. A. E.S.P., modifican la Resolución CREG 049 de 2011, aprobando nuevos valores base de estimación de la Estampilla con base en la demanda del mercado de San Andrés y la demanda de GLP que es transportado por poliducto en el interior del país. Así las cosas, modifica e incrementa los valores base de estimación de la Estampilla y reduce al 10% el porcentaje de la tarifa de transporte que debe asumir la demanda de San Andrés.

c. Riesgo para el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina

El Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina enfrenta altos costos en el suministro de Gas Licuado de Petróleo (GLP) debido a su localización insular y la necesidad de transporte marítimo. Como se explicó en el acápite anterior, para compensar esos costos, la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) creó una figura denominada “Estampilla”, con la cual se recaudan recursos de los distribuidores de GLP del continente (particularmente aquellos que usan poliductos) para financiar el transporte del gas hacia la isla.

Sin embargo, este esquema ha sido objeto de cuestionamientos por su legalidad, dado que:

- La CREG, como autoridad administrativa, no tiene competencia para crear tributos, ya que según los artículos 338 y 150.12 de la Constitución Política de Colombia, solo el Congreso puede establecer impuestos.

- La Estampilla reúne los elementos de un tributo (sujeto pasivo, base gravable, hecho generador y tarifa), pero fue creada por resoluciones de la CREG sin base legal.

- La estampilla se concreta en un subsidio cruzado. Al respecto, en la sentencia C-086 de 1998 la Sala Plena determinó que la Ley 142 de 1994 reguló los “subsidios tarifarios cruzados” y destacó las características de éstos acorde con dicha normatividad indicando:

“Su monto no puede ser mayor al 20% del valor del servicio (artículo 89.1) 2. Sólo los usuarios industriales y comerciales, y los de los estratos 5 y 6 están obligados a efectuar el pago de este “subsidio” (artículo 89.1). 3. El recaudo corresponde a las empresas que prestan el servicio. 4. Las sumas recaudadas tienen como fin subsidiar parte del costo del servicio en los estratos 1, 2, y 3. 5. Los excedentes que se presenten por este concepto deben trasladarse a fondos de solidaridad y reingreso de carácter nacional, distrital o municipal, según lo señale la ley, teniendo en cuenta el servicio de que se trate, así como la naturaleza de la empresa que lo preste”.

En el caso de la estampilla, el recaudo es superior al 20%.

De allí que, el 22 de marzo de 2022 las resoluciones que regulan el cargo de la estampilla de transporte de GLP hacia el Archipiélago fueron demandadas, a saber:

- LA CREG 111 DEL 26 DE NOVIEMBRE DE 1996.
- LA CREG 084 DEL 29 DE ABRIL DE 1997.
- LA R. 144 DEL 29 DE AGOSTO DE 1997.
- LA CREG 035 DE 1998.
- LA CREG 052 DEL 17 DE AGOSTO DE 2000.
- LA CREG 050 DEL 21 DE MAYO DE 2009.
- LA CREG 049 DEL 7 DE ABRIL DE 2011.
- LA CREG 176 DEL 22 DE DICIEMBRE DE 2011.
- LA CREG 149 DEL 18 DE SEPTIEMBRE DE 2015.
- LA CREG 031 DEL 14 DE MARZO DE 2016.
- LA CREG 074 DEL 25 DE MAYO DE 2016, QUE CREA EL CARGO ESTAMPILLA DE TRANSPORTE DE POR POLIDUCTOS DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO).

Al proceso le fue asignado el radicado 11-001-0327-000-2022-00020-00 y la demanda fue admitida por el Consejo de Estado, Sección Cuarta el 12 de julio de 2024.

Ahora bien, el Archipiélago de San Andrés enfrenta una situación única dentro del territorio nacional, caracterizada por altos costos logísticos en el transporte de bienes esenciales debido a su ubicación geográfica y su dependencia del comercio marítimo. A esta problemática se suma el esquema de compensación vigente para el transporte de GLP, regulado por las Resoluciones CREG 031 y 074 de 2016, las cuales establecen un sistema de “estampilla” que ha mostrado incrementos significativos en su valor, debido a la reducción en la capacidad de transporte por poliductos en el territorio continental.

En este sentido, los datos más recientes indican que el valor de la estampilla ha alcanzado cifras superiores a \$282 pesos por kilogramo de GLP en mayo de 2025, generando un impacto directo en el precio final del GLP a más de 14.000 hogares en el Archipiélago.

La volatilidad de este sistema pone en riesgo la estabilidad económica de la región y requiere una intervención urgente del Estado para garantizar condiciones equitativas en el acceso, en cumplimiento de los principios de equidad territorial y desarrollo sostenible.

En respuesta a este riesgo el **Proyecto de Ley número 560 de 2025**, brinda las siguientes soluciones:

- **Crea un subsidio estatal al cargo medio de transporte del GLP hacia el archipiélago**, financiado con recursos del Presupuesto General de la Nación.
- **Elimina la carga de la Estampilla** sobre el consumidor final y asegurar la sostenibilidad del suministro de gas.
- **Corrige el vicio de legalidad** que implica que una entidad administrativa imponga una carga tributaria sin respaldo legal del Congreso.

d. Principio de neutralidad

Por principio de neutralidad se entiende que los usuarios de GLP en San Andrés tienen derecho a tener un trato igual que los usuarios del continente en las mismas condiciones. Dados los mayores costos reales de prestar el servicio en San Andrés, se hace necesario establecer un subsidio al transporte, lo cual permite corregir una inequidad derivada de diferencias objetivas de costos (limitaciones geográficas y logísticas de transporte marítimo). Entonces, aplicar una tarifa igual a la del continente a los usuarios de San Andrés sin compensar ese mayor costo, violaría el principio de neutralidad.

Ley 142 de 1994 Artículo 87.2., por neutralidad se entiende que cada consumidor tendrá el derecho a tener el mismo tratamiento tarifario que cualquier otro si las características de los costos que ocasiona a las empresas de servicios públicos son iguales. El

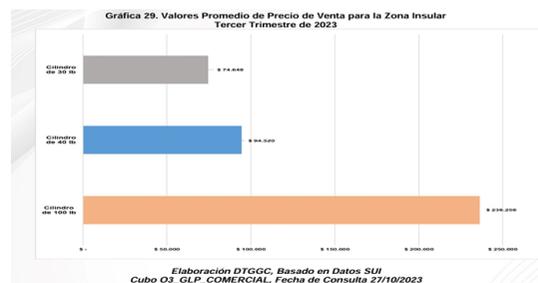
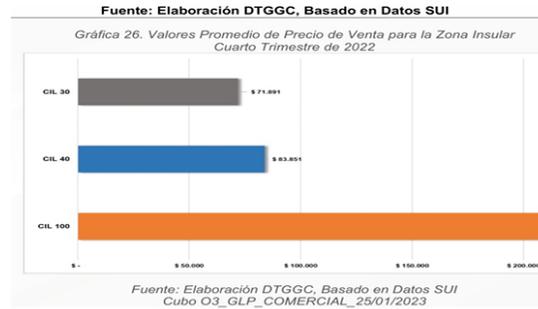
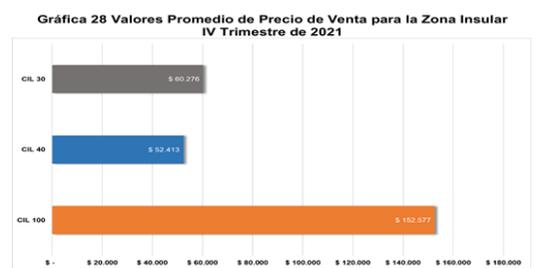
ejercicio de este derecho no debe impedir que las empresas de servicios públicos ofrezcan opciones tarifarias y que el consumidor escoja la que convenga a sus necesidades.

Bajo aquel entendido, la iniciativa bajo examen resuelve un problema importante, ya que una vez se declaró la nulidad de las resoluciones que crearon la contribución parafiscal “Estampilla cargo medio de transporte GLP” los usuarios del archipiélago son quienes pagarán el cabotaje del GLP hacia el archipiélago. De ser aprobado este subsidio la obligación de pagar el costo del cabotaje es el Gobierno nacional a través del Subsidio.

Por otra parte, las personas del interior dejarán de asumir una carga sin verse beneficiados. Ya en últimas el costo de la estampilla pagado por las empresas extractivas de GLP es trasladado a los usuarios de estratos 1,2,3 del interior.

e. Acerca del precio final pagado por la población del Archipiélago

Se analiza los datos publicados anualmente por la Dirección Técnica de Gestión de Gas Combustible. Los datos publicados fueron los siguientes:



De las estadísticas se puede concluir en primer lugar que, se observa que entre el IV trimestre de 2021 y el III trimestre de 2023 los precios promedios de venta de GLP para la Zona Insular presentaron una tendencia marcadamente ascendente. Esta

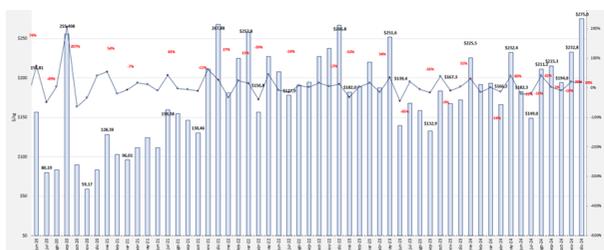
trayectoria al alza se vio reflejada en incrementos significativos para todas las presentaciones (30, 40 y 100 libras), aunque con variaciones diferentes según la capacidad del cilindro.

En segundo lugar, destaca el incremento porcentual particularmente alto en el cilindro de 40 libras durante la transición de 2021 a 2022, donde llegó a subir alrededor de un 60%. Esta variación lo llevó a posicionarse temporalmente en valores muy cercanos al cilindro de 30 libras, e incluso a superarlo en precio total, aunque mantuvo en varias mediciones un costo por libra más competitivo que el de 30 libras.

Posteriormente, para el III trimestre de 2023 se alcanzaron los precios máximos observados en el periodo analizado. En ese momento, el cilindro de 30 libras llegó a cerca de 74.468 COP, el de 40 libras a 89.043 COP y el de 100 libras a 236.298 COP, confirmando una fase de encarecimiento continuo hasta esa fecha.

No obstante, entre el III trimestre de 2023 y el I trimestre de 2024 se presentó un cambio abrupto en la tendencia, con una reducción de alrededor del 30% en los precios de los tres tipos de cilindros. Este descenso significativo sugiere la influencia de factores externos o ajustes de mercado, tales como políticas regulatorias, subsidios, variaciones en la logística de transporte o cambios en los costos internacionales del combustible.

La Asociación Colombiana de GLP (Gasnova), publicó un informe estadístico de la estampilla en diciembre de 2024. Entre sus resultados se encuentra el comportamiento mensual de la tarifa de la estampilla. El cual se refleja en la siguiente grafica.



Actualizado: diciembre 2024

Fuente: Provigas - Informe-Estadístico-diciembre-2024_VF

El comportamiento de la tarifa de la Estampilla de Transporte de GLP entre junio de 2020 y diciembre de 2024 ha sido altamente volátil, con picos significativos y caídas abruptas. Durante el primer periodo (junio 2020 - junio 2021), la tarifa mostró variaciones bruscas, destacando un notable incremento en agosto de 2020, alcanzando \$255,49/kg (+207%), seguido por una caída considerable en octubre del mismo año a \$59,17/kg (- 54%). Esta fase inicial evidencia una fuerte sensibilidad de la estampilla frente a cambios en la demanda y oferta del transporte de GLP, particularmente influenciada por la disponibilidad de poliductos y el costo del

transporte marítimo hacia el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Entre julio de 2021 y diciembre de 2022 se identificó un periodo de fluctuaciones moderadas y una estabilidad relativa, aunque persistieron episodios de alta variabilidad, como el incremento registrado en enero de 2022 (\$267,88/kg) seguido de una significativa disminución en marzo del mismo año (\$156,69/kg, -39%). Este comportamiento sugiere que, pese a algunos ajustes metodológicos realizados por la CREG, la tarifa continuaba siendo sensible a factores externos como la reducción del transporte por poliductos en el continente y las decisiones regulatorias.

Desde enero de 2023 hasta diciembre de 2024, la tarifa ha experimentado un incremento sostenido con nuevos episodios de volatilidad, resaltando picos importantes como el ocurrido en marzo de 2023 (\$266,80/kg, +34%) y otro más reciente en diciembre de 2024 (\$275,00/kg, +18%). Estos incrementos reflejan una tendencia estructural al alza en los costos de transporte, posiblemente relacionada con factores como el encarecimiento del transporte marítimo, la disminución en la demanda de GLP en el continente y la menor eficiencia en la distribución del combustible. Este contexto sugiere que la estampilla podría continuar incrementándose, afectando significativamente el precio final del GLP en el Archipiélago, lo cual plantea desafíos para la estabilidad tarifaria y la accesibilidad al combustible.

4. IMPACTO FISCAL

El Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina depende del transporte marítimo de GLP para abastecer a su población. El esquema vigente de compensación de transporte está basado en la “estampilla” establecida en las Resoluciones CREG 031 y 074 de 2016, que ha mostrado fluctuaciones significativas debido a la reducción del transporte interno de GLP por ductos en el país. El subsidio busca:

1. Eliminar la carga de la estampilla sobre el consumidor final.
2. Garantizar estabilidad en los precios del GLP para el Archipiélago.
3. Asegurar la sostenibilidad del suministro ante los riesgos logísticos y de costos.

Los datos recopilados de las publicaciones Estampilla de Compensación de Transporte de GLP para los meses comprendidos entre enero de 2024 y enero de 2025 indican valores mensuales de recaudo que, al consolidarse, dan como resultado un gasto anual estimado de alrededor de \$20,76 mil millones de pesos. Este valor surge de la aplicación de la metodología establecida en las Resoluciones

CREG 074 y 031 de 2016, la cual toma en cuenta tanto la cantidad de GLP transportada hacia el Archipiélago como la correspondiente a la demanda en el continente, generando una tarifa en función del peso del combustible.

Desglose Mensual del Recaudo Estimado de la Estampilla (2024 - 2025)

| Mes | GLP Transportado (kg) | Valor Estampilla (\$/kg) | Recaudo Estimado |
|-----------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|
| Enero 2024 | 381,479 | 225.46 | 2,191,679,416.70 |
| Febrero 2024 | 312,258 | 191.88 | 1,804,882,385.20 |
| Marzo 2024 | 298,805 | 192.96 | 1,743,937,664.80 |
| Abril 2024 | 277,491 | 166.23 | 1,619,084,599.60 |
| Mayo 2024 | 343,045 | 232.36 | 2,009,138,141.70 |
| Junio 2024 | 275,740 | 182.25 | 1,612,134,737.30 |
| Julio 2024 | 218,056 | 148.96 | 1,284,066,093.90 |
| Agosto 2024 | 318,588 | 211.19 | 1,879,843,120.60 |
| Septiembre 2024 | 325,666 | 215.28 | 1,905,852,792.10 |
| Octubre 2024 | 255,579 | 194.01 | 1,509,569,566.50 |
| Noviembre 2024 | 328,288 | 232.82 | 1,949,934,653.00 |
| Diciembre 2024 | 353,303 | 275.03 | 2,127,118,296.80 |
| Enero 2025 | 317,095 | 236.97 | 1,925,505,414.90 |
| Total Anual | 4,014,393 | - | \$20,758,714,786.9 |

Es importante considerar que la metodología de cálculo de la estampilla está sujeta a variaciones en función de:

1. Cambios en la demanda de GLP: Variaciones mensuales en la cantidad de GLP transportada, tanto en el Archipiélago como en el continente, pueden modificar el valor de la estampilla.

2. Tramos anulados en el transporte: El incremento en la cantidad de tramos anulados en el transporte interno de GLP por ductos ha demostrado impactar directamente en el valor de la estampilla, lo que podría aumentar la base del subsidio.

3. Ajustes regulatorios: Posibles modificaciones en las resoluciones que regulan el transporte pueden alterar la estructura de costos, incrementando o reduciendo el monto a subsidiar.

Para garantizar la viabilidad financiera del subsidio, se propone que la fuente de financiación sea el Presupuesto General de la Nación. Además, que el Ministerio de Minas y Energía establezca anualmente el monto del subsidio.

Por último, se aclara que el 27 de mayo de 2025 se radicó petición de concepto al Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Posteriormente, se reiteró la solicitud los días 21 de agosto y 2 de septiembre del mismo año, sin obtener respuesta a la fecha por parte de la mencionada cartera ministerial.

5. CONFLICTO DE INTERESES.

Marco legal

1. Constitución Política

ARTÍCULO 182. Los congresistas deberán poner en conocimiento de la respectiva Cámara las situaciones de carácter moral o económico que los inhabilan para participar en el trámite de los asuntos sometidos a su consideración. La ley determinará lo relacionado con los conflictos de intereses y las recusaciones.

ARTÍCULO 183. Los congresistas perderán su investidura:

1. Por violación del régimen de inhabilidades e incompatibilidades, o del régimen de conflicto de intereses.

B. Jurisprudencia del Consejo de estado

Es deber del Congresista poner en conocimiento de la Corporación los hechos de donde él deduzca u

observe que podría surgir un conflicto de intereses, tal como lo prescribe el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, independientemente de que el órgano competente decida si existe o no ese conflicto. El incumplimiento de ese deber puede ser una falta disciplinaria sancionable en los términos del CUD, cuyo artículo 48 - 46 tipifica específicamente como falta el hecho de que un servidor público no declare un impedimento debiéndose.

Empero, de las circunstancias particulares del caso, el servidor público debe razonablemente deducir la eventual existencia de ese conflicto de intereses y así declararlo. El artículo 181 de la Constitución Política no sanciona

con pérdida de investidura el hecho de que un congresista no cumpla el deber de declararse impedido debiéndolo, sino el hecho de que vote una decisión estando incurso efectivamente en un conflicto de intereses. Para que pueda deducirse la responsabilidad jurídica disciplinaria que implique la máxima sanción, esto es, la pérdida de investidura, es necesario que en la sentencia se pueda establecer que ocurrió la violación del régimen del conflicto de intereses en cuanto que el Congresista votó anteponiendo intereses personales a los intereses públicos y no solamente que el Congresista no se haya declarado impedido.

C. Ley 5ª de 1992

ARTÍCULO 129

PARÁGRAFO 2º. Aceptado o negado un impedimento a un congresista en el trámite de un proyecto de ley en comisión, no será necesario volver a considerarse en la Plenaria de la corporación a menos que se presenten circunstancias nuevas que varíen los fundamentos del mismo.

ARTÍCULO 291. Declaración de impedimento.

El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

Antes o durante la sesión en la que discuta el proyecto de ley, o de acto legislativo el congresista manifestará por escrito el conflicto de interés.

Una vez recibida dicha comunicación, el Presidente someterá de inmediato a consideración de la plenaria o de la Comisión correspondiente el impedimento presentado, para que sea resuelto por mayoría simple.

Los Congresistas que formulen solicitud de declaratoria de impedimento no podrán participar en la votación en la que se resuelva su propio impedimento. Si el impedimento resulta aprobado, tampoco podrá participar en la votación de impedimentos presentados por los otros congresistas.

Cuando se trate de actuaciones en Congreso Pleno o Comisiones Conjuntas, el impedimento será resuelto previa votación por separado en cada cámara o Comisión.

Las objeciones de conciencia serán aprobadas automáticamente. Los impedimentos serán votados. Para agilizar la votación el presidente de la comisión o la plenaria podrá agrupar los impedimentos según las causales y las circunstancias de configuración, y proceder a decidirlos en grupo respetando la mayoría requerida para la decisión de los impedimentos.

El Congresista al que se le haya aceptado el impedimento se retirará del debate legislativo o de los artículos frente a los que estuviera impedido hasta tanto persista el impedimento. **Si el impedimento es negado, el congresista deberá participar y votar, y por este hecho no podrá ser sujeto de investigación o sanción por parte de los órganos judiciales o disciplinarios del Estado.**

Cuando el congresista asignado como ponente considera que se encuentra impedido, podrá renunciar a la respectiva ponencia antes del vencimiento del término para rendirla.

ARTÍCULO 292. Comunicación del impedimento. Advertido el impedimento, el Congresista deberá comunicarlo por escrito al Presidente de la respectiva Comisión o corporación legislativa donde se trate el asunto que obliga al impedimento.

ARTÍCULO 293. Efecto del impedimento. Aceptado el impedimento se procederá a la designación de un nuevo ponente, si fuere el caso. Si el conflicto fuere respecto del debate y la votación, y aceptado así mismo el impedimento, el respectivo Presidente excusará de votar al Congresista.

La excusa así autorizada se entenderá válida para los efectos del parágrafo del artículo 183 constitucional, si asistiere a la sesión el Congresista.

El Secretario dejará constancia expresa en el acta de la abstención.

ARTÍCULO 294. Recusación. Quien tenga conocimiento de una causal de impedimento de algún Congresista, que no se haya comunicado oportunamente a las Cámaras Legislativas, podrá recusarlo ante ellas, procediendo únicamente si se configura los eventos establecidos en el artículo 286 de la presente ley. En este evento se dará traslado inmediato del informe a la Comisión de Ética y Estatuto del Congresista de la respectiva Corporación, la cual dispondrá de tres (3) días hábiles para dar a conocer su conclusión, mediante resolución motivada.

ELEMENTOS

1. Tener un interés particular y directo sobre la regulación, gestión, control o decisión del asunto.

2. Que dicho interés lo tenga alguna de las personas que interviene o actúa en su condición de empleado público conforme a lo regulado en la normativa vigente.

3. Que no se presente declaración de impedimento para actuar en el mismo, por parte del empleado público.

Consejo de Estado

Finalmente, la jurisprudencia ha considerado que para la estructuración de la sanción constitucional en comento por ocurrir un conflicto de intereses es menester la reunión favorable de los siguientes presupuestos: (i) La calidad de congresista, elemento transversal y común a todo juicio de desinvestidura, (ii) La concurrencia de un interés directo, particular y actual o inmediato en cabeza de quien es congresista o su círculo cercano, (iii) su no manifestación de impedimento o no haber sido separado del conocimiento del asunto por recusación, (iv) haber conformado el quórum o participado el congresista en el debate o votación del asunto y (v) que esa participación tenga lugar en un asunto de conocimiento funcional del congresista, cualquiera sea su naturaleza, lo que no circunscribe la causal a las cuestiones legislativas, sino a toda materia que conforme al ordenamiento sea de competencia del Congreso de la República.”

D. Estatuto de ética del congresista.

CUADRO DE RESUMEN

1. A la luz del artículo 291 y de los elementos del impedimento que manifiesta el Consejo de Estado, si el impedimento es negado, el congresista podrá participar y votar, y por este hecho no podrá ser sujeto de investigación o sanción por parte de los órganos judiciales o disciplinarios del Estado.

2. Que la comisión o la plenaria niegue un impedimento no significa que se haya eliminado el impedimento que tiene el congresista. LA NEGATIVA NO IMPLICA EXONERACIÓN DEFINITIVA DE LA RESPONSABILIDAD EN LA ACCIÓN DE PÉRDIDA DE INVESTIDURA

3. Consejo de Estado

La jurisprudencia ha considerado que para la estructuración de la sanción constitucional en comento por ocurrir un conflicto de intereses es menester la reunión favorable de los siguientes presupuestos: (i) La **calidad de congresista**, elemento transversal y común a todo juicio de desinvestidura,

(ii) La concurrencia de un **interés directo, particular y actual** o inmediato en cabeza de quien es congresista o su círculo cercano, (iii) su **no manifestación de impedimento** o no haber sido separado del conocimiento del asunto por recusación, (iv) **haber conformado el quorum o participado** el congresista en el debate o votación del asunto y (v) que **esa participación tenga lugar en un asunto de conocimiento funcional del congresista**, cualquiera sea su naturaleza, lo que no circunscribe la causal a las cuestiones legislativas, sino a toda materia que conforme al ordenamiento sea de competencia del Congreso de la República.”

6. TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO Proyecto de Ley número 560 de 2025 Cámara, por la cual se establece un subsidio

al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 560 de 2025 Cámara
 por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, con el fin de garantizar el acceso equitativo a este energético esencial y mitigar los sobrecostos derivados de la insularidad.

Artículo 2º. Subsidio y Beneficiarios. El Gobierno nacional subsidiará el cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El beneficio de este subsidio será trasladado al usuario final, reflejándose en el precio de venta del cilindro del GLP, conforme a la metodología que establezca la Comisión de Energía y Gas. (CREG).

Para la determinación de dicho monto se tendrán como principales, los siguientes criterios:

a) Los costos reales y verificables de transporte marítimo y manejo logístico del GLP desde el punto de origen en el continente hasta el archipiélago.

b) El volumen estimado e consumo de GLP en el archipiélago

c) La necesidad de garantizar la asequibilidad del GLP para los hogares, en especial para aquellos de menores ingresos, buscando reducir la brecha con los precios del continente.

d) El impacto final de los subsidios en las finanzas públicas.

Artículo 3º. Determinación del Monto del Subsidio y Criterios. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, establecerá anualmente en el proyecto del Presupuesto General de la Nación que presente al Congreso de la República, el monto del subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Artículo 4º. Control y Seguimiento. La superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre la correcta aplicación del subsidio, el cumplimiento de las metodologías tarifarias establecidas por la CREG y el traslado efectivo del beneficio al usuario final en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Se establecerán mecanismos de reporte periódico por parte de los distribuidores de GLP para facilitar dicha vigilancia.

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

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

| <p>Texto aprobado primer debate Cámara en sesión ordinaria de la comisión quinta constitucional permanente de la cámara de representantes el día 10 de junio de 2025</p> | <p>Texto propuesto para segundo debate en la plenaria de la Cámara</p> | <p>Justificación</p> |
|--|---|---|
| <p>Proyecto de Ley número 560 de 2025 Cámara</p> <p>“Por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.”</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> | <p>Proyecto de Ley número 560 de 2025 Cámara</p> <p>“Por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.”</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> | <p>El concepto de cargo medio no tiene una definición legal expresa en la normatividad vigente sobre subsidios o transporte de GLP.</p> |

| <p>Texto aprobado primer debate Cámara en sesión ordinaria de la comisión quinta constitucional permanente de la cámara de representantes el día 10 de junio de 2025</p> | <p>Texto propuesto para segundo debate en la plenaria de la Cámara</p> | <p>Justificación</p> |
|--|--|---|
| <p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, con el fin de garantizar el acceso equitativo a este energético esencial y mitigar los sobrecostos derivados de la insularidad.</p> | <p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, con el fin de garantizar el acceso equitativo a este energético esencial y mitigar los sobrecostos derivados de la insularidad.</p> | <p>El concepto de cargo medio no tiene una definición legal expresa en la normatividad vigente sobre subsidios o transporte de GLP.</p> <p>Mantenerlo puede generar interpretaciones diversas entre entidades (CREG, Minenergía, Hacienda) y operadores.</p> |
| <p>Artículo 2°. Subsidio y Beneficiarios. El Gobierno nacional subsidiará el cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El beneficio de este subsidio será trasladado al usuario final, reflejándose en el precio de venta del cilindro del GLP, conforme a la metodología que establezca la Comisión de Energía y Gas. (CREG).</p> <p>Para la determinación de dicho monto se tendrán como principales, los siguientes criterios:</p> <p>e) Los costos reales y verificables de transporte marítimo y manejo logístico del GLP desde el punto de origen en el continente hasta el archipiélago.</p> <p>f) El volumen estimado e consumo de GLP en el archipiélago</p> <p>g) La necesidad de garantizar la asequibilidad del GLP para los hogares, en especial para aquellos de menores ingresos, buscando reducir la brecha con los precios del continente.</p> <p>h) El impacto final de los subsidios en las finanzas públicas.</p> | <p>Artículo 2°. Subsidio y Beneficiarios. El Gobierno nacional subsidiará el cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El beneficio de este subsidio será trasladado al usuario final, reflejándose en el <u>costo unitario</u> precio de venta del cilindro <u>de prestación del servicio</u> del GLP, conforme a la metodología que <u>lo</u> establezca la Comisión de Energía y Gas. (CREG).</p> <p>Para la determinación de dicho monto se tendrán como principales <u>mínimo</u>, los siguientes criterios:</p> <p>a) Los costos reales y verificables de transporte marítimo y manejo logístico del GLP desde el punto de origen en el continente hasta el archipiélago.</p> <p>b) El volumen estimado e consumo de GLP en el archipiélago</p> <p>c) La necesidad de garantizar la asequibilidad del GLP para los hogares, en especial para aquellos de menores ingresos, buscando reducir la brecha con los precios del continente.</p> <p>d) El impacto final de los subsidios en las finanzas públicas.</p> | <p>El concepto de cargo medio no tiene una definición legal expresa en la normatividad vigente sobre subsidios o transporte de GLP.</p> <p>Mantenerlo puede generar interpretaciones diversas entre entidades (CREG, Minenergía, Hacienda) y operadores.</p> <p>De otra parte, la CREG regula tarifas y condiciones de prestación de servicios públicos, pero no es competente para definir el uso de recursos del Presupuesto General de la Nación.</p> <p>Finalmente, al decir mínimo, se establece que esos criterios son el piso obligatorio, pero no limitan al Gobierno a considerar otros factores relevantes. Si se deja como principales, la interpretación puede ser que solo esos criterios pueden aplicarse, cerrando la posibilidad de que la administración ajuste la política a nuevas realidades.</p> |

| <p>Texto aprobado primer debate Cámara en sesión ordinaria de la comisión quinta constitucional permanente de la cámara de representantes el día 10 de junio de 2025</p> | <p>Texto propuesto para segundo debate en la plenaria de la Cámara</p> | <p>Justificación</p> |
|---|---|--|
| <p>Artículo 3°. <i>Determinación del Monto del Subsidio y Criterios.</i> El Gobierno nacional a través del Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, establecerá anualmente en el proyecto del Presupuesto General de la Nación que presente al Congreso de la República, el monto del subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.</p> | <p>Artículo 3°. <i>Determinación del Monto del Subsidio y Criterios.</i> El Gobierno nacional a través del Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, establecerá anualmente en el proyecto del Presupuesto General de la Nación que presente al Congreso de la República, el monto del subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.</p> | <p>El concepto de cargo medio no tiene una definición legal expresa en la normatividad vigente sobre subsidios o transporte de GLP.</p> <p>Mantenerlo puede generar interpretaciones diversas entre entidades (CREG, Minenergía, Hacienda) y operadores.</p> <p>Finalmente, limitar el subsidio únicamente a cilindros desconoce que el GLP puede distribuirse en otras modalidades (ej. granel, tanques estacionarios).</p> |
| <p>Artículo 4°. <i>Control y Seguimiento.</i> La superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre la correcta aplicación del subsidio, el cumplimiento de las metodologías tarifarias establecidas por la CREG y el traslado efectivo del beneficio al usuario final en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Se establecerán mecanismos de reporte periódico por parte de los distribuidores de GLP para facilitar dicha vigilancia.</p> | <p>Artículo 4°. <i>Control y Seguimiento.</i> La superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre la correcta aplicación del subsidio, el cumplimiento de las metodologías tarifarias establecidas por la CREG y el traslado efectivo del beneficio al usuario final en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Se establecerán mecanismos de reporte periódico por parte de los distribuidores de GLP para facilitar dicha vigilancia.</p> | <p>Sin modificaciones</p> |
| <p>Artículo 5°. <i>Vigencia y Derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> | <p>Artículo 5°. <i>Vigencia y Derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> | <p>Sin modificaciones.</p> |

8. PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos, me permito rendir **PONENCIA POSITIVA** y en consecuencia solicitar a la Plenaria de la Cámara de Representantes dar **SEGUNDO DEBATE al Proyecto de Ley número 560 se 2025 Cámara, por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago**

de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.

De la Honorable Representante,



**De la Honorable Representante,
Sandra Milena Ramírez Caviedes
Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
Partido Cambio Radical**

**9. TEXTO PROPUESTO PARA
SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY
NÚMERO 560 SE 2025 CÁMARA**

por la cual se establece un subsidio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.

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

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un subsidio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, con el fin de garantizar el acceso equitativo a este energético esencial y mitigar los sobrecostos derivados de la insularidad.

Artículo 2°. Subsidio y Beneficiarios. El Gobierno nacional subsidiará el transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El beneficio de este subsidio será trasladado al usuario final, reflejándose en el costo unitario de prestación del servicio de GLP, conforme lo establezca la Comisión de Energía y Gas. (CREG).

Para la determinación de dicho monto se tendrán como mínimo, los siguientes criterios:

- a) Los costos reales y verificables de transporte marítimo y manejo logístico del GLP desde el punto de origen en el continente hasta el archipiélago.
- b) El volumen estimado e consumo de GLP en el archipiélago
- c) La necesidad de garantizar la asequibilidad del GLP para los hogares, en especial para aquellos de menores ingresos, buscando reducir la brecha con los precios del continente.
- d) El impacto final de los subsidios en las finanzas públicas.

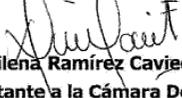
Artículo 3°. Determinación del Monto del Subsidio y Criterios. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, establecerá anualmente en el proyecto del Presupuesto General de la Nación que presente al Congreso de la República, el monto del subsidio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Artículo 4°. Control y Seguimiento. La superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre la correcta aplicación del subsidio, el cumplimiento de las metodologías tarifarias establecidas por la CREG y el traslado efectivo del beneficio al usuario final en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Se establecerán mecanismos de reporte

periódico por parte de los distribuidores de GLP para facilitar dicha vigilancia.

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

De la Honorable Representante,


Sandra Milena Ramírez Caviedes
Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
Partido Cambio Radical

**TEXTO APROBADO EN PRIMER
DEBATE EN SESIÓN ORDINARIA DE LA
COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE DE LA CÁMARA DE
REPRESENTANTES EL DÍA 10 DE JUNIO DE
2025.**

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 560 DE 2025
CÁMARA**

por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones.

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

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, con el fin de garantizar el acceso equitativo a este energético esencial y mitigar los sobrecostos derivados de la insularidad.

Artículo 2°. Subsidio y Beneficiarios. El Gobierno nacional subsidiará el cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El beneficio de este subsidio será trasladado al usuario final, reflejándose en el precio de venta del cilindro del GLP, conforme a la metodología que establezca la Comisión de Energía y Gas. (CREG).

Para la determinación de dicho monto se tendrán como principales, los siguientes criterios:

- a) Los costos reales y verificables de transporte marítimo y manejo logístico del GLP desde el punto de origen en el continente hasta el archipiélago.
- b) El volumen estimado e consumo de GLP en el archipiélago
- c) La necesidad de garantizar la asequibilidad del GLP para los hogares, en especial para aquellos de menores ingresos, buscando reducir la brecha con los precios del continente.
- d) El impacto final de los subsidios en las finanzas públicas.

Artículo 3°. Determinación del Monto del Subsidio y Criterios. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, establecerá anualmente en el proyecto del Presupuesto General de la Nación que presente al Congreso de la República, el monto del subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido por cilindros hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Artículo 4°. Control y Seguimiento. La superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre la correcta aplicación del subsidio, el cumplimiento de las metodologías tarifarias establecidas por la CREG y el traslado efectivo del beneficio al usuario final en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Se establecerán mecanismos de reporte periódico por parte de los distribuidores de GLP para facilitar dicha vigilancia.

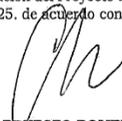
Artículo 5°. Vigencia y Derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



SANDRA MILENA RAMIREZ CAVIEDES
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

JOSÉ OCTAVIO CARDONA LEÓN
Presidente Comisión Quinta
Cámara de Representantes

La relación completa de la aprobación en primer debate del Proyecto de Ley consta en el Acta 038, correspondiente a la sesión realizada el día 10 de junio de 2025; el anuncio de la votación del Proyecto de ley se hizo el día 4 de junio de 2025, Acta 037 - Legislatura 2024-2025, de acuerdo con el artículo 8 del Acto Legislativo 1 de 2003.



CAMILO ERNESTO ROMERO GALVÁN.
Secretario Comisión Quinta
Cámara de Representantes

CONTENIDO

Gaceta número 1710 - martes, 16 de septiembre de 2025

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

| | |
|---|----|
| Informe de ponencia positiva para segundo debate texto propuesto proyecto de ley número 245 de 2024 Cámara, por medio del cual se impulsa el desarrollo del Turismo a nivel Municipal, se crean Aldeas Regionales de Turismo y se fortalecen las capacidades de prestación de servicios turísticos. | 1 |
| Informe de ponencia para segundo debate texto propuesto en la plenaria de la Cámara de representantes del proyecto de ley número 560 de 2025 Cámara, por la cual se establece un subsidio al cargo medio de transporte del Gas Licuado de Petróleo (GLP) distribuido hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se dictan otras disposiciones. | 14 |