



## GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 2178

Bogotá, D. C., viernes, 14 de noviembre de 2025

EDICIÓN DE 23 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

## PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 29 DE 2025 SENADO

*por medio del cual se dictan lineamientos técnicos para los estudios de prefactibilidad, factibilidad, fijación, de tarifas de los peajes e inversión de recaudo en Colombia.*

Bogotá D.C., 10 de noviembre de 2025

Senador

Alex Flórez Hernández

Presidente

Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República

REF: Radicación informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley No. 29 de 2025 Senado "Por medio del cual se dictan lineamientos técnicos para los estudios de prefactibilidad, factibilidad, fijación, de tarifas de los peajes e inversión de recaudo en Colombia"

Respetado Presidente,

En uso de las facultades que me confiere la Constitución Política y la ley 5 de 1992, presenté a consideración de la honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República el informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 29 de 2025 Senado "Por medio del cual se dictan lineamientos técnicos para los estudios de prefactibilidad, factibilidad, fijación, de tarifas de los peajes e inversión de recaudo en Colombia"

Firma el Honorable Senador,

GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA

Ponente

Informe de ponencia positiva para primer debate  
al Proyecto de Ley No. 29 de 2025 Senado "Por medio del cual se dictan lineamientos técnicos para los estudios de prefactibilidad, factibilidad, fijación, de tarifas de los peajes e inversión de recaudo en Colombia"

## 1. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley fue radicado por primera vez el día 21 de julio de 2025 ante la Secretaría del Senado de la República, fue suscrito en coautoría por los congresistas: Guido Echeverri Piedrahita, Diego Fernando Caicedo Navas, Elkin Rodolfo Ospina Ospina, Olga Beatriz González Correa, Juan Sebastián Gómez Gonzáles y Marcos Daniel Pineda García.

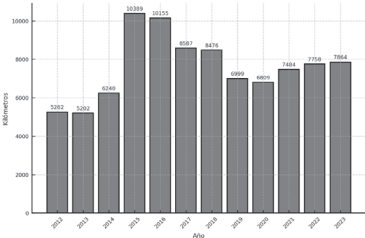
Este proyecto fue publicado en la gaceta 1286/2025 el 1 de agosto de 2025 y, posteriormente, la Mesa Directiva de la Comisión sexta constitucional permanente del Senado de la República me designó como ponente único.

## 2. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley propone una reforma sustancial al régimen jurídico de las concesiones viales en Colombia, con el propósito de corregir las deficiencias institucionales, técnicas y de gobernanza que han sido ampliamente identificadas por evaluaciones oficiales y por la experiencia acumulada en más de tres décadas de implementación del modelo. La propuesta se orienta a garantizar mayor trazabilidad en el ciclo contractual, fortalecer la participación territorial, mejorar la equidad en el cobro de peajes, y establecer mecanismos efectivos de control, evaluación y reversión de las concesiones.

En primer lugar, el proyecto establece como obligatoria la fase de prefactibilidad con un número plural de alternativas para todos los proyectos de infraestructura vial a ser desarrollados bajo esquemas de asociación público-privada o infraestructura vial con peaje a cargo de INVÍAS o las Regiones. Esta fase debe incluir estudios técnicos, ambientales, jurídicos, financieros y sociales, así como análisis de impacto sobre las comunidades y territorios afectados; la elaboración de una programación de proyecto de manera técnica; la exigencia de incluir dentro de la estructuración del proyecto las que serán normas técnicas obligatorias con el fin de mejorar el control de calidad de las obras; la exigencia de establecer los requerimientos ambientales particulares del proyecto desde la etapa de factibilidad. Esta medida responde a la necesidad de reducir la improvisación, prevenir renegociaciones contractuales costosas, y garantizar que los proyectos respondan a una visión integrada del desarrollo territorial.

<p>En segundo lugar, se formaliza la participación de los entes territoriales en las decisiones clave del proceso, especialmente en la definición del trazado, ubicación de estaciones de peaje, y parámetros de calidad del servicio. Esta participación no se limita a mecanismos consultivos, sino que implica una coordinación vinculante en etapas críticas de estructuración y seguimiento. Con ello se busca reducir los conflictos intergubernamentales y las tensiones sociales que han caracterizado múltiples concesiones, al tiempo que se fortalece la gobernanza multinivel del sistema.</p> <p>Un tercer eje del proyecto es la introducción de nuevos criterios técnicos para la determinación de las tarifas de peaje, que aseguren proporcionalidad, transparencia y equidad. La ley establecerá la obligación de calcular los peajes con base en una fórmula pública que contemple la distancia recorrida, los costos operativos y las inversiones cuando se trata de APP de iniciativa privada, el tipo de vehículo y una variable correctora por equidad territorial. De esta forma, se evitarán distorsiones como las evidenciadas actualmente en concesiones donde el costo por kilómetro varía ampliamente sin justificación técnica, afectando de manera desproporcionada a ciertos usuarios y regiones.</p> <p>Con el fin de poder cerrar proyectos que en años no logran resolver asuntos ambientales o sociales impidiendo que el País y las Regiones dispongan de infraestructura vial que requieren, la ley establecería la alternativa de la rescisión de contratos de Concesión de manera que en el corto plazo se puedan terminar los contratos que no avanza, replantear el proyecto y garantizar su ejecución con los recursos ya disponibles y vigencias futuras comprometidas.</p> <p>Adicionalmente, el proyecto introduce requisitos de planeación y condiciones más estrictas para la reversión de la infraestructura, incluyendo plazos obligatorios de entrega y de terminación anticipada, previendo salvaguardas para el interés público y herramientas de transición ordenada.</p> <p>Uno de los aportes más relevantes es la incorporación de un sistema nacional interoperable y con trazabilidad para todas las vías con peaje del País, que permita integrar datos de recaudo, verificación automática de vigencia del SOAT y revisión Tecnicomecánica en todas las estaciones de peaje y control de descuento y exenciones tarifarias, en una plataforma pública, consultable por entidades de control y ciudadanía. Este sistema, soportado en tecnología interoperable, busca superar el problema estructural de opacidad en la gestión de concesiones, y permitir evaluaciones comparativas y auditorías continuas.</p> <p>En síntesis, el proyecto no se limita a ajustar aspectos procedimentales ni a sustituir el actual marco institucional del modelo de concesiones y vías con peaje a cargo de la Nación y la Regiones, sino a mejorarlo, buscando fortalecer la planeación, corregir inequidades territoriales, reducir la judicialización y mejorar la eficiencia del gasto público en infraestructura. Con estas medidas, se</p>	<p>espera consolidar un modelo más transparente, participativo y sostenible, en el que los beneficios de la inversión privada se armonicen con los derechos de los ciudadanos y los principios del Estado Social de Derecho.</p> <p><b>3. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</b></p> <p><b>3.1. Introducción</b></p> <p>La infraestructura vial desempeña un papel central en el desarrollo económico, la integración territorial y el bienestar social de Colombia. A través de ella se articula el acceso a servicios públicos, se facilita el comercio y la movilidad, y se generan condiciones para una mayor competitividad regional. En este contexto, el modelo de concesiones viales, basado en esquemas de participación público-privada, ha sido adoptado como una de las principales herramientas del Estado para financiar, construir, operar y mantener la red de transporte del país.</p> <p>Desde la promulgación de la Ley 105 de 1993 y, más adelante, la Ley 1508 de 2012, el modelo ha evolucionado y se ha consolidado como un pilar de la política de infraestructura nacional. Colombia ha impulsado múltiples generaciones de concesiones que han permitido ampliar significativamente la red vial primaria, modernizar corredores estratégicos y atraer capital privado para apalancar inversiones de gran escala. No obstante, también se han evidenciado limitaciones estructurales en su formulación, implementación, seguimiento y control, que han dado lugar a conflictos sociales, desequilibrios contractuales, incertidumbre jurídica y cuestionamientos sobre la eficiencia y equidad del esquema vigente.</p> <p>En particular, preocupa la ausencia de estándares normativos mínimos que garanticen una adecuada evaluación de prefactibilidad técnica, ambiental y socioeconómica; una participación efectiva de los entes territoriales en la definición de proyectos que atraviesan sus jurisdicciones; criterios transparentes y proporcionales para la definición de tarifas y ubicación de estaciones de peaje; así como mecanismos institucionales claros para el control ciudadano, la interoperabilidad del sistema y la reversión efectiva de activos.</p> <p>El presente proyecto de ley tiene como propósito contribuir a fortalecer la capacidad del Estado para planificar, regular y monitorear de manera más efectiva las concesiones viales, sin comprometer su viabilidad financiera ni desalentar la inversión privada. Se propone un ajuste al marco normativo que introduzca reglas más claras, procedimientos más rigurosos y principios orientadores alineados con la equidad territorial, la eficiencia del gasto público y los derechos de los usuarios.</p> <p>La exposición de motivos presenta los fundamentos técnicos, jurídicos y sociales que sustentan la iniciativa, expone los antecedentes históricos y normativos del modelo, analiza su situación</p>
<p>actual, identifica las principales brechas territoriales y operativas, y detalla los aportes concretos que introduce el proyecto de ley. El objetivo último es avanzar hacia un sistema de concesiones viales más justo, transparente y funcional, que responda al interés general y fortalezca la gobernanza del transporte en Colombia.</p> <p><b>3.2. Historia del modelo de concesiones viales en Colombia</b></p> <p>El modelo de concesiones viales en Colombia tiene su origen normativo en la Ley 80 de 1993, que introdujo en el ordenamiento jurídico la posibilidad de delegar en el sector privado el diseño, financiación, construcción, operación y mantenimiento de infraestructura pública. Esta figura permitió iniciar un proceso de transformación en la gestión de la infraestructura vial, en un contexto marcado por restricciones fiscales y por la necesidad de acelerar la cobertura y calidad de las redes de transporte estratégicas. Posteriormente, la Ley 1508 de 2012 reglamentó formalmente las Asociaciones Público-Privadas (APP), consolidando el marco jurídico para la participación privada en la provisión de infraestructura, bajo esquemas contractuales que incorporan criterios de riesgo compartido, niveles de servicio y remuneración condicionada a resultados. (Agencia Nacional de Infraestructura, 2024)</p> <p><b>3.2.1. Evolución del modelo de concesiones: de la 1G a la 5G</b></p> <p>Desde 1993 hasta la fecha, el Estado colombiano ha implementado cinco generaciones sucesivas de programas de concesiones viales. Cada generación ha respondido a contextos técnicos, financieros y normativos distintos, y ha introducido ajustes al modelo con base en los aprendizajes institucionales e industriales acumulados.</p> <p><b>I. Primera generación (1G): 1993–1998</b></p> <p>Durante esta fase inicial, se adjudicaron los primeros proyectos de concesión, centrados principalmente en la construcción y operación de corredores estratégicos. Esta etapa coincidió con la creación del Instituto Nacional de Vías (Invias) y la eliminación del Fondo Vial Nacional. Los proyectos no exigían estudios técnicos detallados, lo que con el tiempo generó riesgos contractuales y sobrecostos. Entre los contratos adjudicados se encuentran tramos como Armenia–Pereira–Manizales, Bogotá–Facatativá–Los Alpes, Santa Marta–Paraguachón y Villeta–La Vega. (Agencia Nacional de Infraestructura, 2024)</p>	<p><b>II. Segunda generación (2G): 1995–1999</b></p> <p>Esta generación se diseñó para corregir debilidades de la 1G, como la baja exigencia técnica en estructuración de los proyectos. Se exigieron estudios de mayor profundidad y se ajustaron los esquemas de asignación de riesgos. Sin embargo, debido a la crisis fiscal de la época, solo se adjudicó un proyecto: la Malla Vial del Valle del Cauca. (Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, 2024)</p> <p><b>III. Tercera generación (3G): 2001–2010</b></p> <p>Con el objetivo de atender los principales corredores de comercio exterior, la tercera generación se enfocó en garantizar mantenimiento integral, continuidad en la operación vial y mejores niveles de servicio. Se exigieron estudios en fase III, incluyendo licencias ambientales, estudios prediales y de demanda de tráfico. Se institucionalizó el cobro unificado de peajes y se fortalecieron los mecanismos de control y evaluación financiera. El INCO fue creado en este periodo (2003), luego reemplazado por la ANI en 2011. (Agencia Nacional de Infraestructura, 2024)</p> <p><b>IV. Cuarta generación (4G): 2013–2022</b></p> <p>Lanzado tras la expedición de la Ley 1508 de 2012, incluyó 30 proyectos carreteros de carácter estratégico, con un alcance de más de 5.200 km de vías, 66 túneles y 1.689 puentes. Las obras se estructuraron bajo el esquema APP, con participación significativa del capital privado y con cofinanciación del Estado. Entre 2014 y 2022 se ejecutaron inversiones cercanas a los \$55,9 billones en CAPEX y \$58 billones en OPEX. (Agencia Nacional de Infraestructura, 2024)</p> <p><b>V. Quinta generación (5G): 2021–actualidad</b></p> <p>La actual generación de concesiones, conocida como “Concesiones del Bicentenario” o 5G, fue definida en el CONPES 4060 de 2021. Esta fase incorpora un enfoque multimodal (carreteras, infraestructura férrea, fluvial y aeroportuaria), con criterios integrales de sostenibilidad social, ambiental y financiera. Se prioriza la eficiencia operativa y la integración con las redes logísticas nacionales. A 2023 se habían adjudicado seis megaproyectos carreteros, con inversiones estimadas en \$11,65 billones de CAPEX y \$10,09 billones en OPEX. (Agencia Nacional de Infraestructura, 2024)</p>

<div><div>3.3. Estado actual del modelo concesionado</div><p>Con corte a septiembre de 2023, el país cuenta con 44 proyectos viales concesionados en ejecución: 8 en fase de preconstrucción, 22 en construcción y 14 en operación y mantenimiento. La longitud total concesionada asciende a 7.864 km, con presencia en 24 departamentos. Antioquia lidera el ranking con 1.229 km, seguido por Cundinamarca (954 km), Tolima (596 km) y Córdoba (465 km). (Ministerio de Transporte, 2024)</p><p>El crecimiento del inventario concesionado ha sido notorio: de 2.985 km en la década de 1990 a casi 8.000 km en 2023, con picos significativos en 2015 y 2016 durante la implementación de la 4G. No obstante, desde 2017 se observa una relativa estabilización, con una leve recuperación entre 2021 y 2023. (Ministerio de Transporte, 2024)</p><p><i>Ilustración 1. Kilómetros de vías concesionadas administradas por la ANI</i></p><div><table><tr><th>Año</th><th>Kilómetros</th></tr><tr><td>2012</td><td>5282</td></tr><tr><td>2013</td><td>5202</td></tr><tr><td>2014</td><td>6169</td></tr><tr><td>2015</td><td>10389</td></tr><tr><td>2016</td><td>10115</td></tr><tr><td>2017</td><td>8857</td></tr><tr><td>2018</td><td>8678</td></tr><tr><td>2019</td><td>6989</td></tr><tr><td>2020</td><td>6809</td></tr><tr><td>2021</td><td>7324</td></tr><tr><td>2022</td><td>7758</td></tr><tr><td>2023</td><td>7984</td></tr></table><p>Fuente: ANI, 2023</p></div><div>3.4. Distribución del sistema vial nacional y carga institucional</div><p>A pesar de la expansión de las concesiones, estas solo representan una fracción del total de la red vial del país. En 2023, Colombia contaba con 90.708 km de vías, distribuidas de la siguiente manera: 45.137 km de vías secundarias, 27.577 km de vías terciarias y 17.994 km de vías primarias. La mayor parte de esta red no está bajo administración de la ANI, sino de los departamentos (que gestionan la red secundaria) y del Inviás (que gestiona la red terciaria y parte de la primaria). (Ministerio de Transporte, 2024)</p></div> <td><div><p>En términos de administración institucional:</p><ul style="list-style-type: none"><li>La ANI tiene a su cargo 7.864 km de vías, correspondientes principalmente a proyectos concesionados</li><li>El Inviás administra 37.707 km de vías primarias y terciarias</li><li>Los departamentos son responsables de 45.137 km de vías secundarias, con altos desafíos de financiación y mantenimiento.</li></ul><p>Esta distribución revela un sistema dual: por un lado, una red concesionada con estándares técnicos y financieros más exigentes; por otro, una red no concesionada que constituye la mayoría del inventario y presenta altos rezagos, especialmente en zonas rurales.</p><div>3.5. Esquema de financiación y estructura tarifaria</div><p>El financiamiento de los proyectos concesionados combina recursos privados, aportes del Estado (a través de vigencias futuras) y el recaudo por peajes. La Ley 1508 de 2012 establece que en los proyectos APP de iniciativa privada con recursos públicos, el Estado no puede aportar más del 30 % del valor del contrato (o el 20 % si es una concesión vial). Los recursos provenientes de los peajes son esenciales no solo para cubrir los costos de operación y mantenimiento, sino también para retribuir la inversión privada y atender los riesgos contractuales asumidos por el concesionario. (Agencia Nacional de Infraestructura, 2024)</p><p>La fijación de tarifas está sujeta a estudios socioeconómicos y de tráfico, y su distribución geográfica no siempre guarda coherencia con la equidad fiscal. Las poblaciones locales, aunque en algunos casos cuentan con tarifas diferenciales, suelen enfrentar cargas significativas, lo que ha generado tensiones sociales e incluso controversias judiciales en diferentes regiones del país.</p><div>3.6. Diagnóstico institucional del modelo de concesiones viales en Colombia</div><p>A lo largo de las últimas décadas, el modelo de concesiones viales en Colombia ha evolucionado en términos normativos, técnicos y contractuales. Sin embargo, persisten deficiencias estructurales que han sido advertidas desde diferentes instancias, incluyendo el propio Departamento Nacional de Planeación (DNP). Resulta inquietante que, en más de treinta años de implementación del modelo de concesiones, solo se encuentren registradas dos evaluaciones</p></div><div><p>sustantivas en el repositorio público de SINERGIA del DNP<sup>1</sup>: una realizada en 2010 sobre el modelo general, y otra en 2017 centrada exclusivamente en un corredor específico del programa 4G (Santana–Puerto Salgar). No hay evidencia de evaluaciones posteriores ni de un sistema consolidado de seguimiento que cubra la totalidad del modelo concesionado a nivel nacional. Esta limitada disponibilidad de evaluaciones rigurosas, especialmente si se contrasta con la magnitud presupuestal y territorial del modelo, sugiere la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales del Estado en materia de seguimiento, retroalimentación y rendición de cuentas, particularmente frente a un instrumento de política pública que ha sido central en la provisión de infraestructura vial durante las últimas décadas.</p><div>3.6.1. Primera evaluación (2010): una alerta temprana no resuelta</div><p>En 2010, en el contexto del cierre de la tercera generación de concesiones viales y la transición hacia una nueva fase de contratación, el DNP contrató un estudio para evaluar el modelo concesionado vigente. La evaluación, realizada por la firma Econometría S.A., se centró en una muestra de once concesiones y abordó cinco ejes críticos: costos fiscales, alcance físico y ejecución, indicadores de seguimiento, estructura financiera y contractual, y relaciones con comunidades y autoridades territoriales.</p><p>Uno de los hallazgos más relevantes fue la ausencia de información sistematizada y estandarizada sobre los costos fiscales reales de las concesiones. Aunque existían iniciativas incipientes como el sistema SIINCO, la información no permitía conocer, de manera integrada y desagregada, el total de compromisos fiscales adquiridos por el Estado en cada contrato. Esta opacidad limitaba la capacidad de comparación entre concesiones y obstaculizaba el análisis de alternativas como la ejecución directa de obras por parte del Estado. (Econometría Consultores, 2010)</p><p>También se identificó una falta de estandarización en los datos de alcance físico y ejecución de obras, lo cual impedía establecer productos finales equivalentes para cada concesión. Esta carencia limitaba la posibilidad de construir indicadores homogéneos que facilitaran el seguimiento y la rendición de cuentas. Aunque se desarrollaban fichas técnicas por parte del INCO, estas no estaban unificadas ni homologadas.</p><p>En tercer lugar, la evaluación reveló la inexistencia de una batería de indicadores de calidad y desempeño vial. No se contaba con indicadores de costo unitario, estado de la vía, tiempo promedio de viaje, frecuencia de mantenimiento u otros elementos clave para valorar la eficiencia y eficacia de las concesiones frente a otras modalidades de provisión de infraestructura.</p><p><sup>1</sup> Consultado en julio de 2025 filtrando las evaluaciones del sector transporte en el siguiente enlace: <a href="https://sinergia20app.dnp.gov.co/evaluaciones">https://sinergia20app.dnp.gov.co/evaluaciones</a>.</p></div><div><p>Desde el punto de vista contractual y financiero, el análisis evidenció una práctica generalizada de modificaciones contractuales. En promedio, cada concesión registraba tres modificaciones contractuales por año (otrosías, actas modificatorias, adiciones), muchas de ellas sin un análisis riguroso desde la perspectiva del Estado. Como resultado, el valor total de los contratos aumentaba sustancialmente: en promedio, el valor actual era 2,6 veces el valor original, es decir, un incremento del 158%. El caso de la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca es emblemático, con un ingreso esperado que pasó de poco más de un billón a casi cuatro billones de pesos (de 1997), tras la adición del tramo Mediacanoa – Loboguerrero.</p><p>Asimismo, se concluyó que la forma de pactar la remuneración al concesionario había mejorado respecto a las primeras generaciones, eliminando el riesgo comercial y adoptando el esquema de "ingreso esperado" en procesos licitatorios competitivos. Sin embargo, la evaluación advirtió que cuando se negociaba con concesionarios vigentes (es decir, sin competencia), el Estado perdía capacidad para exigir una mayor asunción de riesgos por parte del operador privado.</p><p>En relación con la transferencia de riesgos, si bien había avances en el diseño de contratos que delegaban riesgos operativos y financieros al concesionario, persistían problemas significativos en dos aspectos: el riesgo predial y el riesgo constructivo. La evaluación recomendaba fortalecer los estudios previos y promover reformas legales para mejorar la gestión de predios.</p><p>Otro aspecto sensible identificado fue la debilidad en la defensa judicial del Estado y en los mecanismos de solución de controversias. El documento sugería que parte de los sobrecostos y controversias se debían a falencias en la fase de planeación, pero también a una capacidad limitada de la institucionalidad para litigar en igualdad de condiciones frente a concesionarios con alta capacidad legal y técnica.</p><p>La evaluación también abordó la dimensión social y territorial. Se identificó una escasa participación ciudadana y de los gobiernos municipales, especialmente en la fase de estructuración. Las comunidades no eran informadas de forma oportuna, y los planes de ordenamiento territorial no eran tenidos en cuenta en la concepción de los proyectos. Esto generaba fricciones, especialmente en zonas urbanas donde el cobro de peajes sin medidas compensatorias afectaba a residentes y comerciantes. Como respuesta a estas tensiones, se recomendaban mecanismos como los "peajes sociales" y la implementación de tecnologías de cobro más eficientes.</p><p>Finalmente, se alertaba sobre la falta de integralidad territorial del modelo de concesiones. En muchos casos, las concesiones no se diseñaban para articular centros productivos y logísticos, sino como tramos aislados que no optimizaban la conectividad nacional. También se señaló que muchas concesiones desarrollaban obras que no eran administradas por el concesionario hasta el fin del contrato, lo que debilitaba la coherencia en el mantenimiento y operación.</p></div></td>	Año	Kilómetros	2012	5282	2013	5202	2014	6169	2015	10389	2016	10115	2017	8857	2018	8678	2019	6989	2020	6809	2021	7324	2022	7758	2023	7984	<div><p>En términos de administración institucional:</p><ul style="list-style-type: none"><li>La ANI tiene a su cargo 7.864 km de vías, correspondientes principalmente a proyectos concesionados</li><li>El Inviás administra 37.707 km de vías primarias y terciarias</li><li>Los departamentos son responsables de 45.137 km de vías secundarias, con altos desafíos de financiación y mantenimiento.</li></ul><p>Esta distribución revela un sistema dual: por un lado, una red concesionada con estándares técnicos y financieros más exigentes; por otro, una red no concesionada que constituye la mayoría del inventario y presenta altos rezagos, especialmente en zonas rurales.</p><div>3.5. Esquema de financiación y estructura tarifaria</div><p>El financiamiento de los proyectos concesionados combina recursos privados, aportes del Estado (a través de vigencias futuras) y el recaudo por peajes. La Ley 1508 de 2012 establece que en los proyectos APP de iniciativa privada con recursos públicos, el Estado no puede aportar más del 30 % del valor del contrato (o el 20 % si es una concesión vial). Los recursos provenientes de los peajes son esenciales no solo para cubrir los costos de operación y mantenimiento, sino también para retribuir la inversión privada y atender los riesgos contractuales asumidos por el concesionario. (Agencia Nacional de Infraestructura, 2024)</p><p>La fijación de tarifas está sujeta a estudios socioeconómicos y de tráfico, y su distribución geográfica no siempre guarda coherencia con la equidad fiscal. Las poblaciones locales, aunque en algunos casos cuentan con tarifas diferenciales, suelen enfrentar cargas significativas, lo que ha generado tensiones sociales e incluso controversias judiciales en diferentes regiones del país.</p><div>3.6. Diagnóstico institucional del modelo de concesiones viales en Colombia</div><p>A lo largo de las últimas décadas, el modelo de concesiones viales en Colombia ha evolucionado en términos normativos, técnicos y contractuales. Sin embargo, persisten deficiencias estructurales que han sido advertidas desde diferentes instancias, incluyendo el propio Departamento Nacional de Planeación (DNP). Resulta inquietante que, en más de treinta años de implementación del modelo de concesiones, solo se encuentren registradas dos evaluaciones</p></div> <div><p>sustantivas en el repositorio público de SINERGIA del DNP<sup>1</sup>: una realizada en 2010 sobre el modelo general, y otra en 2017 centrada exclusivamente en un corredor específico del programa 4G (Santana–Puerto Salgar). No hay evidencia de evaluaciones posteriores ni de un sistema consolidado de seguimiento que cubra la totalidad del modelo concesionado a nivel nacional. Esta limitada disponibilidad de evaluaciones rigurosas, especialmente si se contrasta con la magnitud presupuestal y territorial del modelo, sugiere la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales del Estado en materia de seguimiento, retroalimentación y rendición de cuentas, particularmente frente a un instrumento de política pública que ha sido central en la provisión de infraestructura vial durante las últimas décadas.</p><div>3.6.1. Primera evaluación (2010): una alerta temprana no resuelta</div><p>En 2010, en el contexto del cierre de la tercera generación de concesiones viales y la transición hacia una nueva fase de contratación, el DNP contrató un estudio para evaluar el modelo concesionado vigente. La evaluación, realizada por la firma Econometría S.A., se centró en una muestra de once concesiones y abordó cinco ejes críticos: costos fiscales, alcance físico y ejecución, indicadores de seguimiento, estructura financiera y contractual, y relaciones con comunidades y autoridades territoriales.</p><p>Uno de los hallazgos más relevantes fue la ausencia de información sistematizada y estandarizada sobre los costos fiscales reales de las concesiones. Aunque existían iniciativas incipientes como el sistema SIINCO, la información no permitía conocer, de manera integrada y desagregada, el total de compromisos fiscales adquiridos por el Estado en cada contrato. Esta opacidad limitaba la capacidad de comparación entre concesiones y obstaculizaba el análisis de alternativas como la ejecución directa de obras por parte del Estado. (Econometría Consultores, 2010)</p><p>También se identificó una falta de estandarización en los datos de alcance físico y ejecución de obras, lo cual impedía establecer productos finales equivalentes para cada concesión. Esta carencia limitaba la posibilidad de construir indicadores homogéneos que facilitaran el seguimiento y la rendición de cuentas. Aunque se desarrollaban fichas técnicas por parte del INCO, estas no estaban unificadas ni homologadas.</p><p>En tercer lugar, la evaluación reveló la inexistencia de una batería de indicadores de calidad y desempeño vial. No se contaba con indicadores de costo unitario, estado de la vía, tiempo promedio de viaje, frecuencia de mantenimiento u otros elementos clave para valorar la eficiencia y eficacia de las concesiones frente a otras modalidades de provisión de infraestructura.</p><p><sup>1</sup> Consultado en julio de 2025 filtrando las evaluaciones del sector transporte en el siguiente enlace: <a href="https://sinergia20app.dnp.gov.co/evaluaciones">https://sinergia20app.dnp.gov.co/evaluaciones</a>.</p></div> <div><p>Desde el punto de vista contractual y financiero, el análisis evidenció una práctica generalizada de modificaciones contractuales. En promedio, cada concesión registraba tres modificaciones contractuales por año (otrosías, actas modificatorias, adiciones), muchas de ellas sin un análisis riguroso desde la perspectiva del Estado. Como resultado, el valor total de los contratos aumentaba sustancialmente: en promedio, el valor actual era 2,6 veces el valor original, es decir, un incremento del 158%. El caso de la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca es emblemático, con un ingreso esperado que pasó de poco más de un billón a casi cuatro billones de pesos (de 1997), tras la adición del tramo Mediacanoa – Loboguerrero.</p><p>Asimismo, se concluyó que la forma de pactar la remuneración al concesionario había mejorado respecto a las primeras generaciones, eliminando el riesgo comercial y adoptando el esquema de "ingreso esperado" en procesos licitatorios competitivos. Sin embargo, la evaluación advirtió que cuando se negociaba con concesionarios vigentes (es decir, sin competencia), el Estado perdía capacidad para exigir una mayor asunción de riesgos por parte del operador privado.</p><p>En relación con la transferencia de riesgos, si bien había avances en el diseño de contratos que delegaban riesgos operativos y financieros al concesionario, persistían problemas significativos en dos aspectos: el riesgo predial y el riesgo constructivo. La evaluación recomendaba fortalecer los estudios previos y promover reformas legales para mejorar la gestión de predios.</p><p>Otro aspecto sensible identificado fue la debilidad en la defensa judicial del Estado y en los mecanismos de solución de controversias. El documento sugería que parte de los sobrecostos y controversias se debían a falencias en la fase de planeación, pero también a una capacidad limitada de la institucionalidad para litigar en igualdad de condiciones frente a concesionarios con alta capacidad legal y técnica.</p><p>La evaluación también abordó la dimensión social y territorial. Se identificó una escasa participación ciudadana y de los gobiernos municipales, especialmente en la fase de estructuración. Las comunidades no eran informadas de forma oportuna, y los planes de ordenamiento territorial no eran tenidos en cuenta en la concepción de los proyectos. Esto generaba fricciones, especialmente en zonas urbanas donde el cobro de peajes sin medidas compensatorias afectaba a residentes y comerciantes. Como respuesta a estas tensiones, se recomendaban mecanismos como los "peajes sociales" y la implementación de tecnologías de cobro más eficientes.</p><p>Finalmente, se alertaba sobre la falta de integralidad territorial del modelo de concesiones. En muchos casos, las concesiones no se diseñaban para articular centros productivos y logísticos, sino como tramos aislados que no optimizaban la conectividad nacional. También se señaló que muchas concesiones desarrollaban obras que no eran administradas por el concesionario hasta el fin del contrato, lo que debilitaba la coherencia en el mantenimiento y operación.</p></div>
Año	Kilómetros																										
2012	5282																										
2013	5202																										
2014	6169																										
2015	10389																										
2016	10115																										
2017	8857																										
2018	8678																										
2019	6989																										
2020	6809																										
2021	7324																										
2022	7758																										
2023	7984																										

<p>En suma, la evaluación de 2010 constituía una advertencia temprana sobre las fallas estructurales del modelo, muchas de las cuales persisten más de una década y varias generaciones de concesiones después. (Econometría Consultores, 2010)</p> <p><b>3.6.2. Segunda evaluación (2017): un caso piloto con enfoque limitado</b></p> <p>En 2017, el Departamento Nacional de Planeación publicó la evaluación titulada <i>“Evaluación prospectiva de los impactos económicos, sociodemográficos, espaciales y ambientales del programa de concesiones de cuarta generación 4G”</i>, centrada exclusivamente en el corredor vial Santana–Puerto Salgar. El documento ofrece un balance marcadamente optimista sobre los impactos proyectados del corredor Santana–Puerto Salgar. Entre los beneficios previstos se destacan la mejora en conectividad, la reducción de tiempos de viaje, la valorización de predios rurales, el crecimiento urbano e industrial de ciudades intermedias como Ibagué y Neiva, así como el aumento de ingresos fiscales en las regiones beneficiadas. También se plantean impactos positivos sobre la diversificación económica, el empleo y la articulación territorial. (Centro Nacional de Consultoría, 2017)</p> <p>No obstante, el enfoque de la evaluación presenta varias limitaciones. En primer lugar, su naturaleza <i>ex ante</i> y proyectiva no permite verificar con evidencia empírica los impactos reales del corredor ni establecer líneas de base contrastables. Aunque se utilizaron modelos econométricos como regresiones geográficamente ponderadas y modelos multinomiales de uso del suelo, <b>no se estableció una estrategia de seguimiento que permitiera medir posteriormente si los efectos esperados se cumplieron o no</b>. A la fecha, no existe evidencia pública de que dicho seguimiento se haya realizado.</p> <p>En segundo lugar, el informe minimiza o trata de forma marginal algunos impactos negativos que sí fueron reconocidos en la cartografía social aplicada. Por ejemplo, se señala que para municipios como Hobo la construcción de variantes afectó significativamente el comercio informal local, mientras que en Neiva el paso de vehículos pesados por áreas urbanas generaba serios problemas de movilidad. Sin embargo, estos elementos no son integrados de forma robusta en el análisis de costos y beneficios del proyecto.</p> <p>En tercer lugar, si bien el informe reconoce que la baja densidad vial municipal limita los efectos multiplicadores del corredor principal, no se profundiza en la brecha estructural que existe entre la infraestructura nacional y las redes secundarias y terciarias. La recomendación de fomentar nuevas vías de segundo y tercer orden aparece como un apéndice, sin una estrategia clara de articulación institucional o financiera.</p> <p>Finalmente, la evaluación estima un efecto de valorización del suelo rural cercano a 2,17 billones de pesos de 2015, como beneficio económico indirecto para los propietarios. No obstante, no se</p>	<p>analiza cómo esta valorización puede agravar procesos de especulación, desigualdad en la tenencia de la tierra o desplazamiento poblacional, ni se proponen mecanismos concretos de captura de valor para que estos beneficios reviertan en ingresos públicos regionales.</p> <p>En conjunto, esta segunda evaluación presenta un caso de análisis técnicamente sofisticado pero institucionalmente limitado, pues no se generalizó como modelo para otras concesiones 4G ni derivó en una política sistemática de evaluación de impacto del programa en su conjunto. La falta de continuidad y expansión de este tipo de estudios sugiere una oportunidad perdida para construir evidencia sólida sobre el desempeño del modelo de concesiones, más allá de los balances financieros y de ejecución física.</p> <p><b>3.7. Análisis comparativo internacional: brechas persistentes en conectividad y desempeño logístico</b></p> <p>Colombia ha sostenido una política activa de concesiones viales como estrategia para cerrar las brechas históricas en infraestructura y promover la competitividad territorial. Sin embargo, los indicadores internacionales siguen reflejando limitaciones estructurales significativas en materia de conectividad, logística y eficiencia del sistema de transporte, lo que pone en evidencia que el modelo de concesiones, en su estado actual, no ha logrado consolidar una transformación sustantiva del desempeño del país frente a sus pares regionales o a los estándares de la OCDE.</p> <p>De acuerdo con el <b>Informe Nacional de Competitividad 2024</b>, elaborado por el Consejo Privado de Competitividad y la Universidad del Rosario, la inversión en infraestructura de transporte es fundamental para impulsar el crecimiento económico y la equidad territorial. Según cálculos de Fedesarrollo, un aumento sostenido de la inversión del 0,7 % del PIB durante una década podría incrementar el crecimiento económico en 1 punto porcentual anual, reducir la tasa de desempleo en 0,8 puntos y disminuir la pobreza en 0,6 puntos porcentuales. A pesar de ello, la inversión en infraestructura en Colombia ha sido moderada e inestable: entre 2011 y 2021 representó en promedio solo el 1,9 % del PIB, y en 2021 descendió a 1,7 %, lejos de los niveles requeridos para cerrar las brechas existentes. Adicionalmente, se resalta que el 85 % de la inversión pública en infraestructura durante ese año se destinó al modo carretero, consolidando una dependencia histórica de esta red y reforzando la importancia estratégica de los proyectos concesionados. Cabe mencionar que en los últimos cinco años, COP 49 de cada COP 100 invertidos en construcción de infraestructura provino del sector privado, lo cual subraya el peso determinante del modelo de concesiones en la política vial del país. (Consejo Privado de Competitividad, 2025)</p> <p>No obstante, los resultados en términos de conectividad son limitados. En el Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial (2019), Colombia obtuvo una calificación de 65,4 sobre 100 en el indicador de <i>conectividad de las carreteras</i>, ubicándose en la posición 11 entre 17 países de América Latina, muy por debajo de referentes regionales como Chile (95,8) y</p>																																																																																																
<p>del promedio de países OCDE (86,4). Esta posición rezagada refleja no solo carencias en cobertura y calidad de la red vial, sino también debilidades en la planificación integral de los corredores logísticos y en la articulación entre redes primarias, secundarias y terciarias. (Consejo Privado de Competitividad &amp; Universidad del Rosario, 2025)</p> <p>Una mirada más amplia al desempeño logístico del país la ofrece el Logistics Performance Index (LPI) del Banco Mundial, una medición que evalúa seis dimensiones clave: eficiencia aduanera, calidad de la infraestructura, facilidad para organizar envíos, competencia de los servicios logísticos, seguimiento de mercancías y puntualidad en las entregas. En su edición de 2023, Colombia ocupó la posición 66 a nivel mundial, con un puntaje global de 2,9 sobre 5, reflejando un leve retroceso frente a su desempeño en 2018 (posición 58 y puntaje 2,94). Entre las caídas más notorias se encuentra el puntaje en eficiencia aduanera (de 2,61 a 2,5) y en calidad de infraestructura (aunque sube de 2,67 a 2,9, sigue siendo baja frente a países comparables). (Banco Mundial, 2023)</p> <p>Estos resultados muestran que, pese a las múltiples generaciones de concesiones viales implementadas desde los años noventa, Colombia no ha logrado cerrar de manera significativa las brechas frente a los países líderes de la región ni frente a los estándares internacionales. Persisten cuellos de botella logísticos que limitan el comercio exterior, encarecen los costos del transporte de carga y afectan la competitividad de los sectores productivos. Además, las cifras muestran que la falta de una política articulada de transporte intermodal, el bajo desempeño institucional en la planificación logística y la fragmentación de la infraestructura siguen siendo obstáculos estructurales no resueltos.</p> <p><b>3.8. Análisis comparativo nacional: persistencia y transformación de brechas departamentales en infraestructura vial</b></p> <p>Uno de los principales argumentos detrás de la implementación del modelo de concesiones viales ha sido la necesidad de cerrar las brechas regionales en conectividad, movilidad y competitividad. No obstante, los datos del <b>Índice Departamental de Competitividad (IDC)</b> entre 2019 y 2025 permiten observar con evidencia empírica que, a pesar de los avances en inversión y cobertura vial, las desigualdades territoriales en materia de infraestructura vial se mantienen e incluso, en ciertos indicadores, se han ampliado.</p> <p><b>3.8.1. Red vial primaria por cada 100.000 habitantes: lenta convergencia</b></p> <p>Este indicador mide la cobertura de la red vial nacional en función del tamaño poblacional de cada departamento, permitiendo identificar qué tan proporcional es la oferta de infraestructura vial frente a la demanda esperada.</p>	<p>Entre 2019 y 2025 se evidencian cambios en departamentos históricamente rezagados, como Guaviare (de 174 a 152) y Putumayo (de 147 a 137), así como en otros departamentos de la periferia como Caquetá, Casanare y Bolívar. Sin embargo, la desigualdad persiste: mientras que departamentos como Quindío, Atlántico o Valle del Cauca tienen redes consolidadas, otros como Vichada, Vaupés, Guainía y Amazonas permanecen prácticamente desconectados del sistema nacional, tanto por densidad poblacional como por baja prioridad en la asignación de inversiones.</p> <p><i>Ilustración 2. Red vial primaria por cada 100.000 habitantes</i></p> <table><tr><th>DEPARTAMENTO</th><th>IDC 2019</th><th>IDC 2025</th></tr><tr><td>Amazonas</td><td>26</td><td>24</td></tr><tr><td>Antioquia</td><td>33</td><td>28</td></tr><tr><td>Arauca</td><td>168</td><td>144</td></tr><tr><td>Archipiélago de San Andrés</td><td>75</td><td>73</td></tr><tr><td>Atlántico</td><td>15</td><td>13</td></tr><tr><td>Bogotá, D.C.</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Bolívar</td><td>41</td><td>26</td></tr><tr><td>Boyacá</td><td>106</td><td>105</td></tr><tr><td>Caldas</td><td>43</td><td>49</td></tr><tr><td>Caquetá</td><td>149</td><td>123</td></tr><tr><td>Casanare</td><td>118</td><td>110</td></tr><tr><td>Cauca</td><td>104</td><td>96</td></tr><tr><td>Cesar</td><td>56</td><td>75</td></tr><tr><td>Chocó</td><td>52</td><td>48</td></tr><tr><td>Córdoba</td><td>49</td><td>40</td></tr><tr><td>Cundinamarca</td><td>40</td><td>37</td></tr><tr><td>Guainía</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Guaviare</td><td>174</td><td>152</td></tr><tr><td>Huila</td><td>90</td><td>83</td></tr><tr><td>La Guajira</td><td>43</td><td>37</td></tr><tr><td>Magdalena</td><td>48</td><td>34</td></tr><tr><td>Meta</td><td>118</td><td>76</td></tr><tr><td>Nariño</td><td>58</td><td>57</td></tr><tr><td>Norte de Santander</td><td>81</td><td>58</td></tr><tr><td>Putumayo</td><td>147</td><td>137</td></tr><tr><td>Quindío</td><td>36</td><td>43</td></tr><tr><td>Risaralda</td><td>46</td><td>42</td></tr><tr><td>Santander</td><td>82</td><td>68</td></tr><tr><td>Sucre</td><td>50</td><td>36</td></tr><tr><td>Tolima</td><td>73</td><td>59</td></tr><tr><td>Valle del Cauca</td><td>29</td><td>19</td></tr></table>	DEPARTAMENTO	IDC 2019	IDC 2025	Amazonas	26	24	Antioquia	33	28	Arauca	168	144	Archipiélago de San Andrés	75	73	Atlántico	15	13	Bogotá, D.C.	-	-	Bolívar	41	26	Boyacá	106	105	Caldas	43	49	Caquetá	149	123	Casanare	118	110	Cauca	104	96	Cesar	56	75	Chocó	52	48	Córdoba	49	40	Cundinamarca	40	37	Guainía	-	-	Guaviare	174	152	Huila	90	83	La Guajira	43	37	Magdalena	48	34	Meta	118	76	Nariño	58	57	Norte de Santander	81	58	Putumayo	147	137	Quindío	36	43	Risaralda	46	42	Santander	82	68	Sucre	50	36	Tolima	73	59	Valle del Cauca	29	19
DEPARTAMENTO	IDC 2019	IDC 2025																																																																																															
Amazonas	26	24																																																																																															
Antioquia	33	28																																																																																															
Arauca	168	144																																																																																															
Archipiélago de San Andrés	75	73																																																																																															
Atlántico	15	13																																																																																															
Bogotá, D.C.	-	-																																																																																															
Bolívar	41	26																																																																																															
Boyacá	106	105																																																																																															
Caldas	43	49																																																																																															
Caquetá	149	123																																																																																															
Casanare	118	110																																																																																															
Cauca	104	96																																																																																															
Cesar	56	75																																																																																															
Chocó	52	48																																																																																															
Córdoba	49	40																																																																																															
Cundinamarca	40	37																																																																																															
Guainía	-	-																																																																																															
Guaviare	174	152																																																																																															
Huila	90	83																																																																																															
La Guajira	43	37																																																																																															
Magdalena	48	34																																																																																															
Meta	118	76																																																																																															
Nariño	58	57																																																																																															
Norte de Santander	81	58																																																																																															
Putumayo	147	137																																																																																															
Quindío	36	43																																																																																															
Risaralda	46	42																																																																																															
Santander	82	68																																																																																															
Sucre	50	36																																																																																															
Tolima	73	59																																																																																															
Valle del Cauca	29	19																																																																																															

DEPARTAMENTO	IDC 2019	IDC 2025
Vaupés	-	-
Vichada	89	79

Fuente: Ministerio de Transporte, cálculos de Consejo Privado de Competitividad y Universidad del Rosario

3.8.2. Red vial primaria por área: desigualdades estructurales

Este indicador, al medir los kilómetros de red vial por cada 100 km², refleja la presencia física del Estado a través de su infraestructura vial. La comparación entre 2019 y 2025 muestra una notable rigidez territorial: la gran mayoría de los departamentos mantienen el mismo valor o presentan variaciones mínimas, lo cual refleja una cobertura estática y, en muchos casos, limitada frente a la extensión territorial.

En departamentos de gran tamaño y baja densidad como Amazonas, Vichada, Guainía y Guaviare, el indicador se mantiene en cero, confirmando la existencia de vacíos persistentes de conectividad. Por el contrario, departamentos pequeños y urbanos como Quindío (de 11 a 13) o Caldas (de 5 a 6) logran aumentos.

Cabe destacar que la media nacional no ha mostrado un aumento representativo, y que la inversión en dobles calzadas o pares viales no ha compensado la baja densidad vial en regiones rurales o de difícil acceso.

Ilustración 3. Red vial primaria por área

DEPARTAMENTO	IDC 2019	IDC 2025
Amazonas	0	0
Antioquia	3	3
Arauca	2	2
Archipiélago de San Andrés	16*	16*
Atlántico	11	10
Bogotá, D.C.	-	-
Bolívar	3	2
Boyacá	6	6
Caldas	5	6
Caquetá	1	1
Casanare	1	1
Cauca	5	5

DEPARTAMENTO	IDC 2019	IDC 2025
Cesar	3	4
Chocó	1	1
Córdoba	4	3
Cundinamarca	5	5
Guainía	-	-
Guaviare	0	0
Huila	5	5
La Guajira	2	2
Magdalena	3	2
Meta	1	1
Nariño	3	3
Norte de Santander	6	4
Putumayo	2	2
Quindío	11	13
Risaralda	10	10
Santander	6	5
Sucre	4	3
Tolima	4	3
Valle del Cauca	6	4
Vaupés	-	-
Vichada	0	0

Fuente: Ministerio de Transporte, cálculos de Consejo Privado de Competitividad y Universidad del Rosario

3.8.3. Porcentaje de vías primarias en buen estado: el reto de la calidad de las carreteras

Este es, posiblemente, el indicador que más ilustra el impacto desigual de la inversión pública y de las concesiones sobre la calidad de la infraestructura vial nacional. Mientras que algunos departamentos consolidan una red primaria en condiciones óptimas, otros han sufrido deterioros notables en tan solo seis años.

Departamentos como Caldas (88 % a 91 %), Tolima (87 % a 93 %) o Quindío (65 % a 87 %) muestran avances significativos, atribuibles en parte a intervenciones sostenidas o a esquemas concesionados con cumplimiento efectivo. Sin embargo, varios territorios presentan deterioros preocupantes, como Amazonas (de 88 % a 61 %), Arauca (51 % a 12 %), San Andrés (87 % a 52 %) y Sucre (100 % a 80 %), lo cual puede reflejar una pérdida de capacidad operativa, ausencia de mantenimiento periódico o fallas en el modelo de gestión.

Lo más grave es que, en ciertos casos, la pérdida de calidad se produce en departamentos con redes pequeñas y poblaciones vulnerables, lo que agudiza el aislamiento relativo y la desigualdad en el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas.

Ilustración 4. Porcentaje de vías primarias en buen estado

DEPARTAMENTO	IDC 2019	IDC 2025
Amazonas	88%	61%
Antioquia	88%	78%
Arauca	51%	12%
Archipiélago de San Andrés	87%	52%
Atlántico	100%	99%
Bogotá, D.C.	-	-
Bolívar	96%	88%
Boyacá	57%	58%
Caldas	88%	91%
Caquetá	53%	55%
Casanare	65%	73%
Cauca	54%	62%
Cesar	90%	79%
Chocó	68%	78%
Córdoba	84%	79%
Cundinamarca	89%	87%
Guainía	-	-
Guaviare	57%	91%
Huila	77%	72%
La Guajira	100%	96%
Magdalena	91%	90%
Meta	80%	79%
Nariño	78%	77%
Norte de Santander	43%	42%
Putumayo	94%	94%
Quindío	65%	87%
Risaralda	84%	69%
Santander	81%	69%
Sucre	100%	80%
Tolima	87%	93%
Valle del Cauca	76%	83%
Vaupés	-	-
Vichada	76%	75%

Fuente: Ministerio de Transporte, cálculos de Consejo Privado de Competitividad y Universidad del Rosario

3.9. Balance general

Aunque el modelo de concesiones ha sido una herramienta central en la política de infraestructura del país, **los datos del IDC confirman que su impacto sobre la equidad territorial es, cuando menos, limitado**. Las diferencias entre departamentos en términos de densidad vial, calidad de la red y proporcionalidad frente a la población se mantienen o incluso se agravan en algunos casos.

Lejos de converger, **el país sigue fragmentado por sus carreteras**: algunos territorios avanzan hacia niveles comparables, mientras otros siguen operando con niveles de infraestructura más propios del siglo XX. Esta situación plantea la necesidad urgente de replantear los mecanismos de asignación, seguimiento y diseño del modelo concesionado, incorporando criterios de equidad territorial, complementariedad con vías secundarias y terciarias, y estándares de calidad mínima para todo el país.

3.10. Casos críticos y problemas actuales del modelo de concesiones viales en Colombia

A pesar de los avances normativos y de aprendizaje institucional acumulado a lo largo de las generaciones de concesiones viales, diversos casos emblemáticos en el país han expuesto deficiencias estructurales persistentes del modelo, tanto en su diseño como en su ejecución. Estos casos no solo reflejan las debilidades señaladas en evaluaciones oficiales como las de 2010 y 2017, sino que también ilustran los riesgos que conlleva mantener esquemas contractuales con baja trazabilidad, limitada articulación territorial y mecanismos de control insuficientes. A continuación, se exponen algunos de los más representativos:

3.10.1 Autopistas del Café: costos, tarifas y reversión

Aunque es uno de los proyectos más antiguos y conocidos del país, la concesión de las Autopistas del Café evidencia múltiples retos estructurales aún vigentes. Se trata de una concesión de primera generación, firmada en 1997 y cuya vigencia se ha extendido más allá de los 25 años. Los principales problemas identificados giran en torno a:

En primer lugar, el contrato original de Autopistas del Café ha experimentado numerosas modificaciones a lo largo de los años, pero no ha logrado la conectividad completa de las tres capitales de la región. Ante estos incumplimientos, empresarios e ingenieros enviaron una carta al presidente Gustavo Petro denunciando las irregularidades de la concesión, que revertirá al Estado en 2027. (Revista Semana, 2023)



<div><ul style="list-style-type: none"><li>● Excesivas modificaciones: Se han suscrito 26 otrosíes, 7 contratos adicionales y 3 modificaciones, lo que refleja ajustes constantes sin una solución definitiva.</li><li>● Litigios y fallos contra la Nación: Dos tribunales de arbitramento (en 2002 y 2016) emitieron laudos en 2004 y 2018, con resultados adversos para el Estado.</li><li>● Infraestructura deficiente: El colapso del puente El Alabrado y la falta de la Variante Sur de Pereira han repercutido negativamente en la movilidad regional.</li></ul><p>A pesar de los compromisos adquiridos, múltiples proyectos continúan sin entregarse, afectando la movilidad y el desarrollo vial de la región:</p><ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Doble calzada y rehabilitación incompletas:</b> No se cumplieron los 190 km prometidos ni se logró concluir la doble calzada entre las tres capitales del Eje Cafetero.</li><li>• <b>Retrasos en obras puntuales:</b> La construcción del retorno en Guayabal (Chinchiná), cerca del peaje de Tarapacá II, sigue pendiente.</li><li>• <b>Troncal de Occidente sin intervención:</b> Un tramo crítico de esta vía no ha recibido las mejoras planificadas.</li><li>• <b>Puente El Rosario en fase inicial:</b> Tras 14 meses de cierre parcial, apenas comienzan los trabajos cerca del peaje de Pavas.</li><li>• <b>Otrosíes pendientes:</b> Varias obras dependen de la aprobación de la ANI y de la formalización de contratos adicionales aún sin concretarse.</li></ul><p>Este caso refleja lo señalado por el DNP en 2010 sobre la escasa capacidad institucional para hacer seguimiento técnico y financiero continuo a los contratos de largo plazo, así como la dificultad para garantizar una reversión ordenada, integral y transparente.</p><p><b>3.10.2. Ruta del Sol II: corrupción, desarticulación y litigios</b></p><p>Uno de los casos más emblemáticos que evidencia las fallas estructurales del modelo de concesiones viales en Colombia es el del Tramo II de la Ruta del Sol. Este proyecto, diseñado para mejorar la conectividad entre el centro y la costa norte del país atravesando departamentos como Cundinamarca, Caldas, Antioquia, Santander, Cesar, Córdoba y Atlántico, fue adjudicado a un consorcio integrado por la firma brasileña Odebrecht y la colombiana Corficolombiana.</p><p>El contrato, que en principio prometía ser una de las apuestas más ambiciosas en materia de infraestructura vial, terminó convirtiéndose en un referente continental de corrupción. Hacia finales de 2016, se conocieron los detalles de un esquema de pagos irregulares utilizados por Odebrecht para asegurar la adjudicación de contratos públicos en distintos países de América Latina, incluido Colombia. En este contexto, se reveló que parte de esos recursos habrían sido destinados al financiamiento de campañas políticas y al soborno de funcionarios.</p></div>	<div><p>Frente a la magnitud del escándalo, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) procedió a la liquidación anticipada del contrato y anunció su reestructuración. Sin embargo, las consecuencias jurídicas y financieras del caso fueron igualmente complejas. En 2018, tras una acción popular interpuesta por ciudadanos, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca declaró la existencia de actos de corrupción y ordenó una indemnización al Estado por más de 800 mil millones de pesos. Esta decisión fue posteriormente revocada por el Consejo de Estado en 2023, dejando sin efectos las medidas de reparación y cerrando el camino judicial para la restitución del daño al patrimonio público. (Transparencia por Colombia, 2020)</p><p>La Ruta del Sol II es un ejemplo extremo de lo que el informe de Econometría (2010) ya advertía: la falta de modelos estructurados desde el punto de vista del Estado, la alta discrecionalidad contractual y la debilidad institucional en la defensa jurídica y la solución de controversias. También evidencia que la corrupción se alimenta de la opacidad y de la ausencia de mecanismos independientes de seguimiento.</p><p><b>3.10.3. Peajes en zonas suburbanas: conflictos sociales y legitimidad del cobro</b></p><p>Otro de los elementos más críticos en la actualidad tiene que ver con la ubicación de los peajes en zonas de alta densidad urbana o periurbana, sin que existan mecanismos efectivos de compensación o segmentación del cobro. Casos como el peaje de Turbaco (Bolívar) (El Universal, 2025), o el peaje los Andes ubicado en la Autopista Norte de Bogotá y fundamental para desplazarse hacia municipios como Chía, (INFOBAE, 2025) han provocado protestas ciudadanas:</p><ul style="list-style-type: none"><li>● Los residentes denuncian cobros excesivos por trayectos cortos y de uso obligatorio para acceder a servicios básicos.</li><li>● El modelo no contempla tarifas diferenciales ni exenciones progresivas para residentes, pequeños transportadores o vehículos de servicio público.</li><li>● En muchos casos, la socialización del proyecto se limita a una audiencia pública extemporánea, sin participación efectiva de las alcaldías o comunidades.</li></ul><p>La evaluación de 2010 ya alertaba sobre los conflictos sociales derivados del pago frecuente en tramos urbanos, proponiendo la creación de peajes sociales y medios tecnológicos de cobro más racionales. Sin embargo, 15 años después, el problema no solo persiste, sino que se ha agudizado por el crecimiento urbano alrededor de las vías concesionadas.</p></div>
<div><p><b>3.10.4. Autopista al Mar 1: retrasos, adiciones y afectaciones ambientales</b></p><p>La Autopista al Mar 1, concesión del programa 4G adjudicada en 2014, conecta Medellín con el Urabá antioqueño, una zona de alta relevancia estratégica por su salida al mar Caribe. Pese a su importancia geopolítica y logística, el proyecto ha enfrentado varias dificultades (El Tiempo, 2025):</p><ul style="list-style-type: none"><li>● <b>Retrasos significativos</b> en la ejecución de obras, particularmente en el túnel del Toyo, una de las obras clave del corredor, que ha tenido que ser reprogramada varias veces por problemas de contratación, sobre costos y dificultades técnicas.</li><li>● <b>Adiciones presupuestales recurrentes</b> y cambios en las condiciones iniciales del contrato, lo cual ha puesto en entredicho la calidad de la estructuración financiera y técnica del proyecto.</li><li>● <b>Afectaciones ambientales</b> en ecosistemas de alta sensibilidad, como bosques húmedos tropicales y zonas protegidas, con denuncias de comunidades locales por cambios en el flujo hídrico y sedimentación de fuentes hídricas.</li></ul><p>El caso de la Autopista al Mar 1 revela cómo incluso en proyectos de cuarta generación, supuestamente más estructurados, persisten problemas de planificación territorial, deficiente evaluación de riesgos y sobrestimación de la capacidad institucional para acompañar procesos complejos de infraestructura.</p><p><b>3.10.5. Vía Pasto–Rumichaca: descoordinación interinstitucional y fragmentación de obras</b></p><p>La vía Pasto–Rumichaca, que conecta Colombia con Ecuador y hace parte del corredor panamericano, ha sido objeto de una concesión cuya ejecución ha estado marcada por la descoordinación interinstitucional y una pobre articulación con las autoridades locales:</p><ul style="list-style-type: none"><li>● El contrato original, adjudicado en el marco del programa 4G, fue modificado en varias ocasiones, dando lugar a cambios en los tramos prioritarios y a una ejecución fragmentada, con segmentos terminados y otros detenidos.</li><li>● A pesar de ser una vía internacional estratégica, la ejecución ha estado concentrada en tramos específicos y no se ha logrado completar de manera integral, lo cual afecta la funcionalidad del corredor como un todo.</li></ul></div>	<div><ul style="list-style-type: none"><li>● Se han reportado problemas en la adquisición predial, conflictos sociales y críticas sobre la calidad del mantenimiento, especialmente en la zona de Ipiales, que ha visto deteriorarse los tramos que aún no han sido intervenidos. De hecho la Contraloría General de la Nación encontró 10 hallazgos en materia fiscal y administrativa sobre los cuales hay algún tipo de inconsistencia. (La W, 2013)</li></ul><p>Este caso pone en evidencia uno de los riesgos más importantes del modelo actual: la falta de integralidad y visión de red en las intervenciones concesionadas, que tienden a ejecutarse como segmentos aislados sin una lógica funcional o territorial coherente.</p><p><b>3.11. Beneficios del nuevo marco normativo</b></p><p>La adopción del nuevo marco normativo para las concesiones viales representa un avance significativo en la modernización institucional del país en materia de infraestructura. Esta propuesta legislativa no solo corrige distorsiones acumuladas en las últimas décadas, sino que genera las condiciones para que el modelo contribuya efectivamente al desarrollo territorial equitativo, la eficiencia fiscal y la gobernanza democrática.</p><p>Uno de los principales beneficios esperados es la mejora sustancial en la transparencia y trazabilidad de la gestión precontractual y contractual. La obligatoriedad de fases de prefactibilidad, los requisitos de estructuración técnica y la interoperabilidad de datos permitirán que cada proyecto cuente con una base técnica sólida, verificable y públicamente accesible. Con ello, se mitigan los riesgos de decisiones arbitrarias, renegociaciones onerosas y conflictos legales, que históricamente han afectado la ejecución y credibilidad del modelo de concesiones.</p><p>En segundo lugar, el nuevo marco legal promoverá una mayor equidad territorial y social en el acceso a la infraestructura vial, al exigir mecanismos de participación real de las entidades territoriales y a través de una estructura tarifaria más justa. Departamentos históricamente excluidos del desarrollo vial, o comunidades fuertemente impactadas por estaciones de peaje mal ubicadas o tarifas desproporcionadas, verán fortalecida su capacidad de incidencia y protección frente a decisiones que afectan directamente su bienestar y desarrollo económico.</p><p>En tercer lugar, se espera un impacto positivo en la eficiencia del gasto público y la sostenibilidad fiscal. La implementación de estudios técnicos exigentes desde etapas tempranas, acompañados por esquemas rigurosos de evaluación y control, contribuirán a reducir la desviación de costos, el uso ineficiente de recursos públicos, y la materialización de pasivos contingentes que hoy generan presiones presupuestales crecientes. Esto es especialmente relevante considerando que los compromisos de pagos futuros derivados de APPs han alcanzado niveles considerables en el presupuesto nacional.</p></div>

<p>Asimismo, el nuevo marco contribuirá a fortalecer la confianza ciudadana e institucional. La obligación de rendición de cuentas, el acceso público a la información técnica y financiera de los contratos, y la incorporación de mecanismos de vigilancia ciudadana robustos, como la veeduría sobre la fijación de tarifas y la fiscalización del cumplimiento de estándares de servicio, permitirán que la ciudadanía recupere un rol activo en la supervisión del modelo. Esto reducirá el malestar social y las tensiones territoriales que han rodeado a varios proyectos concesionados.</p> <p>Desde la perspectiva operativa, se anticipa una mejora integral en los niveles de servicio y control de calidad de las vías, producto del vínculo contractual obligatorio entre retribución y cumplimiento de estándares. Esto introduce incentivos adecuados para que los concesionarios mantengan en óptimas condiciones la infraestructura, con impactos directos en la seguridad vial, la competitividad logística y la calidad de vida de los usuarios.</p> <p>Finalmente, el nuevo marco legal permitirá una planificación más coherente y estratégica del sistema vial nacional, al articular los proyectos de concesión con la planeación territorial, los planes maestros de transporte y los objetivos de desarrollo regional. Esta articulación, hasta ahora débil y fragmentaria, es fundamental para garantizar que las inversiones respondan a prioridades de largo plazo, y no solo a oportunidades de financiación privada o intereses coyunturales.</p> <p>En conjunto, el proyecto sienta las bases para una transformación estructural del modelo de concesiones viales, alineada con los principios constitucionales de equidad, eficiencia y participación. Su aprobación por parte del Congreso no solo representa un ajuste técnico necesario, sino un compromiso ético e institucional con un desarrollo más justo, transparente y sostenible.</p> <p><b>3.12. Conclusión y llamado al Congreso</b></p> <p>El modelo de concesiones viales ha sido, sin lugar a dudas, una herramienta central para el desarrollo de la infraestructura del país en las últimas tres décadas. Sin embargo, su consolidación se ha dado en un entorno de profundas asimetrías institucionales, debilidades normativas y vacíos de control que han limitado su potencial transformador y han generado tensiones sociales, territoriales y fiscales que hoy son inocultables.</p> <p>Las evaluaciones disponibles, coinciden en señalar la falta de planeación integral tanto en el período precontractual como en el contractual, los desequilibrios contractuales, la inequidad en la distribución de cargas, y la ausencia de mecanismos robustos de participación y trazabilidad. A pesar de la magnitud del modelo y de los compromisos presupuestales involucrados, Colombia no cuenta aún con una arquitectura normativa que garantice que cada proyecto responda a</p>	<p>criterios técnicos, sociales y fiscales claramente definidos desde su origen hasta su cierre contractual.</p> <p>Esta propuesta legislativa busca justamente corregir esas falencias, avanzando hacia un modelo más transparente, participativo, equitativo y fiscalmente responsable. No se trata de desmontar el esquema de concesiones ni las vías con peaje a cargo de la Nación y los Entes Territoriales, sino de dotarlo de un marco jurídico moderno, coherente con las transformaciones del país, con las lecciones aprendidas y con las demandas legítimas de los ciudadanos y las entidades territoriales.</p> <p>El Congreso de la República tiene en sus manos la oportunidad histórica de dar un paso firme hacia una política de infraestructura más democrática y sostenible. Este proyecto de ley no solo responde a las exigencias del presente, sino que anticipa los retos del futuro: la necesidad de una infraestructura resiliente, bien distribuida y gestionada con criterios de servicio público, eficiencia y equidad.</p> <p>Por estas razones, se invita respetuosamente al Congreso a estudiar, debatir y aprobar esta iniciativa, como una muestra de compromiso con el interés general, la buena administración de los recursos públicos y el fortalecimiento institucional de Colombia.</p> <p><b>3.13. Fundamento técnico y suscripción profesional del proyecto de ley</b></p> <p>De conformidad con lo dispuesto en la Ley 842 de 2003, el presente proyecto de ley ha contado con sustento técnico por parte de un profesional de la ingeniería debidamente matriculado, en atención a que su contenido se enmarca dentro de las actividades definidas como propias del ejercicio legal de la ingeniería en Colombia.</p> <p>El artículo 2 de dicha ley establece que hacen parte del ejercicio profesional de la ingeniería, entre otras, la planeación, estructuración, diseño, evaluación y administración de obras de infraestructura vial, incluyendo carreteras, vías urbanas y rurales, así como todo lo relacionado con la planeación del transporte terrestre. Estas actividades están directamente vinculadas con el objeto de esta iniciativa legislativa, la cual busca regular integralmente las etapas de formulación, ejecución y seguimiento de proyectos viales con cobro de peaje.</p> <p>De igual manera, el artículo 6 determina como requisito obligatorio para ejercer legalmente la ingeniería en el país, la inscripción en el Registro Profesional que administra el Consejo Profesional Nacional de Ingeniería (COPNIA), mientras que el artículo 18 establece que todo trabajo relacionado con el ejercicio de la ingeniería debe ser dirigido por un ingeniero con</p>
<p>matrícula profesional vigente en la rama respectiva. En consecuencia, la formulación técnica de este proyecto de ley ha sido realizada conforme a estas disposiciones legales.</p> <p>En cumplimiento del artículo 33 de la Ley 842 de 2003, que impone a los profesionales el deber de abstenerse de emitir conceptos sin tener la convicción absoluta de estar debidamente informados, se deja constancia de que la propuesta normativa fue elaborada con sustento técnico, normativo y ético, bajo responsabilidad profesional, garantizando su pertinencia y viabilidad desde la ingeniería de infraestructura.</p> <p>Este proyecto de ley ha contado con sustento técnico del ingeniero José Fernando Botero Calderón (COPNIA 11228148555CLD), conforme a lo dispuesto por la Ley 842 de 2003 sobre el ejercicio legal de la ingeniería en Colombia:</p> <p><b>José Fernando Botero Calderón</b> Ingeniero Industrial – Universidad Nacional de Colombia Matrícula Profesional COPNIA No. 11228148555CLD Fecha de expedición: 29 de noviembre de 2007 Especialista en Gerencia y Estructuración de Proyectos de Infraestructura</p> <p><b>3.14. Referencias bibliográficas</b></p> <p>Agencia Nacional de Infraestructura. (2024). <i>Proyectos ANI - Modo Carretero</i>. Obtenido de Ani.gov.co: <a href="https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-modo-carretero">https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-modo-carretero</a></p> <p>Agencia Nacional de Infraestructura. (2024). <i>Proyectos ANI - Peajes</i>. Obtenido de <a href="https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-peajes">https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-peajes</a></p> <p>Banco Mundial. (2023). <i>Logistics Performance Index</i>. Washington: Banco Mundial. Obtenido de <a href="https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/column/C/COL/2023">https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/column/C/COL/2023</a></p> <p>Centro Nacional de Consultoría. (2017). <i>Evaluación prospectiva de los impactos económicos, sociodemográficos, espaciales y ambientales del programa de concesiones de cuarta generación 4G.</i>. 2017: Departamento Nacional de Planeación.</p> <p>Consejo Privado de Competitividad &amp; Universidad del Rosario. (2025). <i>Índice Departamental de Competitividad 2025</i>. Obtenido de <a href="https://compite.com.co/indice-departamental-de-competitividad-idc/">https://compite.com.co/indice-departamental-de-competitividad-idc/</a></p> <p>Consejo Privado de Competitividad. (2025). <i>Informe Nacional de Competitividad 2025</i>. Obtenido de <a href="https://compite.com.co/wp-content/uploads/INC-2024.pdf">https://compite.com.co/wp-content/uploads/INC-2024.pdf</a></p>	<p>Econometría Consultores. (2010). <i>Evaluación del Modelo de Concesiones Viales en Colombia</i>. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.</p> <p>El Tiempo. (29 de 05 de 2025). <i>Vía al Mar: gobernador de Antioquia y alcalde de Medellín cuentan cuándo estará lista la obra, en foro de EL TIEMPO</i>. Obtenido de <a href="https://www.eltiempo.com/economia/sectores/via-al-mar-gobernador-antioquia-y-alcalde-de-medellin-cuentan-cuando-estara-lista-la-obra-en-foro-de-el-tiempo-3458697#:~:text=esperamos%20que%20al%20final%20del,precis%C3%B3%20el%20alcalde%20de%20Medell%C3%ADn.">https://www.eltiempo.com/economia/sectores/via-al-mar-gobernador-antioquia-y-alcalde-de-medellin-cuentan-cuando-estara-lista-la-obra-en-foro-de-el-tiempo-3458697#:~:text=esperamos%20que%20al%20final%20del,precis%C3%B3%20el%20alcalde%20de%20Medell%C3%ADn.</a></p> <p>El Universal. (27 de 02 de 2025). <i>Cobro en el peaje de Turbaco ya ha sido suspendido más de 10 veces</i>. Obtenido de <a href="https://www.eluniversal.com.co/regional/bolivar/2025/02/27/cobro-en-el-peaje-de-turbaco-ya-ha-sido-suspendido-mas-de-10-veces/">https://www.eluniversal.com.co/regional/bolivar/2025/02/27/cobro-en-el-peaje-de-turbaco-ya-ha-sido-suspendido-mas-de-10-veces/</a></p> <p>Función Pública. (1995). <i>Gestor Normativo</i>. Obtenido de <a href="https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296">https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296</a></p> <p>Función Pública. (2012). <i>Gestor Normativo</i>. Obtenido de <a href="https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45329">https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45329</a></p> <p>INFOBAE. (03 de 01 de 2025). <i>Polémica por peaje en la salida norte de Bogotá que subió más del 30%: Gobierno explicó por qué</i>. Obtenido de <a href="https://www.infobae.com/colombia/2025/01/03/polemica-por-peaje-a-la-salida-de-bogota-que-subio-mas-del-30-gobierno-explico-por-que/#:~:text=El%20duro%20incremento%20en%20el,con%20el%20porcentaje%20final%20aplicado.&amp;text=El%20Ministerio%20de%20Transporte%2">https://www.infobae.com/colombia/2025/01/03/polemica-por-peaje-a-la-salida-de-bogota-que-subio-mas-del-30-gobierno-explico-por-que/#:~:text=El%20duro%20incremento%20en%20el,con%20el%20porcentaje%20final%20aplicado.&amp;text=El%20Ministerio%20de%20Transporte%2</a></p> <p>La W. (07 de 10 de 2013). <i>En vilo 10 kilómetros de la vía Pasto – Rumichaca – Chachagüí</i>. Obtenido de <a href="https://www.wradio.com.co/noticias/actualidad/en-vilo-10-kilometros-de-la-via-pasto--rumichaca--chachagui/20131007/nota/1989891.aspx">https://www.wradio.com.co/noticias/actualidad/en-vilo-10-kilometros-de-la-via-pasto--rumichaca--chachagui/20131007/nota/1989891.aspx</a></p> <p>Ministerio de Transporte. (2024). <i>Anuario Nacional de Transporte</i>. Obtenido de <a href="https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp/">https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp/</a></p> <p>Revista Semana. (17 de 5 de 2023). <i>¿Cansados de Autopistas del Café? Profesionales, ciudadanos, empresarios y líderes se quejan ante el presidente Petro</i>. Obtenido de <a href="https://www.semana.com/nacion/armenia/articulo/cansados-de-autopistas-del-cafe-profesionales-ciudadanos-empresarios-y-lideres-se-quejan-ante-el-presidente-petro/202357/">https://www.semana.com/nacion/armenia/articulo/cansados-de-autopistas-del-cafe-profesionales-ciudadanos-empresarios-y-lideres-se-quejan-ante-el-presidente-petro/202357/</a></p> <p>Transparencia por Colombia. (2020). <i>Ruta del Sol: una lucha contra la corrupción y la impunidad</i>. Obtenido de <a href="https://transparenciacolombia.org.co/caso-corrupcion-ruta-del-sol-ii/">https://transparenciacolombia.org.co/caso-corrupcion-ruta-del-sol-ii/</a></p>

<div><div>Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte. (2024). <i>Historia de la concesiones carreteras en Colombia</i>. Obtenido de <a href="https://storymaps.arcgis.com/stories/ed04372c772c4d598bd872c3ba9481c2">https://storymaps.arcgis.com/stories/ed04372c772c4d598bd872c3ba9481c2</a></div><div><div>4. Socializaciones del proyecto de ley al ecosistema de infraestructura vial del país</div><div><div>4.1. Mesa técnica y socialización del proyecto de ley con UTLs</div><div><p>La mesa técnica sobre el Proyecto de Ley 029 de 2025, “por medio del cual se dictan lineamientos técnicos para los estudios de prefactibilidad, factibilidad, fijación de tarifas de peajes e inversión del recaudo en Colombia”, se desarrolló como un espacio dirigido principalmente a las y los asesores de los senadores integrantes de la Comisión Sexta del Senado. El objetivo fue socializar el contenido del proyecto antes del primer debate, dada su alta tecnicidad, y recopilar comentarios preliminares que permitan ajustar y afinar la iniciativa legislativa. La sesión fue convocada y liderada por el senador Guido Echeverrcon el objetivo de presentar el articulado en un lenguaje más accesible para asesores no especializados en ingeniería.</p><p>En la apertura se explicó que el proyecto ha contado con el sustento técnico del ingeniero José Fernando Botero Calderón, egresado de la Universidad Nacional y con cerca de treinta años de experiencia en concesiones e infraestructura vial (estructuración, construcción de dobles calzadas, juntas de concesiones y dictámenes periciales en tribunales arbitrales). El ingeniero Botero presentó los objetivos centrales de la iniciativa: asegurar que los proyectos viales con peaje sean de beneficio conjunto para los ciudadanos —expresamente subrayados como actores centrales—, la Nación y el sector privado; fortalecer la autonomía territorial y la participación activa de las regiones desde la fase de prefactibilidad; garantizar el adecuado mantenimiento de las vías, especialmente cuando reversionen a la Nación o a Inviás; mejorar la planeación de las etapas de prefactibilidad y factibilidad, incorporando herramientas como cronogramas tipo <i>Work Breakdown Structure (WBS)</i>, estudios ambientales tempranos y una gestión más rigurosa de los predios; y, finalmente, mitigar los riesgos del modelo, en particular aquellos que hoy recaen de manera desproporcionada sobre el Estado por vacíos o ambigüedades normativas.</p><p>El senador Guido Echeverri complementó esta introducción con una reflexión política y legislativa: señaló que se trata de un proyecto complejo, que toca aspectos de ingeniería, finanzas públicas, infraestructura y descentralización, y que precisamente por ello se consideró indispensable abrir primero un diálogo técnico con los equipos asesores de la Comisión Sexta. Destacó que el propósito no es desmontar el modelo de concesiones, sino actualizar y corregir el marco legal a la luz de la experiencia acumulada, cerrando vacíos que hoy permiten múltiples</p></div></div></div></div>	<div><p>interpretaciones, alargando procesos de estructuración y ejecución, y generando litigios prolongados que terminan afectando a las regiones y a los usuarios. Enfatizó la necesidad de introducir reglas claras sobre equidad fiscal (que los territorios reciban una inversión proporcional a lo que aportan vía peaje), participación de entidades territoriales en la definición de trazados y decisiones de proyecto, transparencia en la información (incluyendo modelos financieros públicos cuando se trate de recursos públicos) y plazos definidos tanto para la estructuración como para la terminación o reversión de las concesiones.</p><p>Dado el carácter técnico del articulado, el equipo del senador explicó que, además de haber circulado previamente el texto completo del proyecto a las UTL, se preparó un conjunto de diapositivas con resúmenes de cada artículo en un lenguaje más sencillo. A partir de estas filminas se fue desglosando el contenido: objeto y alcance de la ley; reglas sobre prefactibilidad y factibilidad; criterios para fijación de tarifas y ubicación de estaciones de peaje; principios de equidad fiscal; exigencias de pago electrónico interoperable; lineamientos para control de calidad y normas técnicas obligatorias; reglas sobre reversión, destino del recaudo y administración fiduciaria; y la creación de comités de proyecto para los peajes a cargo de Inviás, con participación regional. Sobre esa base, se abrió un espacio de preguntas e intervenciones de las y los asesores presentes, incluyendo consultas sobre la articulación con otros proyectos de ley en trámite, la publicidad de los modelos financieros y los mecanismos para evitar que cambios en puntos de recaudo o en las condiciones de factibilidad comprometan la viabilidad de los proyectos. El senador cerró la sesión indicando que esta mesa técnica es un primer paso de socialización interna en la Comisión Sexta y que, a partir de los insumos recibidos, se continuará con nuevas reuniones con entidades nacionales, asociaciones y actores del sector antes del debate formal en comisión.</p></div> <div><div>4.1. Mesa técnica, Reforma el sistema de peajes con agremiaciones y entidades del gobiernoO</div><div><p>El 25 de septiembre se realizó mesa técnica para discutir el proyecto de ley , esta fue liderada por el senador Guido Echeverri y contó con la asistencia del Senador Carlos Guevara, además, del doctor José Fernando Botero Calderón, asesor técnico del proyecto de ley.</p><p>Por parte de los gremios del sector participaron el doctor Juan Carlos Quiñones, vicepresidente jurídico de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI); el coordinador de la vicepresidencia jurídica de la misma Cámara; y el ingeniero Carlos García, vicepresidente técnico de la Cámara Colombiana de la Infraestructura.</p><p>En representación del Gobierno nacional y las entidades públicas asistieron Raisa Reyes, del despacho del Ministerio de Transporte; Mario Franco, coordinador del grupo económico y financiero del Ministerio de Transporte; Ramón Lobo, gerente nacional de peajes del Instituto</p></div></div>
<div><p>Nacional de Vías (Inviás); Pabla Martínez, abogada de la Dirección Jurídica de Inviás; Norma Castellanos, funcionaria de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del Departamento Nacional de Planeación (DNP); Camilo Suárez, director de asuntos legislativos de Asocapitales; y el doctor Ariel Lozano Gaitán, vicepresidente jurídico de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Asimismo, intervino en la parte final un representante de INVIAS para referirse al manejo de peajes, tarifas especiales y al régimen de reversión de concesiones desde la perspectiva de dicha entidad.</p><p>La sesión fue instalada por el senador Guido Echeverri, quien explicó que el propósito del proyecto va más allá de una reforma puntual al régimen de peajes: se trata de actualizar el marco legislativo del modelo de concesiones viales en Colombia. Señaló que el objetivo no es desmontar el sistema de concesiones —al cual manifestó explícito respaldo— sino corregir vacíos, fortalecer la transparencia, la participación ciudadana y el rigor técnico, de manera que el modelo continúe funcionando y sea percibido como equitativo y sostenible, especialmente frente a las brechas de infraestructura vial que mantiene el país frente a otros Estados y a los estándares de la OCDE.</p><p>El equipo técnico del senador, encabezado por Juan Carlos Mora y el doctor José Fernando Botero, expuso los objetivos de la iniciativa: asegurar que los proyectos con peajes beneficien simultáneamente a usuarios, Nación y sector privado; respetar la autonomía territorial y fortalecer la participación de las regiones; garantizar el adecuado mantenimiento de las vías, especialmente cuando reversionen a Inviás; mejorar la planeación en las etapas de prefactibilidad y factibilidad —incluyendo cronogramas tipo <i>Work Breakdown Structure (WBS)</i> y claridad ambiental— y mitigar los riesgos, en particular para el Estado.</p><p>Posteriormente se presentó un resumen del articulado, sin entrar en el detalle jurídico artículo por artículo, sino destacando los mensajes centrales. Se explicó que el proyecto define lineamientos para las etapas de prefactibilidad y factibilidad, establece reglas para fijar tarifas y ubicar las estaciones de peaje, regula la distribución del recaudo y busca elevar la transparencia y los niveles mínimos de servicio. Se enfatizó la introducción de criterios de equidad fiscal, la definición de tramos y su asociación con estaciones de peaje, la obligación de peaje electrónico interoperable en todo el país, las exenciones y tarifas diferenciales para ciertos usuarios y residentes, así como límites a las modificaciones entre prefactibilidad y factibilidad. También se mencionó la creación de comités de proyectos para los peajes a cargo de Inviás, la prohibición de peajes en vías terciarias y ajustes a las leyes 105 de 1993 y 1508 de 2012 (entre otras), con el fin de modernizar el régimen.</p><p>En el bloque de intervenciones gremiales, la Cámara Colombiana de la Infraestructura, a través de Juan Carlos Quiñones y Carlos García, presentó una serie de observaciones estructurales en nombre del sector. Reconocieron que el proyecto contiene propuestas valiosas, pero advirtieron que algunos requisitos podrían introducir rigideces e incertidumbre en la estructuración de las APP, afectando el apetito de financiadores e inversionistas. Plantearon inquietudes sobre la exigencia de alternativas técnicas adicionales a cargo de la entidad pública, los tiempos y costos</p></div>	<div><p>que ello implicaría, el grado de intervención de comités externos en decisiones de tarifa y diseño, el respeto por las competencias constitucionales entre Nación y entidades territoriales, la conveniencia de destinar el recaudo únicamente al tramo donde se ubica el peaje y los efectos de una regulación demasiado uniforme en un país con realidades técnicas, geográficas y financieras tan disímiles.</p><p>Luego intervinieron representantes del Gobierno nacional. Desde el Departamento Nacional de Planeación (DNP) se informó que se adelanta una evaluación del programa de concesiones viales que incluye el componente de peajes. Por su parte, el vicepresidente jurídico de la ANI, Ariel Lozano subrayó que el sector privado cumple un papel esencial en el desarrollo de la infraestructura vial y que cualquier modificación al modelo de concesiones debe evitar desincentivar la inversión, pues la experiencia de la ANI demuestra que una estructuración inadecuada puede generar litigios y retrasos. Mencionó que actualmente existen 44 proyectos de concesión en ejecución (de primera a quinta generación) y 44 tribunales de arbitramento en curso, muchos de ellos derivados de fallas en la estructuración inicial o en la distribución de riesgos entre el Estado y los concesionarios.</p><p>También resaltó la necesidad de involucrar al Ministerio de Hacienda, al Departamento Nacional de Planeación (DNP) y al Ministerio de Transporte en el análisis del proyecto, para asegurar coherencia fiscal, técnica y de planificación. Señaló que debe prestarse especial atención al proceso de reversión de las concesiones, a la redistribución de peajes a nivel nacional y al manejo de las tarifas diferenciales, que, si bien son necesarias para aliviar la carga sobre las comunidades locales, deben estar previstas desde la fase de estructuración financiera para no generar desequilibrios ni demandas posteriores.</p><p>Finalmente, insistió en que el proyecto es una oportunidad para ordenar la red de peajes y revisar la distancia y concentración de casetas, pero advirtió que cualquier rediseño debe hacerse con base en criterios técnicos, económicos y de seguridad vial, garantizando la sostenibilidad del sistema y la confianza de los inversionistas.</p><p>En segundo lugar, destacó los avances en interoperabilidad del recaudo electrónico, indicando que casi el 100 % de las estaciones del Inviás ya operan bajo este sistema, salvo tres que enfrentan dificultades técnicas o de seguridad.</p><p>Por último, abordó el problema de las vías que reversionen a Inviás tras finalizar una concesión, advirtiendo que, aunque la entidad está preparada para recaudar peajes, no siempre dispone de recursos presupuestales inmediatos para el mantenimiento, pues los ingresos ingresan al Tesoro Nacional y sólo pueden ejecutarse una vez aprobados por el Presupuesto General de la Nación. Esta situación —añadió— explica el deterioro de varios corredores revertidos y la percepción ciudadana de que se pagan peajes sin mejoras visibles en las vías.</p></div>



<p>El senador Carlos Guevara intervino para respaldar la iniciativa, subrayando tres ejes: la urgencia de implementar un sistema unificado de pago electrónico de peajes con recaudador independiente para garantizar trazabilidad y auditoría; la necesidad de revisar la densidad y ubicación de peajes —evitando casetas cada pocos kilómetros— y la conveniencia de explorar esquemas de financiación y corresponsabilidad distintos que no trasladen cargas desproporcionadas a los usuarios por periodos tan prolongados. Finalmente, un funcionario de Inviás complementó el debate desde la perspectiva de las vías no concesionadas, explicando la experiencia con tarifas diferenciales en 25 de las 36 estaciones de la entidad, la complejidad técnica y regulatoria para definir las, el avance en interoperabilidad y, en particular, las dificultades que enfrenta el Instituto al recibir vías en reversión sin contar con recursos oportunamente apropiados en el Presupuesto General de la Nación, lo que repercute en el mantenimiento efectivo de los corredores.</p> <p>En el cierre de la sesión, el senador Guido Echeverri agradeció la participación de las agremiaciones y de las entidades del Gobierno, resaltó el carácter plural y democrático del intercambio y reconoció que existen miradas distintas entre el gremio concesionario, las entidades públicas y la ciudadanía. Reiteró que el objetivo no es regresar a un modelo estatista de obra pública, sino ajustar el régimen de concesiones para hacerlo más equitativo, transparente y predecible, incluyendo la discusión sobre el destino de los recursos una vez revierten las concesiones y la articulación con una futura ley de competencias y con el proyecto sobre peajes que ya cursa en plenaria. Dejó expresamente abiertas las puertas de su despacho y de su equipo técnico para seguir recibiendo documentos, comentarios y propuestas de ajuste al articulado y señaló que esta mesa es apenas el inicio de una discusión más amplia para construir, de manera concertada, una regulación del sistema de peajes que sea funcional para el país, razonable para los usuarios y viable para el sector privado.</p> <p><b>5. Conceptos sobre el proyecto de ley</b></p> <p>Se remitió el Proyecto de Ley 029 de 2025 a las siguientes entidades: la Cámara Colombiana de Infraestructura, la Federación Nacional de Departamentos, la Federación Nacional de Municipios, Asocapitalías, Asointermedias, Fedesarrollo, el Centro Regional de Finanzas Sostenibles de la Universidad de los Andes y Corficolombiana.</p> <p>El envío tuvo como propósito recibir sus comentarios, posturas y observaciones técnicas frente al articulado, en el marco de la socialización previa al debate legislativo. Asimismo, se solicitó formalmente concepto a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), al Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y al Ministerio de Transporte, dada su competencia directa en la materia.</p>	<p><b>5.1. Concepto INVÍAS</b></p> <p>el Instituto Nacional de Vías INVÍAS remitió una serie de observaciones jurídicas, técnicas y financieras destinadas a enriquecer la discusión y aportar insumos para el perfeccionamiento de la iniciativa. Estos comentarios se formularon en cumplimiento de los procedimientos de articulación institucional y buscan garantizar que el nuevo marco normativo sea coherente con la estructura del sector transporte, la sostenibilidad financiera de los proyectos viales y las competencias legales de las entidades involucradas.</p> <p>De acuerdo con el Instituto, el proyecto aborda correctamente la necesidad de modernizar los lineamientos sobre tarifas, localización de estaciones, mecanismos de recaudo y esquemas de inversión, temas cuya importancia constitucional ha sido ampliamente reconocida. El INVÍAS recuerda que el Congreso es competente para regular la materia y que el peaje, en tanto tasa destinada al financiamiento de infraestructura vial, constituye un mecanismo esencial para garantizar mantenimiento, operación y desarrollo de la red nacional y territorial.</p> <p>Aun cuando la entidad reconoce la intención de ordenar y actualizar el marco jurídico, plantea que ciertas disposiciones pueden generar tensiones con la legislación vigente, especialmente con la Ley 105 de 1993 y con las obligaciones contractuales actuales. En este sentido, propone que varios de los cambios contemplados en el proyecto, particularmente los relacionados con esquemas tarifarios, exenciones, mecanismos de recaudo e inversión del peaje, se apliquen únicamente a nuevos contratos o estructuras futuras, evitando impactos sobre concesiones en curso y preservando la estabilidad jurídica y financiera del sistema.</p> <p>En materia técnica, el INVÍAS explica que algunos aspectos ya cuentan con regulación existente. Por ejemplo, el recaudo electrónico interoperable opera hoy en 33 de 36 estaciones del Instituto, por lo que la norma podría concentrarse en unificar plazos y fortalecer estándares, más que en replicar obligaciones ya implementadas. También señala retos asociados a la exigencia de dispositivos electrónicos para efectos de exenciones, dado que los intermediarios autorizados no muestran actualmente incentivos económicos para expandir este servicio. En cuanto a la presencia permanente de policía de tránsito en todos los peajes, advierte que el pie de fuerza disponible hace difícil garantizar esa cobertura y que las dinámicas sociales en las estaciones de recaudo requieren enfoques más flexibles. Sobre la ubicación de casetas, el Instituto plantea que algunas reglas muy rígidas podrían limitar decisiones técnicas indispensables para la sostenibilidad de los proyectos, afectar cierres financieros o reducir recaudo en zonas de alto tráfico. Sugiere que, de mantenerse, apliquen únicamente para instalaciones futuras.</p> <p>Desde la perspectiva financiera, el Instituto destaca que cualquier modificación a tarifas vigentes o ampliación de exenciones genera impactos directos sobre el recaudo y, por tanto, sobre la capacidad de financiar mantenimiento, operación y nuevas obras. Por ello, insiste en que las</p>
<p>medidas que impliquen nuevos costos o alteraciones a los esquemas actuales se implementen después de finalizar los contratos en curso, como el que el INVÍAS mantiene hasta 2031. Señala además que exonerar a residentes que transitan dentro de su municipio en presencia de peajes intermedios podría disminuir significativamente la disponibilidad de recursos y aumentar compensaciones a operadores. También recuerda que el proyecto no identifica fuentes para cubrir los costos tecnológicos, operativos y administrativos de las nuevas exigencias, por lo que invita a profundizar en el análisis fiscal correspondiente.</p> <p>En el análisis del articulado, la entidad formula recomendaciones puntuales. Señala la necesidad de precisar el alcance del objeto para incluir la infraestructura no sometida a peaje pero esencial para la continuidad de los corredores. En la modificación del artículo 21 de la Ley 105, observa que algunas competencias asignadas a entidades territoriales deben armonizarse con el rol rector del Ministerio de Transporte y con las reglas actuales de destino del recaudo. También advierte que algunas definiciones están ya establecidas en la regulación y que no sería conveniente ampliar exenciones a vehículos privados con fines lucrativos ni crear exenciones nuevas no previstas en la Ley 787 de 2002. Sobre el pago y control electrónico, sugiere evitar incorporar disposiciones sancionatorias o de descuento que corresponden al Código Nacional de Tránsito y no guardan unidad temática con la materia del proyecto. Respecto a la ubicación de casetas, plantea ajustes para mantener flexibilidad técnica y evitar efectos no deseados en modelos financieros.</p> <p>En cuanto a los artículos sobre gestión de proyectos, comités, reversión y distribución de recursos, el INVÍAS sugiere revisar su alcance para no interferir con la planeación institucional, no limitar la capacidad de inversión en la red nacional y no regular por ley asuntos de carácter puramente administrativo ya contenidos en decretos y documentos contractuales. Resalta que fijar una remuneración del 3 por ciento o exigir la participación de un ciudadano mediante concurso puede no ajustarse a las realidades de costo de los estudios. También recomienda revisar reglas sobre incorporación de accesos departamentales en concesiones y ajustar lo relativo al destino del recaudo, asegurando que primero se atiendan los costos básicos de operación y fiduciaria.</p> <p>Finalmente, el Instituto considera innecesario establecer reportes duplicados al Congreso o mecanismos especiales de control interno cuando la información ya es pública, y no recomienda la creación generalizada de comités de proyecto que involucren a entidades territoriales en tramos de la red vial nacional cuya responsabilidad está claramente asignada por norma.</p> <p>En conjunto, el INVÍAS considera que el proyecto es viable siempre que se incorporen los ajustes propuestos, orientados a armonizar la iniciativa con la normatividad vigente, garantizar la sostenibilidad financiera del sistema de peajes y preservar las competencias técnicas y administrativas de las entidades del sector. Como autores del proyecto, estos aportes nos</p>	<p>permiten fortalecer el texto y avanzar hacia un marco legal más claro, equilibrado y ajustado a la realidad operativa del país.</p> <p><b>6. Justificación jurídica y constitucional del proyecto de ley</b></p> <p>Aunque el sistema de concesiones viales ha sido una herramienta fundamental para el desarrollo de la infraestructura en Colombia, permitiendo la expansión y modernización de importantes corredores estratégicos, su evolución también ha dejado en evidencia limitaciones estructurales que requieren una revisión normativa profunda. La experiencia acumulada ha demostrado el potencial del modelo para movilizar inversión y acelerar obras, pero también ha puesto de manifiesto desafíos en materia de planeación, seguimiento, equidad territorial y control institucional que es necesario abordar con urgencia. La propuesta legislativa que se somete a consideración busca subsanar vacíos de equidad, trazabilidad, control fiscal y participación que han sido ampliamente documentados por evaluaciones oficiales, como la del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y Econometría en 2010, y la del mismo DNP en 2017.</p> <p>Desde una perspectiva constitucional, el artículo 363 de la Carta Política establece que el sistema tributario debe fundarse en los principios de equidad, eficiencia y progresividad. Aunque los peajes no son tributos en el sentido estricto, su cobro obligatorio por el uso de la infraestructura vial tiene efectos económicos equivalentes, y por tanto debe someterse a los mismos principios rectores. En la práctica, sin embargo, las tarifas aplicadas por kilómetro llegan a variar entre tramos dentro de una misma concesión, generando una carga fiscal desproporcionada para algunos usuarios dependiendo de su ubicación territorial.</p> <p>Esta inequidad también vulnera principios definidos en la <b>Ley 105 de 1993</b>, particularmente en su <b>artículo 21</b>, que ordena que la fijación de tarifas y peajes se realice bajo criterios de proporcionalidad, distancia recorrida, características vehiculares, costos operativos y, en especial, <b>equidad fiscal</b>. (Función Pública, 1995) El literal e) de dicho artículo exige explícitamente que para la determinación del valor del peaje en las vías nacionales se observe este principio. No obstante, las metodologías actuales de estructuración de proyectos, en particular en esquemas de iniciativa privada, no garantizan que las tarifas respondan a criterios uniformes ni a una lógica redistributiva, generando brechas territoriales y afectando con mayor rigor a regiones con menor densidad poblacional, menor tránsito o menores capacidades de interlocución institucional.</p> <p>Además, los <b>artículos 6 a 8 de la Ley 1508</b> regulan los plazos, adiciones y participación de entidades públicas en los contratos de concesión (Función Pública, 2012). Se prevé un máximo de 30 años de duración y se restringen las adiciones a condiciones específicas. Sin embargo, el número y volumen de prórrogas y modificaciones contractuales que se han autorizado contradicen el espíritu de estas disposiciones. Las evaluaciones técnicas y jurídicas han advertido que muchas de estas adiciones no derivan de ajustes técnicos inevitables, sino de deficiencias en</p>

<p>la estructuración inicial y de asimetrías de poder entre las partes. Este patrón ha debilitado el principio de eficiencia en el uso de los recursos públicos y ha aumentado el riesgo fiscal de manera innecesaria.</p> <p>En respuesta a estas fallas, el proyecto de ley propone reforzar las etapas iniciales del ciclo contractual mediante la exigencia de fases formales de prefactibilidad técnica, ambiental, social, jurídica y fiscal, tal como lo exige el artículo 11 de la Ley 1508. En especial, se busca garantizar que toda iniciativa cuente con estudios completos y una evaluación de costo-beneficio que considere los impactos directos e indirectos en las comunidades afectadas. De igual forma, se retoma el mandato del artículo 10 que permite la precalificación en la selección de contratistas, lo cual reduce la discrecionalidad y mejora la transparencia. La propuesta también busca reforzar el cumplimiento de los requisitos mínimos para abrir procesos de selección, elevando el estándar de planeación y reduciendo el riesgo de futuras renegociaciones o sobrecostos.</p> <p>Finalmente, se destaca que el sistema actual no brinda garantías suficientes para que la retribución al inversionista esté efectivamente condicionada a resultados, tal como lo ordena el artículo 5. En muchos casos, los desembolsos y los derechos de recaudo se entregan de forma anticipada o bajo condiciones laxas, sin asegurar el cumplimiento de los estándares pactados. El nuevo marco normativo que se propone exige mecanismos de verificación y auditoría independiente para condicionar cualquier tipo de pago a la demostración de cumplimiento real de niveles de servicio.</p> <p>En suma, el proyecto de ley no introduce principios nuevos al sistema legal colombiano, sino que busca reafirmar y garantizar el cumplimiento efectivo de los ya existentes, especialmente los principios constitucionales de equidad, eficiencia y progresividad, y los establecidos en las leyes vigentes en materia de transporte e infraestructura. La reforma se orienta a lograr un sistema de concesiones más justo, más transparente y más alineado con los intereses generales de la Nación, en el que el uso de recursos públicos y la carga sobre los usuarios estén justificados técnica y jurídicamente, y no respondan a desequilibrios estructurales, opacidad o discrecionalidad excesiva.</p> <p><b>7. CONFLICTOS DE INTERESES</b></p> <p>Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “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 ley 5 de 1992. 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 Congreso pueda encontrar”.</p>	<p>A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p><b>“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</b></p> <p>ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todas los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.</p> <p>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.</p> <p>a) <i>Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</i></p> <p>b) <i>Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</i></p> <p>c) <i>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.</i></p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p><u><b>a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores. (Negrilla propia)</b></u></p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</p>
<p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p> <p>e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.</p> <p>f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...).” (Subrayado y negrilla fuera de texto).</p> <p>En el mismo sentido, ha manifestado ya la Honorable Corte Constitucional, que el inevitable interés político que subyace a una reforma constitucional, al concurrir con los intereses generales, no configura un conflicto de interés:</p> <p>En sentencia <b>C 294 de 2021</b> estableció lo siguiente:</p> <p>“La regla general es que no cabe plantear impedimentos o recusaciones por conflicto de intereses con motivo del trámite de una reforma constitucional; estas figuras únicamente son procedentes en casos excepcionales en los que aparezca claramente demostrada la existencia de un interés privado concurrente en cabeza de un miembro del Congreso. Como por regla general las reformas constitucionales afectan por igual a todos los colombianos, independientemente de su condición o no de parlamentario, es inusual que algún congresista se encuentre particularmente privilegiado o perjudicado por un acto legislativo, y que, por lo mismo, de él se predique un conflicto de intereses. No se deben confundir, de un lado, los intereses políticos - inevitables en el ámbito parlamentario y sobre todo cuando se trata de reformar la Constitución- los cuales pueden concurrir con los intereses generales, con los denominados intereses meramente privados que, de otro lado, sí están excluidos por la figura del conflicto de intereses -tales como los intereses económicos particulares del congresista o los intereses meramente personales y subjetivos de orden no político-. De admitirse que los intereses políticos a favor o en contra de una reforma constitucional inhiben a los congresistas de participar en su tramitación, muchas normas de la Carta se tornarían irreformables o pétreas, como por ejemplo todas las normas sobre el Congreso de la República, las elecciones, los partidos, la relación entre el gobierno y la oposición y las entidades territoriales”</p>	<p>De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Acto Legislativo, no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Congresistas, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.</p> <p><b>8. PROPOSICIÓN</b></p> <p>Por las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a los miembros de la honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República aprobar el Proyecto de Ley No. 29 de 2025 Senado “Por medio del cual se dictan lineamientos técnicos para los estudios de prefactibilidad, factibilidad, fijación, de tarifas de los peajes e inversión de recaudo en Colombia”</p> <p>Firma el Honorable Senador,</p> <div><div>GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA Ponente</div></div>

<p><b>9. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 29 de 2025 SENADO</b></p> <p><b>“Por medio del cual se dictan lineamientos técnicos para los estudios de prefactibilidad, factibilidad, fijación, de tarifas de los peajes e inversión de recaudo en Colombia”</b></p> <p><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p><b>DECRETA:</b></p> <p><b>ARTÍCULO PRIMERO.</b> Objeto. La presente Ley crea lineamientos para el trámite de las etapas de prefactibilidad y factibilidad de proyectos de infraestructura vial con cobro de peaje a cargo de la Nación y/o Entidades territoriales, fijación de tarifas de peaje, ubicación de estaciones para su cobro, distribución de recaudo, administración, control y seguimiento.</p> <p><b>ARTÍCULO SEGUNDO:</b> Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 21.- Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte vial a cargo de la Nación y los Entes territoriales. Para la rehabilitación, mejoramiento, construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura vial de la Nación, los Departamentos, Municipios y Distritos, se contará con los recursos apropiados en los presupuestos Nacional, Departamental, Municipal o Distrital según corresponda. Adicional o en sustituto, estos podrán establecer cobros por el uso de obras de infraestructura vial y sus componentes accesorios.</p> <p>Para estos efectos, la Nación y las Entidades Territoriales podrán establecer tasas y peajes dentro de sus respectivas competencias, de acuerdo con lo previsto en esta ley. Los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte y serán asignados conforme a la presente Ley.</p> <p>Todos los servicios que la Nación y/o Entes Territoriales y/o Entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura vial de transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura vial de transporte y cuando proceda los aportes de la Nación y/o entes descentralizados y/o Entes Territoriales de cada proyecto específico, serán suficientes como mínimo para garantizar los requisitos, especificaciones y niveles de servicio mínimos establecidos en los contratos que para fines de mantenimiento, operación, rehabilitación, construcción o mejoramiento del proyecto se suscriban.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>Todo proyecto de concesión o vía Nacional, Departamental, Municipal o Distrital en el cual se instalen estaciones de peaje(s) y se genere recaudo, estará físicamente conformado por:<ol style="list-style-type: none"><li>Tramo: es el conjunto de segmentos de vía comprendidos entre uno o más orígenes y destinos. Cada tramo de un proyecto para efectos de recaudo e inversión estará asociado a una y solo una estación de peaje. El conjunto de tramos conforma el proyecto.</li><li>Segmentos de vía: son los elementos viales que tienen un punto o coordenada de inicio y un punto o coordenada de terminación. Un conjunto específico de segmentos de vía conforman un tramo.</li><li>Unidad funcional: elementos de infraestructura que en su conjunto conforman un Segmento y serán entre otros: túnel(es), viaducto(s), kilómetros calzada; intersección(es) a desnivel o una combinación cualquiera de los anteriores que puedan entrar en operación plena, sin restricciones al momento de finalizar su construcción.</li></ol></li><li>Para efectos del cálculo de tarifa, a cada estación de peaje se asociará uno y solo un tramo que se localiza total o parcialmente en uno o más departamentos.</li><li>Para la determinación del valor del peaje, de las tasas de valorización y la inversión por tramos, necesariamente se aplica el principio de equidad fiscal establecido en los artículos 95 y 363 de la Constitución Nacional.</li><li>El Valor de las tasas o tarifas para cada estación de peaje será determinado por el Ministerio de Transporte en las vías Nacionales y por la Gobernación o la Alcaldía en los proyectos regionales, basados obligatoriamente en estudios técnicos, presupuestos y programas de proyecto que soporten el CAPEX y OPEX por tramo. Su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas responsables de la prestación del servicio.</li><li>El peaje sea Nacional o regional, deberá cobrarse a todos los usuarios con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales o acreditadas por las Secretarías departamentales o Municipales de salud, vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DNI) Dirección Nacional de Inteligencia y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. El procedimiento para establecer y controlar esta exención será fijado por el Ministerio de Transporte dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.</li><li>Los residentes de un municipio que se desplacen dentro del mismo municipio y tengan un peaje intermedio, salvo que se trate de un peaje urbano, estarán exonerados del pago. Para tales efectos, dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley,</li></ol>
<p>el Gobierno Nacional y las entidades territoriales reglamentarán el procedimiento para acreditar dicha situación y hacer efectiva la exoneración.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>El recaudo electrónico vehicular en cualquiera de sus modalidades deberá estar habilitado en todas las estaciones de peaje del País sean estas a cargo de la ANI, el INVIAS o las Regiones, será interoperable a nivel nacional y deberá tener cubrimiento Nacional dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley. Este funcionará mediante un dispositivo electrónico instalado en el vehículo, el cual deberá estar asociado al número de placa. Mediante la lectura al código del dispositivo electrónico se transferirá el pago al operador del peaje.</li></ol> <p>El Sistema interoperable de peaje estará a cargo del Ministerio de Transporte, dispondrá de la tecnología necesaria para auditar el recaudo y generar información estadística. El sistema de auditoría y estadística iniciará operaciones dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley y estará totalmente operativo al finalizar el tercer año. La información estadística de peajes y su auditoría, será pública.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Para tener derecho a la exención contemplada en los numerales “6.” y “7.” anteriores, es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen y tengan operativo el dispositivo electrónico a que hace referencia el numeral “8.” del presente ARTÍCULO, dispositivo este que será el único medio a través del cual se aplicará la exoneración o descuento en el pago de peaje. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.</li><li>Las tarifas de peaje a cargo los Entes Territoriales, INVIAS y la ANI o quienes las sustituyan, se fijarán por parte de la autoridad competente para cada uno de los tramos que conforman cada proyecto bajo las siguientes condiciones:<ol style="list-style-type: none"><li>Se fijarán en proporción directa a la inversión – CAPEX en nuevas obras proyectadas a ejecutar en cada tramo. Para este cálculo, se excluyen del CAPEX los aportes para inversión a realizar en el mismo tramo por parte de la Nación y/o Entidades territoriales, así como las obras ya existentes.</li><li>Se fijarán en proporción directa a los costos de operación y mantenimiento – OPEX de cada tramo.</li><li>Se fijarán en proporción a las categorías vehiculares establecidas por el Ministerio de Transporte. La tabla de categorías será única a nivel Nacional y será establecida por el Ministerio de Transporte.</li><li>Cuando la infraestructura de una concesión se revierta y su administración pase a INVIAS, las tarifas de peaje se mantendrán fijas en pesos constantes por un período</li></ol></li></ol>	<p>máximo de tres (3) años mientras el Comité de Proyecto a que hace referencia el ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO de la presente Ley, establezca el plan de inversiones y con base en estudios técnicos y presupuestos se calculen las nuevas tarifas o ratifiquen las existentes.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO:</b> Cuando las condiciones socio – económicas de determinada comunidad lo ameriten y previo estudio técnico - social, la Nación, entidades descentralizadas y/o entes territoriales, podrán hacer para esas comunidades descuentos en el pago de tarifa, mediante alguno de los siguientes mecanismos:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Hacer aportes para inversión – CAPEX en determinadas unidades funcionales contiguas a las comunidades a beneficiar con el descuento, a fin de que la tarifa de peaje para los habitantes residenciados en esas comunidades en condiciones socio económicas especiales, sea menor.</li><li>Calcular desde la fase de factibilidad del proyecto, una tarifa diferencial para los usuarios de esas comunidades.</li><li>Cuando se trate de Concesiones, reconocer al Contratista el menor valor recaudado por concepto de los descuentos realmente contabilizados por el sistema Interoperable a que hace referencia el numeral “8” (ocho) del presente ARTÍCULO.</li></ol> <p>Para tener derecho a esta menor tarifa, es de carácter obligatorio que el solicitante del descuento en la tarifa de peaje se encuentre residenciado en la zona beneficiada y que los vehículos tengan operativo el dispositivo electrónico a que hace referencia el numeral “8” (octavo) del presente Artículo, dispositivo este que será el único medio a través del cual se aplicará el descuento en la tarifa. Para efectos de verificación de residencia del usuario, operación y control tanto de residencia como de propiedad, arrendamiento o leasing del vehículo, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO:</b> La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación, rehabilitación, mejoramiento y/o construcción de la infraestructura vial de transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO TERCERO:</b> Pago y control electrónico</p> <p>En todos los carriles de pago de las estaciones de peaje y todos los carriles para motocicletas a cargo de INVIAS, ANI, entes o entidades territoriales, se instalará dentro de los veinticuatro (24) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, un sistema electrónico lector de placas que permita verificar censalmente la vigencia del SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) y Revisión Técnico-Mecánica, sistema que entregará información en tiempo real a la Policía de Tránsito para los fines indicados en el PARÁGRAFO PRIMERO de este Artículo.</p>

<p>Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Transporte expedirá el Reglamento técnico operativo, de control, manejo de información y auditoría correspondiente.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO:</b> La ANI, INVIAS y los entes territoriales, suscribirán convenios con la Policía Nacional para disponer de agentes de policía de tránsito que en todas las estaciones de recaudo de peaje del País se encarguen al menos durante todas las horas laborales diurnas de los siete días de la semana, de verificar el cumplimiento de normas de tránsito y como mínimo, la vigencia del SOAT y Revisión Técnico-Mecánica al momento de cruzar por la estación de peaje. En caso de contravención, se impondrá el comparendo y cuando sea procedente, la inmovilización del vehículo.</p> <p>Durante el primer semestre de operación del sistema en cada estación de peaje, los comparendos que en ella se expidan tendrán un descuento del 50% (cincuenta por ciento) de la sanción para quienes voluntariamente realicen y aprueben un examen de conocimiento del Código Nacional de Tránsito y sus normas complementarias. El examen será “en línea” con software y cuestionarios aleatorios diseñados por el Ministerio de Transporte; el software tendrá las características de un aplicativo al que tendrán acceso exclusivamente todas las oficinas de tránsito del País vía Internet.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO:</b> Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte establecerá una fórmula técnica de remuneración a los operadores de estaciones de peaje por concepto de inversión en software y hardware, administración, liquidación y convenio con la Policía Nacional en los términos del Artículo 160 de la Ley 762 de 2.002.</p> <p>Los nuevos contratos de interventoría de infraestructura vial con peaje incluirán la obligación de control de las actividades a que se refiere el presente Artículo. Los contratos de interventoría existentes se modificarán adicionando esta obligación de seguimiento y control a la instalación y suministro de hardware y software, puesta en marcha y operación del sistema de control descrito en este ARTÍCULO, reconociendo el costo en que por ello incurran.</p> <p><b>ARTICULO CUARTO:</b> Ubicación de las casetas de peaje.</p> <p>Para la ubicación de las casetas de peaje en vías Nacionales a cargo de la ANI, INVIAS o la entidad que las sustituya, se aplicará el siguiente orden de prioridad, el cual estará fundamentado en los estudios técnico-financieros del proyecto a nivel de prefactibilidad y factibilidad que la ANI o INVIAS presenten al Ministerio de Transporte.</p> <p>a.       Primero se ubicarán estaciones de peaje interdepartamentales, las cuales se instalarán lo más cercanas técnicamente posible a los límites departamentales, garantizando la equidad fiscal para todos los usuarios del proyecto.</p>	<p>b.       Si el recaudo de las estaciones de peaje interdepartamentales más los recursos de Nación si existen no son suficientes para lograr el cierre financiero del proyecto y/o las tarifas propuestas no garantizan la equidad fiscal en los diferentes tramos del proyecto, se instalarán casetas de peaje adicionales donde técnicamente se determinen los mayores tráfico al interior de cada Departamento, de manera que se maximice el recaudo, se minimice la tarifa por kilómetro y se garantice la equidad fiscal.</p> <p>Si de acuerdo al estudio técnico los mayores tráfico se presentan en zonas urbanas o suburbanas establecidas en los Planes de Ordenamiento Territorial de un determinado Municipio o conjunto de municipios de un Área Metropolitana, la tarifa de peaje será propuesta con el debido soporte técnico según corresponda por parte de la ANI o el INVIAS al Concejo Municipal o Junta Metropolitana donde se pretenda instalar el peaje; el Concejo Municipal o Junta Metropolitana podrán aprobar, proponer modificaciones, rechazar la tarifa o rechazar la instalación del peaje en su zona urbana o suburbana; en caso de rechazo, la contratante evaluará la instalación de casetas en otras ubicaciones.</p> <p><b>PARÁGRAFO:</b> Para las concesiones regionales, sin importar la ubicación de la estación de peaje, aplica el procedimiento establecido en el literal “b” del presente Artículo.</p> <p><b>ARTÍCULO QUINTO:</b> Inversión de recurso de peaje en zonas urbanas.</p> <p>En zonas establecidas como zona urbana en el POT de un Distrito o municipio categoría uno o categoría especial, los recursos de peaje recaudados en proyectos a cargo de INVIAS o la ANI, solo podrán ser invertidos, previa suscripción de un Convenio interadministrativo con los Entes territoriales que: a) garantice aportes para ejecución de obras por parte de los Entes territoriales o sus Entidades descentralizadas en los tramos urbanos y/o b) se instale un peaje urbano con exención total de pago a los usuarios que pagaron tarifa en otro peaje del proyecto, de manera que se garantice la equidad fiscal y el total de los recursos necesarios para la ejecución de las obras del proyecto en los segmentos de esa zona urbana.</p> <p>La inversión en CAPEX y OPEX en los segmentos urbanos indicados en el aparte anterior con recursos de peaje a cargo de ANI o INVIAS y diferentes al peaje urbano si existiere, tendrán un máximo sobre el valor total de obras y el mantenimiento presupuestados en dichos segmentos ubicados en la zona urbana calculado de la siguiente manera:</p> <p>El CAPEX y/u OPEX a invertir en segmentos urbanos de proyectos a cargo de la Nación con recursos de peaje del proyecto diferentes a peaje urbano o aportes Nacionales o Regionales con recursos que tengan destinación exclusiva a los segmentos ubicados en zona urbana, será un porcentaje del valor total de la inversión requerida en esos mismos segmentos, máximo igual al porcentaje de vehículos que se proyecte transitarán por dichos segmentos y que pagan peaje en la estación asociada. El porcentaje de vehículos que pagan peaje en el tramo objeto de la</p>
<p>inversión de recursos de peaje y que circulen por los segmentos en zona urbana, será establecido en un estudio técnico basado en un estudio de origen y destino.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO:</b> Solo con aprobación del Concejo Municipal o Distrital, podrán instalarse peajes en segmentos localizados en zona urbana o suburbana de un Municipio.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO:</b> Se prohíbe la instalación de casetas de peaje en zona urbana o suburbana establecidas por el POT en Municipios de categorías diferentes a primera y especial, salvo que dicho Municipio forme parte de un Área Metropolitana.</p> <p><b>ARTÍCULO SEXTO:</b> Estudios de prefactibilidad vías a concesionar o no concesionadas a instalar peaje.</p> <p>Cuando en los términos del artículo 12 de la Ley 1682 de 2.013 se elaboren los estudios Fase I o prefactibilidad o, el INVIAS o los entes territoriales pretendan estructurar proyectos y/o instalar nuevas estaciones de peaje, la contratante dispondrá como mínimo de dos alternativas de proyecto de las cuales: seleccionará la mejor alternativa para proseguir con el estudio de factibilidad o, las descartará y declarará que el proyecto no es de interés. Las alternativas a evaluar en prefactibilidad cumplirán los siguientes requisitos mínimos:</p> <p>a.       Cuando se trate de APP de iniciativa pública o de proyectos para instalación de peajes por parte del INVIAS, al menos dos alternativas serán evaluadas por la Entidad Contratante. Cuando se trate de APP de iniciativa privada, se tendrá al menos una alternativa que estará a cargo de la entidad contratante y otra a cargo del Originador. Para los proyectos de APP a cargo de la ANI sean estos de iniciativa pública o privada, la Gobernación o Gobernaciones de los departamentos por donde cruce el proyecto, individualmente o asociados, podrán presentar alternativas adicionales a las indicadas en el literal “a” anterior en la fase de prefactibilidad.</p> <p>c.       Todas las alternativas propuestas cumplirán los requisitos establecidos en el ARTÍCULO 11 de la Ley 1508 de 2.012,</p> <p>d.       Para cada alternativa se presentarán al menos dos escenarios con diferentes plazos de fase de construcción; uno de los escenarios contemplará un plazo para la fase de construcción de al menos un tercio del plazo total propuesto para el desarrollo del proyecto.</p> <p>e.       El cronograma de proyecto se presentará para todas y cada una de las alternativas. Será de ruta crítica e incluirá las actividades de pre-construcción tales como diseños, trámite de permisos, licencias ambientales, inventario y valoración de predios; el cronograma de la fase de construcción incluirá las fechas de inicio y terminación de las actividades propias de construcción de cada uno de los segmentos y de las unidades funcionales, teniendo en cuenta al menos: trámites administrativos, laborales, de contratación y suministro de equipos y materiales o equipos importados; actividades predecesoras y sucesoras; tiempos de adquisición predial y disponibilidad</p>	<p>de predios; tiempo para trámites ambientales; tiempo para traslado de redes incluyendo las debidas holguras. Adicionalmente incluirá hitos para finalización de entregables físicos y documentales, así como hitos de control.</p> <p>El cronograma de proyecto se basará obligatoriamente en la Estructura de Desagregación o desglose del Proyecto – EDT, conocida técnicamente como WBS (del inglés Work Breakdown Structure)</p> <p>f.       Para cada tramo de las alternativas a evaluar, se presentarán las proyecciones de tráfico, tiempo de viaje técnicamente estimado por segmento y tramo, localización de casetas de peaje y tarifa estimada de cada una de ellas. Las proyecciones de tráfico de la propuesta de la Contratante deben ser soportadas técnicamente y tener aval técnico de la Unidad de Planeación de Infraestructura del Transporte o quien haga sus veces.</p> <p>g.       Las alternativas elaboradas por la Contratante y puestas a consideración de los ciudadanos no gozarán de ningún beneficio de confidencialidad de información financiera, técnica, social ni de ninguna otra índole, excepto el secreto profesional.</p> <p>h.       En el caso de APP de iniciativa privada, los estudios técnicos de la propuesta presentada por el Originador gozarán de confidencialidad con excepción de: el Alcance del proyecto; relación de principales obras a ejecutar por tramo, cronograma, tiempos estimados de viaje para cada tramo, ubicación de estaciones de peaje y tarifa.</p> <p>i.       Todas las alternativas, la presentada por el Originador y las elaboradas por la contratante y los Entes Territoriales en la fase de prefactibilidad, serán obligatoriamente puestas a consideración de los interesados en el proyecto: municipios, departamentos, distritos y ciudadanos. Para el efecto, se fijarán en la página web de la ANI, el INVIAS y la Gobernación de cada departamento beneficiado con el proyecto, dos versiones de documentos: una primera versión muy gráfica de fácil comprensión para todos los ciudadanos y una segunda versión, con todos los entregables que soportan el proyecto.</p> <p>Transcurridos sesenta (60) días de publicación de los estudios de todas las alternativas, la contratante programará en todos y cada uno de los departamentos incluidos en el proyecto al menos una reunión general de socialización en la cabecera municipal de todos y cada uno de los Municipios que cruzan el proyecto y adicionalmente, al menos dos reuniones en la capital de cada departamento con profesionales de diferentes especialidades relacionadas y/o impactadas por el Proyecto.</p> <p>j.       Con base en los estudios y las sugerencias, observaciones, información y solicitudes recopiladas en las reuniones con los ciudadanos y especialistas interesados del área de influencia del proyecto, la contratante de manera técnicamente motivada hará los ajustes necesarios a las diferentes alternativas, seleccionará la mejor alternativa y una vez publicada la alternativa definitiva seleccionada dará inicio a la fase de factibilidad.</p>




<p>Si la APP es de iniciativa privada, informará al Originador que puede continuar con la etapa de factibilidad la cual estructurará siguiendo la mejor alternativa seleccionada por la contratante.</p> <p>Si el Originador no tiene interés en continuar el proyecto con base en la mejor alternativa seleccionada en prefactibilidad, la Contratante por iniciativa propia o a petición del 100% de las Gobernaciones de los Departamentos donde se ejecutarían las obras, abrirá un proceso de selección objetiva para continuar con los estudios a nivel de factibilidad en calidad de APP de iniciativa pública siguiendo las normas de contratación para esos casos.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO:</b> Dentro de los 10 (diez) días hábiles siguientes a la radicación de una solicitud de APP por parte de un originador privado y posteriormente, al momento de finalizar los estudios de prefactibilidad de alternativa(s) a cargo de la Contratante o las presentadas por las regiones de cualquier proyecto de infraestructura vial con peaje sea este Nacional o Regional, la entidad contratante enviará a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA o quien haga sus veces y/o la entidad competente para emitir licencias y/o permisos ambientales a nivel Nacional o Regional, documentos técnicos detallando las alternativas de corredores y/o trazados del proyecto y las obras propuestas.</p> <p>A más tardar dentro de los 7 (siete) meses siguientes a la radicación de las alternativas del proyecto en las oficinas de la(s) autoridades(es) ambientales competente(s), la(s) autoridad(es) ambiental(es) entregará(n) a la contratante un estudio, igualmente a nivel de prefactibilidad, donde describa y califique por segmento de vía el impacto ambiental que se generaría con la intervención propuesta, las posibles acciones para mitigar el impacto y una relación de los estudios mínimos requeridos para el otorgamiento o negación del permiso o licencia ambiental. La selección de la mejor alternativa por parte de la contratante en fase de prefactibilidad no podrá darse sin la previa inclusión del análisis ambiental entregado por la(s) Autoridad(es) Ambientales competente(s).</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO:</b> Dentro de los 12 (doce) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente, diseñarán y expedirán en calidad de Reglamento Técnico Obligatorio, el Alcance y contenido de un Manual de evaluación y calificación ambiental de proyectos viales en etapa de prefactibilidad. Dicho manual establecerá los estudios mínimos exigidos, al menos dos entregas parciales y tiempo de elaboración y aprobación dentro de los máximos establecidos en la presente Ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO TERCERO:</b> En la fase de factibilidad, se ajustará el cronograma de proyecto indicado en el literal “e” anterior, detallando los trámites ambientales y prediales, así como el tiempo de ejecución y holguras para todos y cada uno de ellos. La WBS o EDT y el cronograma en fase de factibilidad, se elaborarán al menos con un nivel más de detalle que el cronograma de la fase de prefactibilidad.</p> <p>El cronograma de proyecto tanto en la fase de factibilidad como en los pliegos de condiciones y el contrato no podrá programar en ninguna unidad funcional el inicio de actividades de ejecución</p>	<p>de obra previas a la finalización del trámite ambiental y consecución del permiso o licencia correspondiente</p> <p>Dentro del cronograma en las fases de prefactibilidad, factibilidad y cronograma contractual de proyecto, se establecerán hitos en cada unidad funcional y segmento, indicando la fecha límite para la obtención, cuando se requiera, de: a) licencias o permisos ambientales cumpliendo lo establecido en el Reglamento Técnico a que hace referencia el PARÁGRAFO SEGUNDO de este ARTÍCULO y b) disponibilidad de predios</p> <p><b>ARTÍCULO SÉPTIMO:</b> Estudio de factibilidad.</p> <p>Si la decisión de la Contratante fue continuar con el Proyecto y llevarlo a nivel de factibilidad basado en la mejor alternativa seleccionada, una vez se finalice el estudio para esta nueva fase, la factibilidad se socializará siguiendo el mismo procedimiento y a los mismos actores que para la prefactibilidad indicado en literal “i” del ARTÍCULO anterior.</p> <p>El proyecto a contratar para diseño definitivo y ejecución, no podrá presentar con respecto a la alternativa seleccionada en la fase de prefactibilidad una variación superior al 5% (cinco por ciento) en valor de tarifa de cada estación de peaje (en pesos constantes) y/o más del 10% (diez por ciento) en el plazo de la concesión y/o disminuir la velocidad de diseño en más de 10 km/hora en máximo el 30% (treinta por ciento) de la longitud total en kilómetros carril de la vía a concesionar o a construir si se trata de un proyecto con peaje INVIAS o Regional y/o incrementar en más del 10% el tiempo estimado de viaje en un segmento con el mismo origen destino del estudio de prefactibilidad. Si presenta variaciones superiores a las indicadas o modifica la ubicación de las estaciones de peaje de manera que se incremente en una o más de ellas el número de vehículos que con determinado origen – destino cruzan por cada estación en más del 5% (cinco por ciento), se considera que el proyecto presentado en fase de factibilidad no corresponde a la mejor alternativa seleccionada en la fase de prefactibilidad y deberá reiniciarse el proceso.</p> <p><b>ARTÍCULO OCTAVO:</b> En concordancia con el PARÁGRAFO TERCERO del ARTÍCULO TERCERO de la Ley 1508 de 2.012 y el ARTÍCULO 84 de la Ley 1474 de 2.011, con fines de calidad y control, el estudio de factibilidad del proyecto incluirá como mínimo una relación detallada de las normas técnicas de calidad de materiales y equipos, aplicables al proyecto y expedidas por el INVIAS u organismos nacionales o internacionales reconocidos, las cuales adquirirán la calidad de obligatorias dentro del contrato. Las normas técnicas obligatorias del contrato cubrirán como mínimo los materiales y equipos que representen al menos el 80% (ochenta por ciento) del costo total de materiales y equipos de las obras de todo el proyecto.</p> <p>Además del RETIE y RETILAP o los reglamentos que los sustituyan, se exigirán normas técnicas obligatorias en todos los contratos de infraestructura vial para los siguientes materiales sin</p>
<p>importar el costo de los mismos: materiales para superficies de rodadura, materiales para señalización, barreras de seguridad y control de tráfico.</p> <p>La Contratante verificará el cumplimiento de las anteriores obligaciones por parte del Interventor. El Interventor estará obligado a informar a la Contratante y la aseguradora o garante del proyecto de manera expresa y dentro de los ocho días calendario siguientes al evento, cualquier no conformidad del contratista respecto al cumplimiento de las normas técnicas obligatorias del contrato referentes a frecuencia de ensayos y/o cumplimiento de las condiciones de aceptación o rechazo y/o acreditación de laboratorios y/o certificados de conformidad. A más tardar dentro de los 5 (cinco) días siguientes a la recepción de cualquier reporte de no conformidad con las normas técnicas obligatorias, el Supervisor de Contrato solicitará al Interventor y la aseguradora un plan de acciones correctivas que incluya cronograma acorde con el cronograma general del proyecto; para efectos de control de pago a que hace referencia el siguiente parágrafo, el supervisor enviará a la Fiducia copia de la solicitud de plan de acciones correctivas.</p> <p><b>PARÁGRAFO:</b> En todos los contratos de infraestructura vial, se incluirá una cláusula donde se indique que el último 5% (cinco por ciento) del pago total de una unidad funcional, se hará únicamente cuando el interventor certifique que todos los planes de acción correctiva ordenados para esa misma unidad funcional se han cumplido. Si el valor de las obras que incluyen materiales y/o equipos no conformes superan el 5% del valor a pagar por la Unidad Funcional, la retención se hará por el 100% del valor de dichas obras que involucren materiales o equipos no conformes con la norma técnica obligatoria.</p> <p><b>ARTÍCULO NOVENO:</b> Plazos para estudio de prefactibilidad – Fase I y actores.</p> <p>Modifíquese el Artículo 15 de la Ley 1508 de 2012, el cual quedará así:</p> <p><i>“ARTÍCULO 15. Revisión de Alternativas. Presentada la iniciativa del proyecto en fase de prefactibilidad por parte del Originador, la entidad estatal competente dispondrá de un plazo máximo de tres (3) meses para verificar si la propuesta, al momento de ser analizada, es de interés de la entidad competente de conformidad con las políticas sectoriales, la priorización de proyectos tanto nacionales como regionales a ser desarrollados y, que dicha propuesta contiene los elementos que le permiten inferir que la misma puede llegar a ser viable sin que tal validación genere ningún derecho al particular, ni obligación para el Estado. Como resultado de esta validación, la entidad estatal competente podrá rechazar la iniciativa u otorgar su concepto favorable, sin que ello genere compromiso de aceptación del proyecto u obligación de cualquier orden para el Estado. Simultáneo a la radicación de la propuesta por parte del originador a la Contratante, la Contratante radicará en las Gobernaciones por donde cruzaría el proyecto un documento donde indique: Alcance del proyecto; relación de principales obras a ejecutar por tramo, cronograma, tiempos estimados de viaje para cada tramo, ubicación</i></p>	<p><i>de estaciones de peaje y tarifa y a su vez, las Gobernaciones informarán a los Ciudadanos en su página WEB, que dicho proyecto ha sido radicado e igualmente publicarán la totalidad de los documentos recibidos de la Contratante, respetando la confidencialidad de los documentos a que tiene derecho el Originador.</i></p> <p><i>Si el concepto es favorable, la entidad contratante elaborará dentro de los 8 (ocho) meses siguientes a la declaratoria de favorabilidad del Proyecto, el estudio de perfectibilidad que permita desarrollar las Alternativas a que hace referencia el ARTÍCULO SEXTO de la presente Ley. Cuando el proyecto tenga un CAPEX estimado superior a 100.000 (cien mil) SMMLV, el plazo será de 12 (doce) meses y podrá ampliarse hasta en un 50% (cincuenta por ciento), por una sola vez y mediante Acto Administrativo debidamente motivado.</i></p> <p><i>Se entiende cumplido el plazo de elaboración de las alternativas, cuando estas se hayan publicado y estén en su totalidad disponibles para los Ciudadanos en los términos del literal “i” del ARTÍCULO SEXTO de la presente Ley.</i></p> <p><i>Una vez publicadas las Alternativas, la Contratante dispondrá de nueve (9) meses no prorrogables para socializar, ajustar y seleccionar la mejor alternativa que puede ser el resultado de integrar varias de ellas incluyendo la alternativa presentada por el Originador.</i></p> <p><i>Seleccionada la mejor alternativa, si se trata de una APP de iniciativa privada, la Contratante comunicará al Originador su interés en el proyecto a fin de que este en un plazo máximo de un mes, manifieste a la contratante si procede a elaborar el estudio de factibilidad o retira su propuesta.</i></p> <p><b>ARTÍCULO DÉCIMO:</b> Modifícase el Artículo 16º de la Ley 1508 de 2.012, el cual quedará así:</p> <p><i>Estudio de factibilidad y su aceptación o rechazo. Si el CAPEX estimado del proyecto por parte de la Contratante es inferior a 100.000 (cien mil) SMMLV, el Originador en caso de APP de iniciativa privada o la Contratante cuando la iniciativa es pública, dispondrá de un plazo de 8 (ocho) meses contados a partir de la expresión de interés por parte del Originador o declaratoria de viabilidad por parte de la contratante en caso de proyecto de iniciativa pública, para elaborar el estudio de factibilidad; si el CAPEX supera el monto indicado, el plazo será de 12 meses. Los plazos podrán ampliarse hasta en tres (3) meses por una sola vez y antes del vencimiento del plazo, mediante Acto Administrativo debidamente motivado.</i></p> <p><i>Presentada la iniciativa del proyecto en fase de factibilidad, la entidad estatal competente dispondrá de un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la fecha de su radicación, para la evaluación de la propuesta, ajustes, socialización en la región y consultas a terceros; este estudio lo podrá hacer directamente o a través de terceros.</i></p>




<p><i>La socialización del estudio de factibilidad se hará en los mismos términos y a los mismos actores que el estudio de prefactibilidad conforme lo indica el literal “I” del ARTICULO SEXTO de esta Ley.</i></p> <p><i>Una vez finalizada la socialización a nivel Nacional y Regional, se podrán prorrogar los términos del estudio hasta por 4 (cuatro) meses, para profundizar en las investigaciones o elaborar estudios adicionales o complementarios, ajustes o precisiones al proyecto.</i></p> <p><i>Si realizados los estudios pertinentes la entidad pública competente considera la iniciativa viable y acorde con los intereses y políticas públicas, así lo comunicará al originador informándole las condiciones para la aceptación de su iniciativa incluyendo el monto que acepta como valor de los estudios realizados, con fundamento en costos demostrados en tarifas de mercado para la estructuración del proyecto y las condiciones del contrato. De lo contrario rechazará la iniciativa mediante acto administrativo debidamente motivado. En todo caso la presentación de la iniciativa no genera ningún derecho para el particular, ni obligación para el Estado.</i></p> <p><i>Si la iniciativa es rechazada, la propiedad sobre los estudios será del originador, pero la entidad pública tendrá la opción de adquirir aquellos insumos o estudios que le interesen o sean útiles para los propósitos de la función pública.</i></p> <p><i>Comunicada la viabilidad de la iniciativa, el originador del proyecto podrá en un plazo improrrogable no superior a dos (2) meses contados desde la comunicación de la viabilidad, aceptar las condiciones de la entidad estatal competente o proponer alternativas. Si dentro de los dos meses siguientes a la presentación de estas alternativas se llega a un acuerdo se continúa con el proceso de selección objetiva y contratación; si no hay acuerdo se entenderá que el proyecto ha sido negado por la entidad pública.</i></p> <p><b>ARTÍCULO DÉCIMOPRIMERO:</b> Plazos para estudios de prefactibilidad y factibilidad en proyectos a concesionar de iniciativa pública u obras a cargo de INVIAS.</p> <p>Quando se trate de proyectos de Concesión de iniciativa pública o proyectos de infraestructura vial con instalación de peajes por parte de INVIAS, los procedimientos, requisitos y plazos para elaborar los estudios, socializar y declarar o no de interés el proyecto en las fases de prefactibilidad y factibilidad, serán los mismos que para los proyectos de Concesión de iniciativa privada, salvo que expresamente la Ley indique lo contrario.</p> <p><b>ARTÍCULO DECIMOSEGUNDO:</b> Gestión de proyectos con peaje a cargo de INVIAS</p> <p>Los estudios, diseños, presupuestos, procesos precontractuales, contratos de interventoría, fiducia y demás actividades propias de un proyecto de infraestructura vial a cargo de INVIAS, serán gestionados en un todo por ese Instituto y el costo de su gestión cubierto con una</p>	<p>remuneración con destinación exclusiva a este fin del 3% (tres por ciento) del recaudo total mensual en peajes de ese mismo proyecto y de ser necesario, con recursos adicionales del presupuesto de ese Instituto.</p> <p>Para efectos de planeación, coordinación, dirección y control de los proyectos a cargo de INVIAS, se designará un Comité de proyecto, el cual estará integrado por:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Los directores regionales de INVIAS y los Secretarios de Infraestructura, obras públicas o su equivalente de cada uno de los Departamentos con vías que formen parte del proyecto, todos con voz y un voto.</li><li>- En caso de que en uno de los Departamentos no haya regional de INVIAS, la Dirección Nacional de la misma designará el integrante en representación de ese Departamento en el Comité.</li><li>- Un ciudadano colombiano independiente con amplia experiencia en infraestructura vial y concesiones seleccionado mediante concurso abierto a toda la ciudadanía adelantado por parte de una Universidad acreditada, con voz y voto.</li><li>- El número mínimo de integrantes del Comité de Proyecto será de 5 (cinco). En caso de que el proyecto cruce solo un departamento, el INVIAS y la Gobernación nombrarán cada uno, dos integrantes.</li></ul> <p>La sede administrativa de todos los contratos del proyecto será en las oficinas regionales de INVIAS de los Departamentos con participación en el Comité de Proyecto.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO:</b> Del 3% (tres por ciento) de la remuneración recibida por las regionales de INVIAS a que hace referencia este Artículo, los Comités de Proyecto podrán dedicar máximo una quinta parte a estudios y diseños de nuevos proyectos con peaje en los mismos departamentos. Estos estudios podrán ser desarrollados en convenio con los departamentos.</p> <p><b>ARTÍCULO DECIMOTERCERO:</b> Modificación y/o ampliación de plazo de contratos de concesión.</p> <p>Quando se pretenda modificar un contrato de concesión a cargo de la ANI o quien haga sus veces en su alcance, especificaciones mínimas de las obras a ejecutar, el cronograma que implique la modificación de hitos de contrato referentes a la entrada en operación de segmentos o tramos, inclusión de nuevos peajes o modificación de tarifas al alza con excepción del incremento pactado inicialmente en el contrato o por norma nacional, la ANI con una antelación mínima de 30 (treinta) días hábiles previos a la fecha programada para la firma de la modificación, enviará a los Gobernadores de cada departamento que incluya infraestructura del proyecto, el borrador de modificación al contrato con la totalidad de soportes técnicos, financieros y legales para que cada Gobernación emita su concepto, haga las propuestas de modificación que motivadamente estime o solicite al archivo de la propuesta de modificación; la Gobernación publicará en su página WEB la totalidad de los documentos recibidos, inmediatamente los reciba de la ANI.</p> <p>La totalidad del recaudo de las estaciones de peaje en proyectos a cargo de INVIAS se llevará a inversiones en el(los) tramo(s) de vía Nacional o Regional asociado(s) a cada estación de peaje y su zona de influencia dentro de los Departamentos que cruzan dichos tramos, en el siguiente orden de prioridades y alcance:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Mantenimiento del corredor revertido: Cuando se trate de un corredor vial revertido que quede a cargo de INVIAS, se invertirá anualmente por concepto de mantenimiento entre el 80% (ochenta por ciento) y el 100% (ciento por ciento) del promedio del costo de operación y mantenimiento en pesos constantes en que se incurrió en los últimos diez (10) años, de acuerdo a reportes de la Interventoría y la Fiducia del proyecto entonces concesionado; el plazo máximo del contrato será de 3(tres años).</li><li>En los contratos de mantenimiento de la obra revertida, obligatoriamente se exigirán como mínimo los mismos requisitos técnicos de mantenimiento, servicio al usuario (ambulancia, carro taller, grúas, zonas de descanso, etc.) así como de nivel de servicio que tenía el Concesionario en el proyecto revertido.</li><li>2. Primer contrato de mantenimiento rutinario, mantenimiento correctivo y rehabilitación de corredores no revertidos a cargo de Comités de proyecto. En estos casos, los Comité de Proyecto elaborarán un presupuesto de ingresos y de operación mantenimiento y rehabilitación vial y lo contratará a un plazo máximo de tres (3) años y por un monto hasta del 70% (setenta por ciento) de la proyección del total del recaudo en ese mismo período; de ser necesario, evaluará la viabilidad de modificación de tarifas de peaje. El restante 30% o más del recaudo, quedará disponible para obras prioritarias a que hace referencia el numeral “4” siguiente.</li><li>3. Finalizados los primeros contratos de mantenimiento a cargo de los Comité de Proyecto, se harán nuevas contrataciones con un plazo máximo de cuatro (4) años y con base en la información histórica del primer contrato. En este nuevo contrato incluirá requisitos de estado de condición y servicio similares a los exigidos por la ANI en contratos de concesión de vías similares.</li><li>4. Obras prioritarias entendidas estas como obras diferentes a mantenimiento, necesarias exclusivamente para garantizar la estabilidad de la infraestructura y seguridad vial en puntos específicos del corredor vial con estaciones de peaje.</li><li>5. Mejoramiento vial: obras necesarias para mejorar las especificaciones y/o capacidad de la infraestructura existente en el corredor vial con estaciones de peaje.</li><li>6. Construcción de nueva infraestructura exclusivamente en el corredor del proyecto.</li></ol> <p>Si existen excedentes de recaudo una vez hechas las anteriores inversiones, estos recursos se destinarán en su totalidad a:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>7. Construcción, rehabilitación o mejoramiento de infraestructura vial secundaria o terciaria en los departamentos donde opera el proyecto.</li></ol>
<p><b>ARTÍCULO DECIMOCUARTO:</b> Reversión de infraestructura concesionada.</p> <p>Si 36 (treinta y seis) meses antes de la fecha de terminación de una concesión vial a cargo de la ANI el Originador cuando se trate de una iniciativa privada o la Contratante cuando se trate de iniciativa pública no han dado inicio formal al estudio de factibilidad a que hace referencia el ARTÍCULO SÉPTIMO de esta Ley o, a 24 (veinticuatro ) meses del vencimiento del plazo contractual de una concesión vial la ANI no ha dado inicio a la socialización en las regiones del estudio de factibilidad en los términos del ARTÍCULO NOVENO de la presente Ley y, no ha hecho su presentación del mismo en al menos una capital de departamento, la totalidad de la infraestructura será revertida al INVIAS al vencimiento del plazo del contrato de Concesión. En este caso la ANI o quien haga sus veces, informará inmediatamente a INVIAS que el proyecto le será revertido. Los dos plazos establecidos en este aparte no son prorrogables.</p> <p>Desde el momento en que INVIAS reciba la notificación de reversión, iniciara todos los procesos necesarios para garantizar que al menos tres meses antes de la fecha de reversión, haya suscrito el acta de inicio de los nuevos contratos de Interventoría, fiducia y mantenimiento para todos los tramos del proyecto a revertir. El Comité de Proyecto que tendrá a cargo la infraestructura a revertir y a que hace referencia el ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO de la presente Ley, debe ser instalado a más tardar dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación de reversión por parte de la ANI.</p> <p>En el período transcurrido entre la creación del Comité de Proyecto y el inicio del recaudo de peajes, los costos preoperacionales del proyecto incluidos los estudios así como procesos precontractuales y contractuales, serán por cuenta de INVIAS.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO:</b> Si en una nueva APP de iniciativa pública o privada se pretende incluir infraestructura vial a cargo de INVIAS, los estudios de prefactibilidad, factibilidad, pliegos de condiciones y futuros contratos de esa nueva Concesión, incluirán obligatoriamente la(s) fecha(s) y estado de condición de la infraestructura en que INVIAS manifieste que podrá entregar dicha infraestructura, de manera que el INVIAS pueda respetar y cumplir todos los contratos de cualquier índole, incluyendo sin limitarse a ellos, la posible cesión de derechos económicos y/o pago de la totalidad de créditos o cualquier compromiso de monetización o contractual vigente con recursos del peaje.</p> <p><b>ARTÍCULO DECIMOQUINTO:</b> Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje.</p> <p>Del recaudo total en peajes de proyectos a cargo de la ANI, se invertirá mínimo el 90% (noventa por ciento) del recaudo en operación, mantenimiento, construcción, rehabilitación o mejoramiento de la infraestructura del proyecto y mínimo el 5% del recaudo en vías contiguas a las vías concesionadas.</p>	

<p>Para la asignación de los recursos provenientes del recaudo de peajes a invertir en las obras contempladas en los numerales 5, 6 y 7 de este Artículo, en cumplimiento del principio de equidad fiscal, se mantendrá la proporcionalidad inversión / kilómetro carril por tramo asociado a cada estación de peaje por departamento.</p> <p><b>ARTÍCULO DECIMOSEXTO:</b> Manejo de recursos por fiducia.</p> <p>La totalidad de los recursos de recaudo por concepto de peajes, aportes de la Nación y/o Entes Territoriales u otros aprovechamientos de la infraestructura vial con peajes en todo el País así como la totalidad de los pagos, serán manejados por fiducia.</p> <p>En los proyectos a cargo de INVIAS, la fiducia podrá comprometer recursos de peaje para el pago de obligaciones de crédito o monetización de flujos futuros provenientes del recaudo de peajes, con un plazo máximo de cuatro (cuatro) años.</p> <p>En caso de que una inversión requiera recursos de crédito o monetización de ingresos futuros a un plazo mayor a cuatro años, deberá previamente contar con un documento CONPES de declaratoria de importancia estratégica.</p> <p><b>ARTICULO DECIMOSÉPTIMO:</b> Plan de inversiones y su orden de prioridad en proyectos a cargo de INVIAS</p> <p>El plan de inversiones del proyecto diferente al mantenimiento y obras prioritarias estará conformado por subproyectos de infraestructura vial propuestos por el INVIAS y las Gobernaciones representadas en el Comité de Proyecto.</p> <p>El plan de inversiones del proyecto será bianual. El primer plan bianual se elaborará en el primer semestre del año 2.028, de manera que ese año y cada cuatro años la entrega de subproyectos propuestos por las Gobernaciones al Comité de Proyecto, se haga a más tardar en el mes calendario siguiente a la fecha límite establecida para que cada Gobernación coloque a consideración de la Asamblea Departamental su Plan de Desarrollo.</p> <p>En el Plan de inversiones, el orden de prioridad para asignación de recursos será el orden en que se indica en el “ARTÍCULO DECIMOQUINTO - Destino de los recursos de peaje” de esta Ley.</p> <p>El Comité de Proyecto tendrá plazo para analizar y aprobar el plan de inversiones hasta el 31 de julio de cada año en que se presenta el plan. Si dentro de este plazo no hay acuerdo en el Comité de Proyecto sobre el plan de inversiones, la decisión final sobre los proyectos donde no haya acuerdo será tomada por la Dirección Nacional de INVIAS dentro del mes siguiente, garantizando siempre la equidad fiscal.</p>	<p><b>PARÁGRAFO:</b> En caso de que por razones ambientales, disponibilidad de predios o acuerdo con las comunidades la inversión programada para un subproyecto de un proyecto específico no vaya a poder ejecutarse en el plazo establecido en el plan de inversiones, tales dineros serán reprogramados con la debida antelación para acelerar la ejecución de obras en otros subproyectos en ejecución o anticipar el inicio de uno nuevo que esté contemplado dentro del plan de inversiones vigente.</p> <p><b>ARTÍCULO DECIMOCTAVO:</b> Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 30. DEL CONTRATO DE CONCESIÓN VIAL REGIONAL. Los departamentos, los distritos y los municipios en el territorio de su competencia, en forma individual o mediante convenio interadministrativo a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, institutos de fomento u otras entidades especializadas en la estructuración y/o gerencia y/o financiación de proyectos, podrán otorgar concesiones a particulares para el diseño, construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de proyectos de Infraestructura vial. Para efectos de ubicación de estaciones de peaje, fijación de tarifas, asignación de recursos y presentación y selección de alternativas, tales proyectos se rigen por la presente Ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO:</b> En los contratos de Concesión Regional, podrán incluirse vías Nacionales con o sin peaje a cargo de INVIAS, previa suscripción de convenios interadministrativos.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO:</b> En los contratos de concesión celebrados por la ANI, los de concesión regional o los de obra del INVIAS, podrán incluirse accesos viales que hagan parte de la infraestructura departamental, municipal o distrital, previa autorización de la entidad territorial correspondiente. Para todos los efectos, estos segmentos de vía formarán parte del proyecto.</p> <p><b>PARÁGRAFO TERCERO:</b> Las concesiones viales regionales podrán ser de iniciativa pública o iniciativa privada, con o sin aportes públicos y se regirán por lo establecido en la Ley 1508 de 2.012 y la presente Ley.</p> <p><b>ARTÍCULO DECIMONOVENO:</b> Obras por concesión en vías urbanas o suburbanas y peajes en vías terciarias.</p> <p>Los Municipios y Áreas Metropolitanas podrán contratar proyectos de rehabilitación y/o mejoramiento y/o construcción y mantenimiento de infraestructura vial en zonas urbanas o suburbanas mediante esquemas de concesión, conforme a sus competencias y planes de desarrollo territorial. La Nación podrá incluir obras urbanas de infraestructura vial dentro de los contratos de concesión regional, previa concertación con las autoridades locales y con sujeción a los POT Municipales y/o los Planes integrales de Desarrollo Metropolitano.</p> <p>Las entidades del orden nacional y territorial tendrán prohibida la instalación de peajes en vías terciarias.</p>
<p><b>ARTICULO VIGÉSIMO:</b> Gestión de proyectos finalizados anticipadamente.</p> <p>Cuando por acuerdo de las partes, fallo judicial, abandono, caducidad o cualquier otro motivo un proyecto concesionado por la ANI o quien haga sus veces se dé por terminado anticipadamente, la infraestructura vial revertida quedará a cargo de la ANI o quien haga sus veces hasta el momento en que esa Agencia haya recopilado toda la información y/o pruebas que requiera para dar respuesta adecuada y suficiente a posibles controversias contractuales. La ANI informará a INVIAS con 15(quince) meses de anticipación la fecha de entrega de la infraestructura.</p> <p>Si el proyecto dispone de vigencias futuras de la Nación y/o aportes de Nación y/o recursos provenientes del recaudo de peajes sean estos futuros o se encuentren disponibles en la Fiducia, estos recursos no podrán cambiar su destinación; serán invertidos inicialmente por la ANI y posteriormente por el INVIAS en los términos del ARTICULO DECIMO QUINTO de la presente Ley</p> <p>En tales casos, el Comité de Proyecto basado en estudios técnicos, podrá modificar el trazado inicial del proyecto finalizado anticipadamente, incluyendo y/o excluyendo unidades funcionales y/o segmentos contiguos al corredor inicialmente concesionado, especificaciones u otros asuntos técnicos del proyecto, pero manteniendo como mínimo el origen y destino de todos los tramos inicialmente concesionados.</p> <p>El plan de inversión aprobado por el Comité de Proyecto priorizará inversiones en los segmentos con menos o preferiblemente sin pendientes ambientales, sociales o prediales.</p> <p><b>ARTICULO VIGESIMOPRIMERO.</b> Suspensión de la fase de construcción.</p> <p>Si antes del vencimiento del plazo inicial de la fase de pre-construcción establecida en un contrato de Concesión no se tiene un acercamiento con todas las comunidades contiguas al proyecto que hayan reclamado formalmente y/o permiso o licencia ambiental para la ejecución de las obras en la totalidad de las unidades funcionales y segmentos, automáticamente se suspenderá hasta por un año el inicio de la fase de construcción de todo el proyecto con el fin de que tales trámites sean culminados. Durante este año, se obliga el Concesionario a continuar con la operación y mantenimiento de la totalidad de vía concesionada.</p> <p><b>ARTICULO VIGESIMOSEGUNDO:</b> Resolución de contratos de Concesión.</p> <p>Si transcurrido el plazo inicial de la fase de pre-construcción establecido en Contrato de Concesión más el tiempo de suspensión parcial del contrato a que hace referencia el ARTÍCULO VIGESIMOPRIMERO de la presente Ley, no se tiene la licencia o permiso ambiental y/o acercamiento con las comunidades para la ejecución de una o más unidades funcionales o segmentos, el Concesionario podrá solicitar la Rescisión del Contrato mediante demanda arbitral</p>	<p>que debe presentar antes del vencimiento del plazo prorrogado de dicha fase. El Tribunal Arbitral emitirá su fallo dentro del año calendario siguiente a la radicación de la demanda, plazo este no prorrogable; si el Tribunal Arbitral no falla dentro del año, automáticamente se da por rescindido el Contrato y el Tribunal seguirá adelante con el trámite de la reclamación de reconocimientos económicos.. Si el Tribunal falla a favor de la rescisión del contrato, previa pretensión de la demandante deberá señalar en el mismo fallo el valor a pagar por parte de la Contratante al Contratista por concepto de estudios y diseños y/u otros costos que sea procedente reconocer. Si hay reconocimiento económico por los estudios y diseños, la totalidad de los mismos pasarán a ser propiedad de la Contratante.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO.</b> En caso de no presentarse demanda por el Contratista dentro del plazo antes señalado, cualquiera de las Gobernaciones por donde cruza el proyecto en caso de ser Nacional o de las Alcaldías en caso de ser Regional, podrá solicitar a la Contratante presentar demanda arbitral para la terminación del contrato. Recibida la solicitud, la contratante se obliga a presentar la demanda dentro de los seis meses siguientes a la solicitud del Ente Territorial. Simultáneamente, la ANI o quien haga sus veces informará de la demanda al INVIAS a fin de que ella inicie la implementación del ARTÍCULO VIGÉSIMO de la presente Ley y para todos los efectos le dé al proyecto el tratamiento de infraestructura de Concesión revertida</p> <p><b>ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO.</b> Prorroga proyectos de iniciativa privada.</p> <p>La prórroga en el plazo del 20% del plazo inicial a que hacen referencia los Artículos 13 y 21 de la Ley 1508 de 2.012, no podrá ser tal que exceda los 30 años máximos establecidos en el Artículo sexto de la misma Ley 1508 de 2.012. Podrá si prorrogarse el plazo hasta en un año adicional, cuando se suspenda temporalmente la fase de construcción en los términos establecidos en PARÁGRAFO PRIMERO del ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO de la presente Ley.</p> <p><b>ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO:</b></p> <p>En caso de incumplimiento de cualquiera de los plazos establecidos en la presente Ley, la ANI, el Ministerio de Transporte, el INVIAS o la Autoridad Ambiental es decir la Entidad o Entidades Nacionales o Regionales que hayan incumplido cualquier plazo, informarán inmediatamente de dicho incumplimiento a sus oficinas de control interno y la Procuraduría General de la Nación, a fin de que ellas adelanten la investigación respectiva.</p> <p><b>ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO.</b> Informe al Congreso de la República.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en sesión formal de las Comisiones Sextas Conjuntas del Senado y la Cámara de Representantes, presentará anualmente un informe detallado sobre las vías</p>

<p>concesionadas y las vías con peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Este informe deberá incluir como mínimo:</p> <p>a) El inventario actualizado de todos los contratos de concesión vial vigentes, indicando fecha de adjudicación, entidad contratante y contratista, plazo de ejecución inicial y modificado, valor contractual inicial y modificado, estado de avance físico y financiero, y modificaciones contractuales realizadas con breve descripción de cada una de ellas.</p> <p>b) El mapa actualizado de la red vial nacional con peajes, incluyendo la localización georreferenciada de las estaciones, las tarifas vigentes por categoría vehicular, el costo por kilómetro recorrido por tramo concesionado o con peaje INVIAS, y los criterios técnicos y sociales usados para su fijación.</p> <p>c) La evolución anual de los indicadores de desempeño de cada contrato de concesión, tales como nivel de servicio, disponibilidad de la infraestructura, estado de la vía, accidentalidad, tiempos de viaje, y cumplimiento de estándares de calidad y mantenimiento, con corte a 31 de diciembre del año anterior.</p> <p>d) Un análisis de distribución territorial de la inversión y de los ingresos por peaje, que compare los departamentos, señalando brechas de equidad regional y proponiendo correctivos o mecanismos de compensación territorial a financiar con recursos que se podrían incluir en el Presupuesto General de la Nación.</p> <p>e) Las alertas tempranas identificadas por la Superintendencia de Transporte, la Contraloría General de la República, o la Agencia Nacional de Infraestructura, sobre riesgos jurídicos, financieros o técnicos asociados a los contratos vigentes.</p> <p>f) Las acciones emprendidas por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas para mejorar los procesos de planeación, estructuración, evaluación, seguimiento y control de los proyectos de infraestructura vial, especialmente los desarrollados bajo esquemas de Asociación Público-Privada (APP).</p> <p>g) La relación de incumplimiento de plazos indicado en el ARTÍCULO VIGESIMO CUARTO de la presente Ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> El informe deberá entregarse por escrito con al menos quince (15) días de antelación a la sesión formal, y estará disponible desde el momento de la entrega para consulta pública en los portales oficiales del Ministerio de Transporte, la ANI e INVIAS. El incumplimiento injustificado de esta obligación dará lugar a control político inmediato por parte del Congreso de la República.</p> <p><b>ARTÍCULO TRANSITORIO:</b></p> <p>1. El INVIAS dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, conformará con las Gobernaciones y pondrá en operación los Comités de Proyecto en todo el País.</p>	<p>2. Dentro de los siete (7) meses siguientes a inicio de operaciones de los Comité de Proyectos a cargo de INVIAS, estos contratarán la fiducia de manejo de recursos de peaje.</p> <p>3. Inmediatamente se conforme cada Comité de Proyecto, este adelantará los estudios y procesos de selección y contratación de la operación y mantenimiento de todas las vías con cargo a los recursos de peaje.</p> <p>4. A más tardar a 31 de julio de 2.028, los Comité de Proyecto tendrán definidos los subproyectos que conformarán el plan bianual de inversiones a que hace referencia el ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO de la presente Ley.</p> <p><b>ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO:</b> Vigencia y derogatorias.</p> <p>La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div><p><b>GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA</b> Ponente</p></div>
---	---

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 197 DE 2025 SENADO

*por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinde público homenaje al municipio de Patía, departamento del Cauca, símbolo de resistencia, libertad y preservación de los saberes ancestrales afrocolombianos, se reconoce su legado cultural en la construcción de una sociedad diversa, plural y democrática, y se dictan otras disposiciones.*

<p>Bogotá D.C., noviembre 13 de 2025</p> <p>Doctor <b>OSCAR MAURICIO GIRALDO HERNANDEZ</b> Presidente Mesa Directiva Comisión Segunda Constitucional Permanente <b>HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</b> Ciudad</p> <p><b>Referencia:</b> Informe de ponencia para segundo debate en el Senado de la República al Proyecto de Ley N° 197 de 2025 Senado “Por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinde público homenaje al municipio de Patía, departamento del Cauca, símbolo de resistencia, libertad y preservación de los saberes ancestrales afrocolombianos, se reconoce su legado cultural en la construcción de una sociedad diversa, plural y democrática, y se dictan otras disposiciones.”</p> <p>Respetado señor presidente:</p> <p>En cumplimiento de la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Honorable Senado de la República, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir el presente informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 197 de 2025 Senado “Por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinde público homenaje al municipio de Patía, departamento del Cauca, símbolo de resistencia, libertad y preservación de los saberes ancestrales afrocolombianos, se reconoce su legado cultural en la construcción de una sociedad diversa, plural y democrática, y se dictan otras disposiciones.”</p> <p>Cordialmente,</p> <div><p><b>JOSE LUIS PÉREZ OYUELA</b> Senador de la República</p></div>	<p><b>INFORME DE PONENCIA AL PROYECTO DE LEY N° 197 DE 2025 SENADO</b></p> <p><b>“Por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinde público homenaje al municipio de Patía, departamento del Cauca, símbolo de resistencia, libertad y preservación de los saberes ancestrales afrocolombianos, se reconoce su legado cultural en la construcción de una sociedad diversa, plural y democrática, y se dictan otras disposiciones.”</b></p> <p><b>1. RESUMEN DEL PROYECTO</b></p> <p>El Proyecto de Ley 197 de 2025 Senado tiene por objeto exaltar al municipio de <b>Patía (Departamento del Cauca)</b> mediante un homenaje nacional que reconozca su importancia histórica y cultural, especialmente como territorio de profunda herencia <b>afrocolombiana</b>. A continuación, se resumen los ejes principales de la iniciativa:</p> <ul style="list-style-type: none"><li><b>Homenaje histórico:</b> Reconoce al municipio de Patía por su papel en la <b>preservación de los saberes ancestrales afrocolombianos</b> y su trayectoria de resistencia y lucha por la libertad. Este homenaje público busca resaltar la contribución de la comunidad patiana a la diversidad cultural de la Nación.</li><li><b>Patrimonio cultural de la Nación:</b> Declara el legado cultural del Patía como <b>Patrimonio Cultural de la Nación</b>, reconociendo formalmente sus expresiones artísticas y tradiciones, e instruyendo su protección conforme a la legislación cultural vigente. En particular, se destaca la intención de <b>incluir manifestaciones culturales patianas</b> (como el <i>bambuco patiano</i>, las <i>cantaoras</i>, la oralidad, la gastronomía ancestral, rituales espirituales y la organización comunitaria) en la <b>Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial</b> del nivel nacional.</li><li><b>Apoyo a proyectos culturales y ambientales:</b> Autoriza al <b>Gobierno Nacional</b> para que, dentro de sus competencias y disponibilidad presupuestal, apoye e invierta en proyectos <b>culturales, turísticos y ambientales</b> en el municipio de Patía. Dichos proyectos buscan <b>fortalecer el corredor cultural y natural</b> del Valle del Patía, e incluyen iniciativas como la creación de un Parque Temático de la Herencia Afrocolombiana, la institucionalización del Festival del Bambuco Patiano, la dotación de una Mediateca “<i>Casas de la Memoria Afropatiana</i>”, un Festival Internacional de Cine Afrodescendiente, programas de protección ambiental de la cuenca del Río Patía y la realización de documentales históricos sobre la región.</li></ul>
--	--


<div><ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Salvaguardia y turismo sostenible:</b> Establece medidas para <b>salvaguardar los bienes culturales y naturales</b> de Patía, promoviendo a la vez un <b>turismo responsable y sostenible</b> en la región. Esto busca dinamizar el desarrollo socioeconómico local, posicionando al Patía como destino cultural y ecológico, en beneficio de sus habitantes.</li></ul></div> <div><p>En suma, el proyecto de ley propone un <b>reconocimiento integral</b> al municipio de Patía como <b>“Territorio de paz y cultura viva”</b>, destacando su legado histórico, su riqueza multicultural y su aporte invaluable a la construcción de una sociedad plural en Colombia. El homenaje legislativo servirá para honrar siglos de resistencia del pueblo patiano y reafirmar su lugar en el patrimonio cultural de la Nación.</p></div> <div><p><b>2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y LEGISLATIVOS</b></p><p><b>Antecedentes históricos de Patía:</b> El municipio de Patía, cuya cabecera es El Bordo, se encuentra al sur del departamento del Cauca. Fue fundado como poblado en 1749 (San Miguel de Patía) y formalmente erigido como municipio en <b>1907</b>, teniendo antecedentes administrativos desde 1824. La región del Valle del Patía es históricamente un territorio de población mayoritariamente <b>afrocolombiana</b>, con comunidades originarias formadas en parte por descendientes de esclavos africanos que lograron su libertad y establecieron <b>palenques</b> y asentamientos libres durante la época colonial. Esta herencia histórica convirtió al Patía en un <b>símbolo de resistencia y libertad</b> dentro del suroccidente colombiano, legado que se mantiene vivo en sus manifestaciones culturales y en la memoria colectiva de sus habitantes. A lo largo de los siglos, el Patía ha preservado importantes tradiciones afrodescendientes, incluyendo expresiones musicales (como el bambuco patiano), orales y gastronómicas propias, lo que le ha valido el reconocimiento regional como cuna de cultura viva afrocolombiana. Pese a ser una zona influenciada por conflictos y la marginalización en algunas épocas, la comunidad patiana ha sostenido procesos organizativos fuertes en defensa de su territorio e identidad, consolidándose hoy como <b>territorio de paz, memoria y creatividad</b> en el Cauca.</p><p><b>Antecedentes legislativos:</b> En el Congreso de la República existe una tradición de expedir <b>“leyes de honores”</b> para asociar a la Nación con aniversarios o conmemoraciones significativas de entidades territoriales y rendir homenaje a sus comunidades. Tales reconocimientos han cobrado forma legal en múltiples ocasiones, sirviendo para exaltar la identidad histórica y cultural local a nivel nacional. Por ejemplo, mediante la <b>Ley 1358 de 2009</b> la Nación se asoció a la</p></div>	<div><p>celebración de los 200 años de fundación del municipio de Cabrera (Santander) y rindió homenaje público a sus pobladores<sup>1</sup>, incluyendo la autorización de obras de interés social en dicha localidad. Estos precedentes demuestran la importancia que el legislador ha dado a resaltar el valor histórico-cultural de los municipios y comunidades en Colombia, bajo el entendido de que el <b>pluralismo étnico y cultural</b> (Constitución Política. Art. 7) es un principio fundamental del Estado.</p><p>En el caso del <b>municipio de Patía</b>, el presente Proyecto de Ley 197 de 2025 Senado constituye una iniciativa de alcance nacional para honrar formalmente su legado. La propuesta legislativa fue <b>radicada el 20 de agosto de 2025</b> y publicada para efectos de publicidad en la <b>Gaceta del Congreso No. 1537 de 2025</b>. Los autores de la iniciativa –los Honorables Representantes Mary Anne Andrea Perdomo, Ermes Evelio Pete Vivas, Cristóbal Caicedo Angulo y Jorge Hernán Bastidas Rosero– la presentaron destacando el deseo de la comunidad patiana de ver reconocida su historia a nivel nacional. La mesa directiva del Senado asignó el proyecto a la <b>Comisión Segunda Constitucional Permanente</b> para primer debate, conforme a la temática de <i>honores y conmemoraciones</i> (artículo 2° de la Ley 3ª de 1992 y artículo 140 de la Ley 5ª de 1992). Cabe anotar que desde la Alcaldía Municipal de Patía se impulsó activamente la idea de esta Ley de Honores, con el apoyo de líderes culturales de la región, logrando elevar la voz del Patía hasta el escenario del Congreso de la República<sup>2</sup>.</p><p>En síntesis, el proyecto se inscribe en la continuidad de leyes conmemorativas aprobadas por el Congreso en el pasado, pero con la particularidad de que enaltece a un municipio representativo de la <b>herencia afrocolombiana</b> del país. Los antecedentes históricos y normativos aquí reseñados brindan sustento y contexto a la importancia de expedir esta ley en 2025.</p></div> <div><p><b>3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</b> <b>(CONTEXTO SOCIOCULTURAL, HISTÓRICO Y RELEVANCIA)</b></p><p><b>Contexto sociocultural e histórico:</b> La justificación del proyecto se halla en la extraordinaria riqueza cultural y la historia de resiliencia del municipio de Patía. Esta localidad caucana encarna un <b>patrimonio vivo</b> de la comunidad afrocolombiana, atesorado y transmitido a través de generaciones mediante sus</p></div> <div><p><sup>1</sup> <a href="https://congresovisible.uniandes.edu.co/proyectos-de-ley/ppor-medio-de-la-cual-la-nacion-se-asocia-y-rinde-homenaje-al-municipio-de-cabrera-en-el-departamento-de-santander-con-motivo-de-la-celebracion-de-los-doscientos-200-anos-de-su-fundacion-y-se-dictan-otras-disposiciones/723">https://congresovisible.uniandes.edu.co/proyectos-de-ley/ppor-medio-de-la-cual-la-nacion-se-asocia-y-rinde-homenaje-al-municipio-de-cabrera-en-el-departamento-de-santander-con-motivo-de-la-celebracion-de-los-doscientos-200-anos-de-su-fundacion-y-se-dictan-otras-disposiciones/723</a></p><p><sup>2</sup> <a href="https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa">https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa</a></p></div>
<div><p>manifestaciones artísticas, musicales, culinarias, lingüísticas y espirituales propias<sup>3</sup>. El Patía ha sido <b>cuna de importantes expresiones culturales</b>: su música tradicional (ej. el bambuco patiano), sus cantos de trabajo y alabanzas (<i>cantaoras</i>), los relatos orales y décimas, la gastronomía ancestral basada en productos locales, así como rituales espirituales sincréticos, forman parte de la identidad patiana. Estas expresiones constituyen un legado único que enriquece la diversidad de la nación colombiana.</p><p>Históricamente, la región del Patía se distinguió por su espíritu libertario. Durante la colonia y el siglo XIX, el valle del Patía fue refugio de <b>comunidades cimarronas</b> y escenario de luchas por la libertad. La población afro patiana, luego de la abolición de la esclavitud, continuó defendiendo sus tierras y costumbres, resistiendo adversidades y <b>preservando sus saberes ancestrales</b> pese a las condiciones de exclusión. Esa trayectoria histórica es la base para considerar al Patía <b>símbolo de resistencia, libertad y preservación cultural afrocolombiana</b>, tal como se enuncia en el título del proyecto de ley. Rendirle un homenaje nacional representa un <b>acto de justicia histórica</b>, en la medida en que visibiliza y reivindica siglos de aporte de esta comunidad al país<sup>4</sup>.</p><p>La relevancia del homenaje radica también en el contexto actual de <b>construcción de paz y reconciliación</b> en Colombia. El Patía, como muchos territorios afrodescendientes, ha sufrido los embates de la violencia y el olvido estatal; no obstante, sus habitantes han trabajado por convertir su municipio en un <b>territorio de paz</b>, basado en la cultura y la memoria como ejes de desarrollo<sup>5</sup>. Este proyecto de ley, al declarar al Patía <i>“Territorio de Paz y Cultura Viva”</i> y promover la inversión social en cultura, aporta a ese objetivo mayor de <b>fortalecer el tejido social</b> y la identidad local como cimientos de una paz duradera. El reconocimiento nacional elevará la autoestima colectiva de la población patiana y enviará un mensaje de inclusión y respeto hacia los grupos étnicos afrocolombianos, en consonancia con el mandato constitucional de valorar la diversidad étnica y cultural (Art. 7° C.P.).</p><p><b>Relevancia del homenaje y beneficios esperados:</b> La Ley de Honores a Patía tiene un claro <b>valor simbólico y práctico</b>. En lo simbólico, reafirma el compromiso de la Nación con la <b>pluralidad cultural</b>, resaltando que la historia y cultura afrocolombiana ocupan un lugar central en la narrativa nacional. Este tipo de homenajes contribuye a <b>sanar brechas históricas de reconocimiento</b>; como señala la exposición de motivos, la iniciativa se concibe como un merecido</p></div> <div><p><sup>3</sup> <a href="https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa">https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa</a></p><p><sup>4</sup> <a href="https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa">https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa</a></p><p><sup>5</sup> <a href="https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa">https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa</a></p></div>	<div><p>reconocimiento a un pueblo que ha aportado en silencio a la construcción de Colombia. Dignificar esa memoria colectiva es un paso hacia sociedades más incluyentes y conscientes de su pasado multicultural.</p><p>En lo práctico, la declaración de patrimonio cultural y las medidas que acompaña la ley traerán beneficios concretos: se impulsarán <b>proyectos culturales y educativos</b> (museos, festivales, escuelas de música y arte) que preservarán las tradiciones patianas y las transmitirán a las nuevas generaciones. Igualmente, las acciones de <b>protección ambiental</b> sobre el río Patía y su entorno contribuirán a la sostenibilidad ecológica local, integrando la naturaleza en la memoria histórica del pueblo (reconociendo el valor simbólico del río en la vida patiana). Por otro lado, el desarrollo de <b>eventos culturales de alcance nacional e internacional</b> (como el festival de cine afrodescendiente) y la promoción del turismo cultural y ecológico atraerán atención e inversión al municipio, generando oportunidades económicas para sus habitantes. De esta manera, el homenaje trasciende lo declarativo y se convierte en una plataforma para el <b>desarrollo social y económico</b> de Patía, apalancado en su riqueza cultural.</p><p>También es relevante destacar el <b>respaldo comunitario y político</b> que tiene la iniciativa. El pueblo patiano, a través de sus autoridades locales (Alcaldía) y líderes culturales, ha expresado un masivo apoyo al proyecto de ley, considerándolo un “sueño colectivo” e invitando a los representantes y senadores del Cauca de todas las vertientes políticas a unirse para hacerlo realidad. Esta unidad en torno al homenaje refleja que se trata de una causa común que trasciende partidos: es el reconocimiento a la <b>patria chica</b> que enorgullece no solo a los patianos sino a todo el departamento del Cauca. En consecuencia, la aprobación de la ley enviará un mensaje positivo de unidad regional y voluntad del Estado de honrar a sus comunidades afrodescendientes.</p><p>En síntesis, la justificación del proyecto se sustenta en consideraciones culturales (preservación de un acervo invaluable), históricas (reivindicación de la resistencia afrocolombiana), sociales (fortalecimiento de identidad y paz territorial) y económicas (potencial turístico-cultural). La <b>Ley de Honores Patía</b> es pertinente y necesaria para saldar una deuda histórica con el municipio, proyectándolo hacia el futuro como ejemplo de cómo la cultura y la memoria pueden ser motores de desarrollo y reconciliación.</p></div>





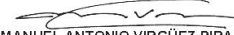
<div><div>4. CONSIDERACIONES DEL PONENTE (VALORACIÓN CONSTITUCIONAL, LEGAL Y POLÍTICA)</div><div><p>Después de analizar el texto y los objetivos del Proyecto de Ley 197 de 2025 Senado, como ponente encuentro que la iniciativa es <b>constitucionalmente viable, legalmente procedente y políticamente conveniente</b>.</p><p>A continuación, se exponen las consideraciones correspondientes:</p><p><b>1. Valoración constitucional:</b> El proyecto de ley se enmarca plenamente en los valores y mandatos de la Constitución Política de 1991. En primer lugar, desarrolla el artículo 7° de la Carta, que impone al Estado el deber de <b>reconocer y proteger la diversidad étnica y cultural de la Nación</b>. Al rendir homenaje a un municipio de fuerte identidad afrocolombiana, el Congreso estaría dando cumplimiento a dicho postulado, celebrando la diversidad cultural como patrimonio común de todos los colombianos. Asimismo, la iniciativa promueve el acceso a la cultura y la preservación del patrimonio cultural, en línea con los artículos 70 y 72 de la Constitución. El artículo 70 establece que <b>“El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades... La cultura en sus diversas manifestaciones es base de la nacionalidad”</b>, disposición que encuentra eco en este proyecto al impulsar eventos, obras y salvaguardias culturales en Patía. Por su parte, el artículo 72 consagra la protección del <b>patrimonio cultural de la Nación</b>, indicando que los tesoros culturales de la Nación son inalienables, imprescriptibles e inembargables, y que <b>“el Estado deberá velar por su conservación”</b>. Precisamente el proyecto de ley declara ciertas manifestaciones culturales de Patía como patrimonio nacional y ordena su protección, lo que significa un desarrollo de esa obligación constitucional. No se advierte contraposición alguna con normas superiores; por el contrario, la iniciativa <b>armoniza con principios constitucionales</b> como el <b>pluralismo (Art.1 C.P.)</b>, la <b>dignidad humana</b> de comunidades tradicionalmente marginadas y el <b>derecho a la cultura</b>.</p><p>En cuanto a la <b>competencia del Congreso</b> para expedir la presente ley, está se fundamenta en el amplio margen otorgado por el artículo 150 de la Constitución para dictar leyes en beneficio del interés general. En particular, el numeral 2° del artículo 150 faculta al Congreso para establecer honores públicos a ciudadanos por servicios eminentes (lo cual por extensión doctrinal ha cobijado también honores a localidades e instituciones); igualmente el numeral 16 del mismo artículo habilita al Congreso para conmemorar hechos notables y disponer lo pertinente a monumentos públicos. Aunque el proyecto en análisis no erige un monumento</p></div></div>	<div><p>físico, sí materializa un <b>homenaje público</b> que puede equipararse a un <i>honor nacional</i>, por lo cual su trámite está dentro de las facultades ordinarias del órgano legislativo. La Corte Constitucional ha respaldado la competencia del Congreso para dictar este tipo de leyes conmemorativas, siempre que respeten los lineamientos presupuestales (ver análisis más adelante) y el principio de unidad de materia. Sobre este último punto, es claro que <b>todas las disposiciones del proyecto giran en torno a un mismo tema central: el homenaje al municipio de Patía y el reconocimiento de su patrimonio cultural</b>, cumpliéndose así el requisito de unidad de materia del artículo 158 C.P. (no hay materias ajenas o inconexas incluidas). Adicionalmente, el título del proyecto refleja adecuadamente su contenido, conforme al artículo 169 C.P., mencionando explícitamente el homenaje a Patía y las disposiciones relacionadas con dicho fin, lo cual asegura la transparencia del objeto legislativo.</p><p><b>2. Valoración legal:</b> Desde el punto de vista legal, el proyecto se adecúa al marco normativo vigente en materia cultural, administrativa y de homenajes. En efecto, la iniciativa <b>no contraviene ninguna ley vigente</b>, y más bien <b>complementa</b> desarrollos legales existentes. Por ejemplo, la declaración de Patrimonio Cultural de la Nación que contempla el articulado guarda concordancia con la <b>Ley General de Cultura (Ley 397 de 1997)</b> y su modificatoria la <b>Ley 1185 de 2008</b>, que establecen los mecanismos para declarar, proteger y difundir el patrimonio cultural material e inmaterial de la Nación. El proyecto de ley de honores al Patía se apoya en dichos lineamientos: no crea una categoría nueva sino que utiliza la figura jurídica de patrimonio cultural ya definida por la Ley 397/97, facilitando la inclusión de las expresiones patianas en los listados nacionales con respaldo legal. De igual manera, la promoción del turismo responsable en el Patía se alinea con los principios de la <b>Ley 300 de 1996 (Ley General de Turismo)</b>, que fomenta el turismo cultural y ecológico sostenible en concordancia con la protección patrimonial.</p><p>Cabe resaltar que el articulado <b>autoriza</b> al Gobierno Nacional para apoyar ciertas obras (parque temático, festivales, mediateca, etc.) en Patía, <b>sin imponer directamente la ejecución de dichas partidas</b>. Esta técnica legislativa es consistente con la jurisprudencia constitucional sobre leyes de honores: la Corte Constitucional ha indicado que las leyes que <b>habilitan</b> al Gobierno a incluir gastos en el presupuesto general (sin obligarlo de manera imperativa) <i>se ajustan al ordenamiento constitucional</i>, mientras que serían inconstitucionales si pretendieran imponer una erogación específica al Ejecutivo<sup>6</sup>. En el caso presente, el proyecto se limita a <i>crear el título jurídico habilitante</i> para que el Ejecutivo, si lo</p><p><sup>6</sup> <a href="https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09">https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09</a></p></div>
<div><p>considera conveniente, incorpore recursos en futuras leyes de presupuesto destinados a las obras y programas en Patía, <b>sin forzarlo ni comprometer automáticamente partidas del erario</b><sup>7</sup>. Esta fórmula cumple con lo dispuesto en la <b>Ley Orgánica 819 de 2003</b> en materia de responsabilidad fiscal, pues no genera una obligación inmediata de gasto sino que supedita cualquier inversión a la disponibilidad presupuestal y al marco fiscal de mediano plazo. Más adelante, en el análisis de constitucionalidad, se profundiza en este aspecto. Por ahora, es válido concluir que legalmente el proyecto es compatible con las normas orgánicas presupuestales y con las leyes sectoriales de cultura, turismo y desarrollo territorial.</p><p><b>3. Valoración política y conveniencia general:</b> Políticamente, la aprobación de esta ley representa una decisión afirmativa en pro de la <b>inclusión y reconocimiento étnico</b> en Colombia. En un país multicultural, las políticas simbólicas importan: sancionar una Ley de Honores al Patía enviaría un fuerte mensaje de respaldo estatal a las comunidades afrodescendientes, reconociendo sus contribuciones históricas que a menudo han sido invisibilizadas. Esta acción legislativa se inscribe en las recomendaciones de diversos estudios y comisiones de la verdad que han abogado por mayor reconocimiento a los pueblos negros como forma de reparación simbólica y reconciliación nacional. No se trata de un proyecto particular o partidista, sino de una causa colectiva: <i>“un proyecto del pueblo patiano”</i>, en palabras del alcalde del municipio<sup>8</sup>.</p><p>Desde la perspectiva de conveniencia, invertir en cultura y patrimonio tiene efectos multiplicadores: fortalece la identidad (lo que redundan en cohesión social), previene la violencia (al ofrecer oportunidades educativas y artísticas a la juventud) y dinamiza la economía local (a través del turismo cultural, la generación de empleos creativos, etc.). En el caso del Patía, municipio con altos índices de necesidades básicas insatisfechas, estas medidas serían un <b>impulso al desarrollo regional</b> mediante un enfoque diferencial y endógeno, es decir, aprovechando sus propias fortalezas culturales y naturales. Políticamente, el Congreso también se beneficia de legislar en favor de las regiones más apartadas, pues contribuye a cerrar brechas centro-periferia y responde al mandato constitucional de promover un <b>orden justo y una igualdad real</b> entre comunidades (Preámbulo y Art. 13 C.P.).</p><p>Por último, es importante destacar que no se evidencia <b>oposición ni controversia significativa</b> frente al contenido del proyecto. Al contrario, es previsible un amplio</p><p><sup>7</sup> <a href="https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09">https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09</a> <sup>8</sup> <a href="https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa">https://www.patia-cauca.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Ley-de-Honores-Pat%C3%ADa</a></p></div>	<div><p>consenso entre las bancadas, dado que el proyecto exalta valores universales (libertad, patrimonio cultural, diversidad) sin implicaciones ideológicas divisorias. Las consideraciones geoestratégicas del Cauca (territorio que requiere atención especial por su conflictividad histórica) también hacen políticamente acertado demostrar presencia positiva del Estado vía el Congreso. En suma, desde el punto de vista político, la iniciativa es oportuna, legítima y benéfica para el interés general.</p><p>Por las razones expuestas, concluyo que el Proyecto de Ley 197/2025 Senado merece un <b>voto favorable</b>, al conjugar solidez constitucional, pertinencia legal y un alto impacto social positivo.</p><p><b>5. IMPACTO FISCAL</b></p><p>Con respecto al impacto fiscal de la iniciativa, se anticipa que la <b>Ley de Honores al Patía no generará una carga presupuestal obligatoria inmediata</b> para la Nación, sino más bien una <b>autorización condicionada de gasto</b>. El articulado del proyecto, en sus disposiciones centrales, <b>autoriza al Gobierno Nacional</b> a apoyar y cofinanciar ciertas obras y proyectos en el municipio de Patía, mas no ordena directamente la apropiación de recursos. Esto significa que la ejecución de las obras enumeradas quedará supeditada a que el Gobierno, en uso de sus competencias, <b>incluya las partidas necesarias en el Presupuesto General de la Nación</b> de futuros vigencias fiscales o gestione su financiación a través de mecanismos de cofinanciación. En ningún caso la ley, por sí misma, asigna fondos de manera inmediata ni crea rentas o gastos permanentes.</p><p>De esta forma, el proyecto se adecúa a las exigencias del <b>artículo 7° de la Ley 819 de 2003</b>, que requiere un análisis del impacto fiscal de las normas que ordenen gasto. Dado que la presente iniciativa <b>no obliga gasto concreto sino que habilita su posible inclusión</b>, el impacto fiscal potencial es <b>gradual y sujeto a disponibilidad</b>. En la exposición de motivos los autores han señalado que las inversiones propuestas deberán realizarse <i>“en cumplimiento y de conformidad con los artículos 334, 341 y 345 de la Constitución”</i> (relativos a la planificación económica, al Plan Nacional de Desarrollo y al presupuesto), lo que implica que cualquier erogación estará enmarcada en la programación presupuestal ordinaria y en el <b>Marco Fiscal de Mediano Plazo</b> del Gobierno<sup>9</sup>. Es decir, los proyectos contemplados solo se materializarán <b>previa asignación presupuestal</b> en las leyes anuales de presupuesto,</p><p><sup>9</sup> <a href="https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09">https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09</a></p></div>



<p>lo cual garantiza que no se desarticulen los recursos ni se desfinancie al Estado en objetivos no previstos.</p> <p>Vale la pena mencionar la jurisprudencia constitucional pertinente: la Corte Constitucional ha expresamente diferenciado entre <i>decretar un gasto público obligante</i> (situación en la que la ley sería inexecutable por vicio de competencia, al invadir la iniciativa privativa del Gobierno en materia presupuestal) y <i>autorizar un gasto público eventual</i>, caso en el cual la ley actúa únicamente como título habilitante y <b>si es constitucionalmente admisible</b><sup>10</sup>. El Proyecto de Ley 197 de 2025 se inscribe en esta segunda categoría, usando una estructura gramatical de <b>“Autorícese al Gobierno...”</b> que se ha considerado válida. En concordancia con ello, la <b>Dirección General de Presupuesto Público</b> del Ministerio de Hacienda deberá, en su momento, concertar con las entidades competentes (Ministerio de Cultura, Ministerio de Ambiente, etc.) la cuantificación de los recursos requeridos para cada proyecto y la viabilidad de asignarlos en futuras vigencias, sin que ello comprometa el equilibrio fiscal.</p> <p>Por consiguiente, el <b>impacto fiscal estimado</b> es manejable y <b>no inmediato</b>. En el corto plazo, la ley no exige ninguna apropiación presupuestal adicional. A mediano y largo plazo, la materialización de las obras dependerá de decisiones gubernamentales y de la priorización dentro de los planes de inversión. De todas maneras, el proyecto de ley sienta las bases para que Patía sea incluido en la agenda de inversión cultural y social, por lo cual su impacto fiscal, cuando ocurra, se traducirá en <b>inversión pública con alto retorno social</b> (mejoramiento del capital cultural, turístico y humano de la región). Esta inversión, además, podrá ser gradual y compartida con la entidad territorial y otras fuentes (cofinanciación, cooperación internacional si aplica, etc.), minimizando cualquier carga excesiva para el erario nacional.</p> <p>En conclusión, desde el punto de vista fiscal, la iniciativa <b>cumple con los requisitos legales</b>: incorpora la correspondiente autorización sujeta a disponibilidad financiera, y sus eventuales costos estarán sometidos al proceso presupuestal ordinario. <b>No vulnera la Ley 819 de 2003</b> ni requiere concepto de Ministerio de Hacienda distinto al seguimiento normal en el segundo debate, ya que no crea gasto obligatorio. Antes bien, está diseñada para asegurar responsabilidad fiscal mientras se posibilita la inversión en la cultura patiana.</p> <p><sup>10</sup> <a href="https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09">https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09</a></p>	<p><b>6. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD</b></p> <p><b>Trámite legislativo y requisitos formales:</b> El Proyecto de Ley 197/2025 Senado ha cumplido a cabalidad con los requisitos formales que exige la Constitución y la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso) para su formación. En primer lugar, tal como exige el artículo 157-1 de la Constitución, el proyecto fue <b>publicado</b> oficialmente antes de darle curso en la Comisión respectiva: su texto y exposición de motivos aparecieron en la Gaceta del Congreso No. 1537 del 27 de agosto de 2025. Esta publicación temprana garantiza la publicidad del proyecto y el conocimiento público de su contenido, cumpliendo además con el artículo 144 de la Ley 5ª de 1992 que ordena anexar la exposición de motivos al momento de radicar el proyecto. En segundo lugar, la iniciativa provino de congresistas (miembros de la Cámara de Representantes), lo cual es válido dado que se trata de un proyecto de ley ordinaria de origen parlamentario; el artículo 154 de la Constitución reserva exclusivamente al Gobierno la presentación de proyectos en ciertas materias (ej. leyes que decreten aportes del Tesoro, entre otras), pero <b>no existe reserva para las leyes de honores o conmemorativas</b>, por lo que la competencia de los congresistas para proponer esta ley está fuera de duda. Incluso si el proyecto contempla autorizaciones de gasto público, esto <b>no lo convierte en un proyecto de iniciativa gubernamental exclusiva</b>, pues como se explicó, no está creando rentas ni incrementando gasto obligatorio (de lo contrario sí habría reserva del art. 154 C.P.).</p> <p>La asignación del proyecto a la <b>Comisión Segunda</b> del Senado es procedente en virtud de la materia predominante: las “normas sobre honores públicos, conmemoraciones y monumentos” suelen ser competencia de las Comisiones de asuntos internacionales y honores (Comisión Segunda, según distribución interna)<sup>11</sup>. Esto se desprende del artículo 2° de la Ley 3ª de 1992 y del artículo 39 del Reglamento del Congreso (Ley 5ª/92), que distribuyen las temáticas entre comisiones. Por lo tanto, no hay vicio en la asignación temática. Adicionalmente, el proyecto respeta el <b>principio de unidad de materia</b> (art. 158 C.P. y art. 169 Ley 5ª) al circunscribirse sus disposiciones al objetivo de honrar al municipio de Patía y ejecutar proyectos en torno a esa conmemoración; todas las normas guardan relación directa con ese propósito y entre sí. El título es suficientemente descriptivo del contenido, tal como lo exige el artículo 169 constitucional, incluyendo los elementos esenciales (homenaje, nombre del municipio y disposiciones consecuentes).</p> <p><sup>11</sup> <a href="https://normograma.com/legibus/legibus/proyectos_ley_senado_republica_2025.html">https://normograma.com/legibus/legibus/proyectos_ley_senado_republica_2025.html</a></p>
<p>De igual modo, se verificó que el proyecto no contiene <b>vicios de procedimiento</b> hasta esta instancia: fue radicado en la Secretaría del Senado con la documentación completa (texto articulado, exposición de motivos y firmas de sus autores), se le asignó número y comisión, y se publicó en Gaceta en los tiempos debidos. Para el inicio del primer debate, deberá constar su <b>anuncio previo</b> de acuerdo con el artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003 (incorporado en el art. 160 C.P.) y el artículo 83 de la Ley 5ª de 1992, aspecto del cual esta ponencia deja constancia para su debido cumplimiento. <b>No existe informe de incompatibilidad ni objeción del Gobierno</b> en segundo debate, dado que no era preceptivo en esta etapa (al no tratarse de proyecto estatutario ni de otro tipo especial). En cuanto a la <b>cuota de participación femenina</b> en la autoría y ponencia (Ley 1434 de 2011), se observa la coautoría de la H.R. Mary Anne Perdomo, lo que refleja la participación de la mujer en la iniciativa; además, la suscrita ponencia cumple con la asignación que la Mesa Directiva realizó, sin presentar reparos en ese sentido.</p> <p><b>Constitucionalidad material:</b> En el análisis material de constitucionalidad, vale reiterar que el contenido del proyecto no contraría ninguno de los mandatos ni prohibiciones de la Constitución. Por el contrario, desarrolla principios y fines constitucionales valiosos, como la promoción de la cultura (Arts. 70 y 71 C.P.), la preservación del patrimonio cultural (Art. 72 C.P.), la participación de las entidades territoriales en la vida nacional (Art. 2 C.P. y Título XI de la C.P.), e incluso contribuye a la realización de los derechos de las minorías étnicas (disposiciones transitorias y Art. 176 sobre representación especial, en sentido amplio). La <b>Corte Constitucional</b>, en precedentes sobre leyes similares, ha declarado la exequibilidad de normas que asocian a la Nación con conmemoraciones históricas locales, siempre que no se presenten irregularidades en su trámite ni se violen competencias. Un hito jurisprudencial al respecto es la <b>Sentencia C-506 de 2009</b>, que revisó una ley de honores y estableció criterios para su validez: (1) que la ley se limite a autorizar gasto (no obligarlo), (2) que la finalidad sea legítima y acorde con el interés general (difundir cultura, fortalecer identidad, etc.), y (3) que no se incorporen materias ajenas (unidad de materia)<sup>12</sup>. A la luz de esos criterios, el Proyecto de Ley 197 de 2025 cumple satisfactoriamente con cada uno. Como ya se explicó, el proyecto utiliza la fórmula de autorización de gasto, con finalidad legítima (homenajear y fortalecer la cultura de un municipio) y sin apartarse de ese tema central.</p> <p><sup>12</sup> <a href="https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09">https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09</a></p>	<p>Tampoco se vulneran normas de categoría especial: no se trata de una ley estatutaria, ni orgánica, ni código, por lo cual <b>no requiere mayorías especiales</b> ni control previo de la Corte en caso de aprobación. Será una ley ordinaria de la República, que una vez aprobada en el Congreso y sancionada por el Presidente, entrará en vigencia en la fecha que ella misma disponga. De igual manera, el articulado no afecta la iniciativa de gasto del Gobierno (art. 154 C.P.) pues, como se ha insistido, no dispone imperativamente erogaciones del Tesoro; y respeta la reserva del Presidente en materias de Estados de Excepción y fuerzas armadas (art. 154 inc. final C.P.), ya que el tema es ajeno a dichas materias. Por todo lo anterior, se concluye que <b>no existe objeción de constitucionalidad</b> alguna que impida la aprobación de este proyecto.</p> <p><b>Legalidad y compatibilidad con el orden jurídico:</b> El contenido del proyecto de ley armoniza con la legislación vigente. Las declaratorias de patrimonio inmaterial deberán coordinarse con los lineamientos del <b>Ministerio de Cultura</b> (Ley 397/97 y decretos reglamentarios), algo contemplado en el proyecto al remitir a las normas de patrimonio cultural para su implementación. Las autorizaciones de gasto indican expresamente que se harán <i>“de conformidad con la Constitución y las competencias de la Ley 715 de 2001”</i>, lo que asegura coherencia con el régimen de distribución de recursos a entidades territoriales<sup>13</sup>. En particular, se alude a los artículos 288, 334, 341 y 345 de la Constitución en el texto, que corresponden a la autonomía territorial, dirección de la economía por el Estado, planificación mediante Plan Nacional de Desarrollo y el principio de legalidad del gasto público respectivamente. Esta referencia confirma que el proyecto <b>se amolda a la normatividad orgánica de planeación y presupuesto</b>. No se crean entidades ni se asignan funciones nuevas a órganos existentes que requieran ley de facultades o tramitarse como ley orgánica; simplemente se dan órdenes y autorizaciones al Gobierno dentro del marco de sus funciones ordinarias.</p> <p>En conclusión, del análisis de legalidad, el Proyecto de Ley 197 de 2025 no colisiona con normas vigentes de igual o superior jerarquía, y antes bien complementa la política cultural y de reconocimiento de diversidad étnica establecida en el ordenamiento colombiano. La iniciativa respeta los procedimientos legislativos (Ley 5ª de 1992) y las exigencias constitucionales, por lo cual <b>se encuentra apta, en términos de constitucionalidad y legalidad, para continuar su trámite</b> legislativo hacia la aprobación.</p> <p><sup>13</sup> <a href="https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09">https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/93827-corte-constitucional-de-colombia-c-506-09</a></p>

<div><div>7. DECLARACIÓN SOBRE CONFLICTOS DE INTERÉS</div><div><p>En cumplimiento de lo previsto en el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 (modificado por la Ley 2003 de 2019) y demás normas pertinentes sobre impedimentos y conflictos de interés, <b>el ponente manifiesta que no tiene interés particular alguno</b> en el asunto objeto del Proyecto de Ley 197 de 2025 Senado. El homenaje al municipio de Patía no redunda en beneficios directos para el suscrito diferente a los generales que percibiría la comunidad, por lo cual <b>no existe conflicto de intereses</b> que afecte la imparcialidad de esta ponencia. Queda así consignada la respectiva declaración de ausencia de impedimento.</p></div></div> <div><div>8. PROPOSICIÓN</div><div><p>En mérito de lo expuesto, solicito respetuosamente a los honorables senadores de la plenaria dar segundo debate al <b>Proyecto de Ley 197 de 2025 Senado</b>, “Por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinde público homenaje al municipio de Patía, departamento del Cauca, símbolo de resistencia, libertad y preservación de los saberes ancestrales afrocolombianos, se reconoce su legado cultural en la construcción de una sociedad diversa, plural y democrática, y se dictan otras disposiciones”, acogiendo el texto propuesto.</p><p>De los honorables Senadores,</p><div><div>JOSE LUIS PÉREZ OYUELA Senador de la República</div></div></div></div>	<div><div>9. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</div><div><p>“POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA RINDE PÚBLICO HOMENAJE AL MUNICIPIO DE PATÍA, DEPARTAMENTO DEL CAUCA, SÍMBOLO DE RESISTENCIA, LIBERTAD Y PRESERVACIÓN DE LOS SABERES ANCESTRALES AFROCOLOMBIANOS, SE RECONOCE SU LEGADO CULTURAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA SOCIEDAD DIVERSA, PLURAL Y DEMOCRÁTICA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”</p><p>“EL CONGRESO DE COLOMBIA,</p><p>DECRETA”</p></div><div><div>Artículo 1°. OBJETO.</div><div><p>La presente ley tiene por objeto rendir público homenaje al municipio de Patía, departamento del Cauca, como pionero en la preservación, transmisión y proyección de los saberes ancestrales afrocolombianos, los cuales constituyen un legado fundamental para la libertad, la paz, la identidad y la diversidad cultural de Colombia; estableciendo medidas para la salvaguardia, promoción y difusión de su patrimonio cultural y definiendo proyectos estratégicos de utilidad pública para el municipio.</p></div></div><div><div>Artículo 2°. HOMENAJE.</div><div><p>La Nación colombiana y el Congreso de la República rinden público homenaje y reconocen al municipio de Patía, departamento del Cauca, como “Municipio de Resistencia Afrocolombiana, territorio de paz y cultura viva”, por su invaluable aporte como pionero en la preservación de los saberes ancestrales siendo un bastión vivo de la memoria afrocolombiana y su contribución histórica y la diversidad cultural de Colombia, destacando por sus cantaoras del bambuco patiano, sus prácticas del bambuco patiano, sus prácticas de oralidad, rituales tradicionales, cocina ancestral, cosmovisión espiritual y capacidad organizativa comunitaria.</p></div></div><div><div>Artículo 3°. RECONOCIMIENTO HISTÓRICO.</div><div><p>Reconócese al municipio de Patía y a su comunidad como símbolo de resistencia afrocolombiana, territorio de paz y cultura viva de Colombia, en honor a sus manifestaciones culturales, expresiones artísticas, prácticas comunitarias, saberes ancestrales y legado espiritual, vinculados a la memoria, la libertad, la resistencia y la diversidad cultural de los</p></div></div></div>
<div><p>pueblos afrocolombianos, y por sus aportes al desarrollo cultural y turístico de la región y del país.</p><div><div>Artículo 4°. DECLARACIÓN.</div><div><p>Autorícese al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes adelantar los trámites administrativos para la inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI), del ámbito nacional, las manifestaciones culturales y el legado patrimonial de los saberes ancestrales en torno a la libertad, la resistencia y la diversidad cultural de los pueblos afrocolombianos, que hacen parte de la memoria colectiva de la comunidad del municipio de Patía, departamento del Cauca.</p></div></div><div><p>Esta declaratoria reconocerá, gestionará y protegerá la salvaguardia del valor histórico, simbólico y cultural del municipio de Patía como un territorio emblemático de la herencia afrodescendiente en Colombia, en cumplimiento de los principios constitucionales de identidad cultural, inclusión, equidad y pluralismo étnico, conforme a los procedimientos del Decreto 2941 de 2009 Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997, modificada por medio de la Ley 1185 de 2008.</p></div><div><div>Artículo 5°.</div><div><p>Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de cultura, las Artes y los Saberes y del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, para asesorar y apoyar al municipio de Patía, departamento del Cauca, en la elaboración, tramitación, ejecución y financiación de los proyectos culturales y turísticos inherentes a la salvaguardia y promoción del Valle del Patía como corredor cultural, natural y turístico en la preservación de los saberes ancestrales afrocolombianos, conforme a la presente ley.</p></div></div><div><div>Artículo 6°. AUTORIZACIÓN PRESUPUESTAL.</div><div><p>Autorícese al Gobierno Nacional para que, de conformidad con los artículos 288, 334, 341, 345, 356 y 357 de la Constitución Política y las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001, incluya en el Presupuesto General de la Nación e impulse a través del sistema de cofinanciación las partidas presupuestales necesarias con el fin de ejecutar las siguientes obras de utilidad pública e interés social, destinadas al fortalecimiento de los referentes turísticos y culturales que aportan a la memoria colectiva de la emancipación de los pueblos afrocolombianos en la región:</p><div><div>a)</div><div><p>Salvaguardia de Saberes Ancestrales: Proteger y preservar los saberes culturales ancestrales afrocolombianos mediante el reconocimiento de la población y sus saberes culturales a través de un documental audiovisual, investigación participativa, restauración del patrimonio arquitectónico histórico con participación comunitaria, y articulación de la oferta turística</p></div></div></div></div></div>	<div><p>cultural que promueva sus saberes ancestrales y el aprovechamiento sostenible del territorio.</p><div><div>b)</div><div><p>Parque Temático de la Herencia Afrocolombiana y Maloca Interactiva: Implementar en el municipio de Patía un Parque Temático de la Herencia Afrocolombiana como espacio de memoria, cultura y ecoturismo en homenaje a las comunidades afrodescendientes. Este parque articulará el patrimonio cultural y natural del territorio con la participación de la comunidad y el impulso de asociaciones de economía popular. En su centro se ubicará la Maloca Interactiva, un espacio simbólico y pedagógico que integrará tradición y tecnología para promover la transmisión de saberes, el diálogo intergeneracional y la creación artística, garantizando la vinculación de la población local y la articulación institucional mediante alianzas público-privadas, bajo parámetros de sostenibilidad, inclusión y apropiación territorial.</p></div></div><div><div>c)</div><div><p>Festival del Bambuco Patiano: Institucionalizar El Festival del Bambuco Patiano, como una expresión de la cultura afro patiana, donde se mezclan tradiciones africanas, llevadas a cabo por sus cantaoras del bambuco patiano, sus prácticas de oralidad, rituales tradicionales, cocina ancestral, cosmovisión espiritual y capacidad organizativa comunitaria que promueven el orgullo por la identidad patiana y visibiliza el aporte de la cultura afrodescendiente al patrimonio nacional. El reconocimiento oficialmente del Festival del Bambuco Patiano, es un acto de justicia histórica y cultural, que responde al mandato constitucional de proteger y promover la diversidad étnica y cultural de Colombia.</p></div></div><div><div>d)</div><div><p>Mediateca Cultural Integral “Casas de la Memoria Afropatiana”: dotación de una con espacio para la Escuelas de Música Tradicional y Espacios de Formación Artística y Ancestral, destinados a la promoción, protección y transmisión intergeneracional de los saberes culturales del municipio del Patía. Estos espacios deberán fomentar la práctica del bambuco patiano, el canto de las cantaoras, la oralidad, la danza, las expresiones plásticas, la cocina ancestral, los oficios tradicionales, y demás manifestaciones que conforman el patrimonio cultural afrodescendiente del territorio. Asimismo, deberán promover procesos pedagógicos propios, con enfoque étnico, comunitario y territorial, en articulación con las organizaciones locales y la comunidad educativa.</p></div></div><div><div>e)</div><div><p>Festival Internacional de Cine Afrodescendiente de Patía: Se promoverá la creación del Festival Internacional de Cine Afrodescendiente de Patía, como un espacio anual de encuentro, formación y exhibición audiovisual que</p></div></div></div>

<p>visibilice la cosmovisión, los saberes y las expresiones culturales de los pueblos afrodescendientes de Colombia y del mundo. Es festival tendrá como sede el municipio de Patía y tendrá como finalidad difundir narrativas afro a través del cine y el arte; fomentar el intercambio internacional con comunidades de África, América Latina y la diáspora; impulsar la formación audiovisual de jóvenes afrocolombianos; apoyar la producción comunitaria con enfoque territorial; y dinamizar el turismo cultural en el sur del Cauca. El evento contará con respaldo institucional y se desarrollará bajo un modelo de gestión participativa. Articulando comunidad, Estado, cooperación internacional y sector audiovisual.</p> <p>f) Acciones de protección de cuencas hidrográficas: Se implementará articuladamente entre las entidades territoriales un Plan de Protección de la cuenca del Río Patía y Río Guachicono, que incluirá medidas para impedir su destrucción, la descontaminación, conservación y protección de las aguas y los territorios ribereños, la recuperación de los ecosistemas, la reforestación de zonas afectadas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Los procesos de contratación que se adelanten en desarrollo de la presente ley se sujetarán al Estatuto General de la Contratación Pública. Cuando sea procedente, se deberá utilizar el pliego tipo correspondiente.</p> <p><b>Artículo 7°. MARCO PRESUPUESTAL.</b> La autorización de gasto otorgada al Gobierno Nacional en virtud de la presente ley se incorporará en el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas en materia presupuestal; en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto, y en segundo lugar de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal.</p> <p><b>Artículo 8°. PRODUCTO AUDIOVISUAL DOCUMENTAL.</b> Autorícese al Gobierno Nacional para incorporar los recursos necesarios destinados a financiar la creación de un producto audiovisual documental que reconstruya la memoria colectiva a partir de los testimonios de los habitantes del municipio de Patía, sobre el proceso de preservación de los saberes ancestrales en la región como bastión vivo de la herencia afrocolombiana y su contribución histórica a la consolidación de un patrimonio cultural inmaterial que enriquece la diversidad cultural de Colombia, destacando sus cantaoras del bambuco patiano, prácticas de oralidad, rituales tradicionales, cocina ancestral, cosmovisión espiritual y organización comunitaria.</p> <p><b>Parágrafo Primero.</b> Dicha pieza audiovisual podrá ser transmitida por los canales del Sistema de Medios Públicos y a través de sus plataformas digitales.</p>	<p><b>Parágrafo Segundo.</b> Las partidas presupuestales de este artículo no afectarán las transferencias de ley ni las apropiaciones presupuestales que anualmente el Fondo Único de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones debe girar a los operadores, cuya destinación específica es el fortalecimiento de la televisión pública.</p> <p><b>Artículo 9°. VIGENCIA.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y sanción.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p> <div><p><b>JOSE LUIS PÉREZ OYUELA</b> Senador de la República</p></div>
<p>TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE</p> <p>COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</p> <p>SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>PROYECTO DE LEY No. 197 de 2025 Senado</p> <p><b>"POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA RINDE PÚBLICO HOMENAJE AL MUNICIPIO DE PATÍA, DEPARTAMENTO DEL CAUCA, SÍMBOLO DE RESISTENCIA, LIBERTAD Y PRESERVACIÓN DE LOS SABERES ANCESTRALES AFROCOLOMBIANOS, SE RECONOCE SU LEGADO CULTURAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA SOCIEDAD DIVERSA, PLURAL Y DEMOCRÁTICA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</b></p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p><b>Artículo 1°. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto rendir público homenaje al municipio de Patía, departamento del Cauca, como pionero en la preservación, transmisión y proyección de los saberes ancestrales afrocolombianos, los cuales constituyen un legado fundamental para la libertad, la paz, la identidad y la diversidad cultural de Colombia; estableciendo medidas para la salvaguardia, promoción y difusión de su patrimonio cultural y definiendo proyectos estratégicos de utilidad pública para el municipio.</p> <p><b>Artículo 2°. HOMENAJE.</b> La Nación colombiana y el Congreso de la República rinden público homenaje y reconocen al municipio de Patía, departamento del Cauca, como "Municipio de Resistencia Afrocolombiana, territorio d paz y cultura viva", por su invaluable aporte como pionero en la preservación de los saberes ancestrales siendo un bastión vivo de la memoria afrocolombiana y su contribución histórica y la diversidad cultural de Colombia, destacando por sus cantaoras del bambuco patiano, sus prácticas del bambuco patiano, sus prácticas de oralidad, rituales tradicionales, cocina ancestral, cosmovisión espiritual y capacidad organizativa comunitaria.</p> <p><b>Artículo 3°. RECONOCIMIENTO HISTÓRICO.</b> Reconózcase al municipio de Patía y a su comunidad como símbolo de resistencia afrocolombiana, territorio de paz y cultura viva de Colombia, en honor a sus manifestaciones culturales, expresiones artísticas, prácticas comunitarias, saberes ancestrales y legado espiritual, vinculados a la memoria, la libertad, la resistencia y la diversidad cultural de los pueblos afrocolombianos, y por sus aportes al desarrollo cultural y turístico de la región y del país.</p> <p><b>Artículo 4°. DECLARACIÓN.</b> Autorícese al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes adelantar los trámites administrativos para la inclusión en la Lista</p>	<p>Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI), del ámbito nacional, las manifestaciones culturales y el legado patrimonial de los saberes ancestrales en torno a la libertad, la resistencia y la diversidad cultural de los pueblos afrocolombianos, que hacen parte de la memoria colectiva de la comunidad del municipio de Patía, departamento del Cauca.</p> <p>Esta declaratoria reconocerá, gestionará y protegerá la salvaguardia del valor histórico, simbólico y cultural del municipio de Patía como un territorio emblemático de la herencia afrodescendiente en Colombia, en cumplimiento de los principios constitucionales de identidad cultural, inclusión, equidad y pluralismo étnico, conforme a los procedimientos del Decreto 2941 de 2009 Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997, modificada por medio de la Ley 1185 de 2008.</p> <p><b>Artículo 5°.</b> Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de cultura, las Artes y los Saberes y del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, para asesorar y apoyar al municipio de Patía, departamento del Cauca, en la elaboración, tramitación, ejecución y financiación de los proyectos culturales y turísticos inherentes a la salvaguardia y promoción del Valle del Patía como corredor cultural, natural y turístico en la preservación de los saberes ancestrales afrocolombianos, conforme a la presente ley.</p> <p><b>Artículo 6°. AUTORIZACIÓN PRESUPUESTAL.</b> Autorícese al Gobierno Nacional para que, de conformidad con los artículos 288, 334, 341, 345, 356 y 357 de la Constitución Política y las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001, incluya en el Presupuesto General de la Nación e impulse a través del sistema de cofinanciación las partidas presupuestales necesarias con el fin de ejecutar las siguientes obras de utilidad pública e interés social, destinadas al fortalecimiento de los referentes turísticos y culturales que aportan a la memoria colectiva de la emancipación de los pueblos afrocolombianos en la región:</p> <p>a) Salvaguardia de Saberes Ancestrales: Proteger y preservar los saberes culturales ancestrales afrocolombianos mediante el reconocimiento de la población y sus saberes culturales a través de un documental audiovisual, investigación participativa, restauración del patrimonio arquitectónico histórico con participación comunitaria, y articulación de la oferta turística cultural que promueva sus saberes ancestrales y el aprovechamiento sostenible del territorio.</p> <p>b) Parque Temático de la Herencia Afrocolombiana y Maloca Interactiva: Implementar en el municipio de Patía un Parque Temático de la Herencia Afrocolombiana como espacio de memoria, cultura y ecoturismo en homenaje a las comunidades afrodescendientes. Este parque articulará el patrimonio cultural y natural del territorio con la participación de la comunidad y el impulso de asociaciones de economía popular. En su centro se ubicará la Maloca Interactiva, un espacio simbólico y pedagógico que</p>

<p>integrará tradición y tecnología para promover la transmisión de saberes, el diálogo intergeneracional y la creación artística, garantizando la vinculación de la población local y la articulación institucional mediante alianzas público-privadas, bajo parámetros de sostenibilidad, inclusión y apropiación territorial.</p> <p>c) Festival del Bambuco Patiano: Institucionalizar El Festival del Bambuco Patiano, como una expresión de la cultura afro patiana, donde se mezclan tradiciones africanas, llevadas a cabo por sus cantaoras del bambuco patiano, sus páticas de oralidad, rituales tradicionales, cocina ancestrak, cosmovisión espiritual y capacidad organizativa comunitaria que promueven el orgullo por la identidad patiana y visibiliza el aporte de la cultura afrodescendiente al patrimonio nacional. El reconocimiento oficialmente del Festival del Bambuco Patiano, es un acto de justicia histórica y cultural, que responde al mandato constitucional de proteger y promover la diversidad étnica y cultural de Colombia.</p> <p>d) Mediateca Cultural Integral “Casas de la Memoria Afropatiana”: dotación de una con espacio para la Escuelas de Música Tradicional y Espacios de Formación Artística y Ancestral, destinados a la promoción, protección y transmisión intergeneracional de los saberes culturales del municipio del Patía. Estos espacios deberán fomentar la práctica del bambuco patiano, el canto de las cantaoras, la oralidad, la danza, las expresiones plásticas, la cocina ancestral, los oficios tradicionales, y demás manifestaciones que conforman el patrimonio cultural afrodescendiente del territorio. Asimismo, deberán promover procesos pedagógicos propios, con enfoque étnico, comunitario y territorial, en articulación con las organizaciones locales y la comunidad educativa.</p> <p>e) Festival Internacional de Cine Afrodescendiente de Patía: Se promoverá la creación del Festival Internacional de Cine Afrodescendiente de Patía, como un espacio anual de encuentro, formación y exhibición audiovisual que visibilice la cosmovisión, los saberes y las expresiones culturales de los pueblos afrodescendientes de Colombia y del mundo. Es festival tendrá como sede el municipio de Patía y tendrá como finalidad difundir narrativas afro a través del cine y el arte; fomentar el intercambio internacional con comunidades de África, América Latina y la diáspora; impulsar la formación audiovisual de jóvenes afrocolombianos; apoyar la producción comunitaria con enfoque territorial; y dinamizar el turismo cultural en el sur del Cauca. El evento contará con respaldo institucional y se desarrollará bajo un modelo de gestión participativa. Articulando comunidad, Estado, cooperación internacional y sector audiovisual.</p> <p>f) Acciones de protección de cuencas hidrográficas: Se implementará articuladamente entre las entidades territoriales un Plan de Protección de la cuenca del Río Patía y Río Guachicono, que incluirá medidas para impedir su destrucción, la descontaminación, conservación y protección de las aguas y</p>	<p>los territorios ribereños, la recuperación de los ecosistemas, la reforestación de zonas afectadas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Los procesos de contratación que se adelanten en desarrollo de la presente ley se sujetarán al Estatuto General de la Contratación Pública. Cuando sea procedente, se deberá utilizar el pliego tipo correspondiente.</p> <p><b>Artículo 7°. MARCO PRESUPUESTAL.</b> La autorización de gasto otorgada al Gobierno Nacional en virtud de la presente ley se incorporará en el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas en materia presupuestal; en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto, y en segundo lugar de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal.</p> <p><b>Artículo 8°. PRODUCTO AUDIOVISUAL DOCUMENTAL.</b> Autorícese al Gobierno Nacional para incorporar los recursos necesarios destinados a financiar la creación de un producto audiovisual documental que reconstruya la memoria colectiva a partir de los testimonios de los habitantes del municipio de Patía, sobre el proceso de preservación de los saberes ancestrales en la región como bastión vivo de la herencia afrocolombiana y su contribución histórica a la consolidación de un patrimonio cultural inmaterial que enriquece la diversidad cultural de Colombia, destacando sus cantaoras del bambuco patiano, prácticas de oralidad, rituales tradicionales, cocina ancestral, cosmovisión espiritual y organización comunitaria.</p> <p><b>Parágrafo Primero.</b> Dicha pieza audiovisual podrá ser transmitida por los canales del Sistema de Medios Públicos y a través de sus plataformas digitales.</p> <p><b>Parágrafo Segundo.</b> Las partidas presupuestales de este artículo no afectarán las transferencias de ley ni las apropiaciones presupuestales que anualmente el Fondo Único de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones debe girar a los operadores, cuya destinación específica es el fortalecimiento de la televisión pública.</p> <p><b>Artículo 9°. VIGENCIA.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y sanción.</p>
<div><div>COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</div><div>SENADO DE LA REPÚBLICA</div><div><p>El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República del día once (11) de noviembre del año dos mil veinticinco (2025), según consta en el Acta No. 14 de Sesión de esa fecha.</p><div><div><p>OSCAR MAURICIO GIRALDO HERNÁNDEZ Presidente Comisión Segunda Senado de la República</p></div><div><p>MANUEL ANTONIO VIRGÚEZ PIRAQUIVE Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p></div><div><p>CARLOS RAMIRO CHAVARRO CUÉLLAR Secretario General Comisión Segunda Senado de la República</p></div></div></div></div>	<div><div>Comisión Segunda Constitucional Permanente</div><div>Bogotá D.C., 14 de noviembre de 2025</div><div><p>AUTORIZAMOS EL PRESENTE INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PRESENTADO POR EL HONORABLE SENADOR JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA, AL PROYECTO DE LEY No. 197 de 2025 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA RINDE PÚBLICO HOMENAJE AL MUNICIPIO DE PATÍA, DEPARTAMENTO DEL CAUCA, SÍMBOLO DE RESISTENCIA, LIBERTAD Y PRESERVACIÓN DE LOS SABERES ANCESTRALES AFROCOLOMBIANOS, SE RECONOCE SU LEGADO CULTURAL EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA SOCIEDAD DIVERSA, PLURAL Y DEMOCRÁTICA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, PARA SU PUBLICACIÓN EN LA GACETA DEL CONGRESO.</p><div><div><p>OSCAR MAURICIO GIRALDO HERNÁNDEZ Presidente Comisión Segunda Senado de la República</p></div><div><p>MANUEL ANTONIO VIRGÚEZ PIRAQUIVE Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p></div><div><p>CARLOS RAMIRO CHAVARRO CUÉLLAR Secretario General Comisión Segunda Senado de la República</p></div></div></div></div>

CONTENIDO

Gaceta número 2178 - viernes, 14 de noviembre de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto del Proyecto de Ley número 29 de 2025 Senado, por medio del cual se dictan lineamientos técnicos para los estudios de prefactibilidad, factibilidad, fijación, de tarifas de los peajes e inversión de recaudo en Colombia. ....	1
Informe de ponencia , texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate por la Comisión Segunda para segundo debate en el Senado de la República al proyecto de ley número 197 de 2025 Senado, por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinde público homenaje al municipio de Patía, departamento del Cauca, símbolo de resistencia, libertad y preservación de los saberes ancestrales afrocolombianos, se reconoce su legado cultural en la construcción de una sociedad diversa, plural y democrática, y se dictan otras disposiciones. ....	16