



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 515

Bogotá, D. C., viernes, 28 de mayo de 2021

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ENMIENDA

ENMIENDA AL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 602 DE 2021 CÁMARA

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

Bogotá, 26 de mayo de 2021

Presidente
OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Comisión Sexta Cámara de Representantes.
Congreso de la República.
Ciudad

Referencia: Enmienda al Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 602 de 2021 Cámara, "Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte".

Respetado Presidente.

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, por medio del presente escrito nos permitimos presentar enmienda al informe de ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley de la referencia, por omisión involuntaria del artículo 7 del proyecto original.

TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El pasado 26 de abril de 2021 fue radicado en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de Ley No. 602 de 2021 Cámara. La iniciativa tiene como autores a los Honorables Representantes Fabián Díaz Plata, Rodrigo Rojas Lara, León Freddy Muñoz, Mauricio Andrés Toro, Carlos Eduardo Acosta, Edwin Fabian Orduz, John Jairo Roldán Avendaño, Andrés Calle, Aquileo Medina Arteaga, Wilmer Leal, Alejandro Vega, María José Pizarro Rodríguez, Karina Rojano; y a los Honorables Senadores Jorge Eliécer Guevara, Aida Avella Esquivel y Criselda Lobo Silva.

Por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara se nombraron como ponentes para el estudio de esa iniciativa legislativa a los H.R. Rodrigo Rojas (coord. ponente), León Freddy Muñoz y Aquileo Medina.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley de conformidad con el texto radicado tiene por objeto crear "lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales", al modificar la Ley 105 de 1993, la Ley 1508 de 2012 y

2. MODIFICACIONES AL PROYECTO

La enmienda al informe de ponencia de primer debate consiste en incluir el artículo 7 del proyecto radicado originalmente y realizar los ajustes de numeración correspondientes, se incluye asimismo la justificación de los cambios realizados al articulado por la ponencia:

Articulado original del proyecto	Articulado ponencia para primer debate	Justificación de la modificación realizada por la ponencia	Enmienda ponencia para primer debate
Proyecto de Ley No. 602 de 2021	Proyecto de Ley No. 602 de 2021	Si bien los aspectos tarifarios son fundamentales en el proyecto, la iniciativa	Sin cambios

"Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte".	"Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte".	prevé disposiciones en otros asuntos relacionados con los peajes como son: las distancias mínimas y la prohibición de peajes internos, por lo tanto se propone una denominación general.	
ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.	Sin cambios		Sin cambios
ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructuración tarifaria de peajes. El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación expedirán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Invias y de la ANI, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación y mantenimiento. Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.	ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructuración tarifaria de la política de peajes. El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación desarrollarán expedirán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Invias y de la ANI, la estructuración financiera de cada proyecto, el uso efectivo de la infraestructura y los costos de operación, desarrollo y mantenimiento. Además, la reglamentación deberá establecer la distancia	En la misma línea de la modificación al título del proyecto, se propone una denominación general para hacer referencia a los lineamientos que guiarán la política nacional de peajes, puesto que no se trata exclusivamente de asuntos tarifarios. Se sustituye el término "expedirán" por "desarrollarán" para evitar redundancia. Por otra parte, una de las variables que también se deberán tener en cuenta al momento de crear la fórmula tarifaria será la estructura financiera de cada proyecto, ya que este es un aspecto clave y diferencial cuando se determina la tarifa. También, se adiciona la palabra "desarrollo", ya es uno de los elementos que se debe garantizar con los ingresos provenientes de la utilización de la	Sin cambios

<p>Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía.</p>	<p>mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.</p> <p>Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía.</p> <p><u>La reglamentación deberá establecer mecanismos, y directrices y controles sobre la elección, distribución y control de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en cumplimiento al artículo 22 del Ley 105 de 1993.</u></p>	<p>infraestructura de transporte, junto con el adecuado mantenimiento y operación de las carreteras, según lo establece el literal a) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993.</p> <p>Por último, se incluye un nuevo inciso con el propósito de que el Ministerio de Transporte y el DNP dicten directrices frente a la correcta destinación de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en vista de que la ausencia de estos lineamientos son un hallazgo frecuente de la Contraloría General de la República.</p>	
<p>ARTÍCULO 3. 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 a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los</p>	<p>ARTÍCULO 3. 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 a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los</p>	<p>La modificación que se propone para este artículo consiste en precisar que una vez el particular revierta la infraestructura a la Nación, la tarifa del peaje deberá destinarse a cubrir los costos de mantenimiento, desarrollo y operación de la vía.</p> <p>Se plantea una reducción del 50% teniendo en cuenta que el artículo 22 de la Ley 105 de 1993 establece que la infraestructura a cargo del Invias — dentro de la que se encuentra la revertida por el particular a la</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación.</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al</p>	<p>Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse en un 50% una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación o a las entidades territoriales, estos recursos serán destinados a la rehabilitación y conservación de la vía.</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las</p>		
<p>usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del</p>	<p>usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del</p>	<p>Nación o a las entidades territoriales—, indica que el 50% del recaudo a título de peajes se destinará a mantenimiento, desarrollo y operación de la vía.</p> <p>En consecuencia, de ninguna manera se afectan los recursos necesarios para garantizar el buen estado de la carretera, el efecto de esta medida es la reducción de la tarifa final que pagará el usuario.</p>	
<p>ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>	<p>vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p>		

	<p>PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>			<p>otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p>	<p>otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p>		
<p>Artículo nuevo.</p>	<p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.</p> <p><u>En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revierte a la Nación o a las entidades territoriales, se seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley."</u></p>	<p>De conformidad con la precisión agregada en el artículo anterior, se considera pertinente incluir que una vez el Inviás retome la administración de la carretera, se deberá reducir la tarifa que paga el usuario para cubrir la rehabilitación y conservación de la vía, igual consideración aplica para las entidades territoriales.</p>	<p>Sin cambios</p>	<p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación</p>	<p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación</p>		
<p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte,</p>	<p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte,</p>	<p>Ajuste de numeración.</p>	<p>Sin cambios</p>				
<p>podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 31 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p>	<p>podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 31 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p>			<p>el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p> <p>ARTÍCULO 6. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos. En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera. Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público</p>	<p>plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p> <p>ARTÍCULO 6 Z. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos. En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera. Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público</p>	<p>Ajuste de numeración.</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen o ser llevados a reducir</p>	<p>ARTÍCULO 5 ARTÍCULO 6. Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen o ser llevados a reducir el</p>	<p>Ajuste de numeración.</p>	<p>Sin cambios</p>				

<p>Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p> <p>ARTÍCULO 7. Prohibición de peajes</p>	<p>Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p> <p>Omitido involuntariamente.</p>		<p>ARTÍCULO 7 8. Prohibición de peajes</p>	<p>internos. Los Municipios o Distritos no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación</p> <p>ARTÍCULO 7 8. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 8. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p> <p>ARTÍCULO 9. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p>Ajuste de numeración.</p> <p>Ajuste de numeración.</p> <p>Ajuste de numeración y adición de la derogatoria expresa de las normas contrarias.</p>	<p>internos. Los Municipios o Distritos no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación.</p> <p>ARTÍCULO 8 9. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 9 10. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p> <p>ARTÍCULO 10 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>internos. Los Municipios o Distritos no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación.</p> <p>ARTÍCULO 8 9. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 9 10. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p> <p>ARTÍCULO 10 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>
<p>3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>Comentarios iniciales</p> <p>El Proyecto de Ley 602 de 2021 representa un necesario avance en la urgente discusión que debe darse en el país en materia de peajes, teniendo en cuenta la justa inconformidad de los habitantes del país, y los reclamos que año a año presentan los sectores agropecuario y transportador de Colombia.</p> <p>Vale decir que la reestructuración a la política de peajes fue una de las peticiones más recurrentes en las audiencias públicas adelantadas por la Cámara de Representantes durante la segunda semana de mayo de 2021, en el marco de la crisis nacional, con el propósito de escuchar al Comité del Paro, los gremios, las autoridades regionales y a la ciudadanía.</p> <p>Así que, atendiendo a las fundadas críticas de los colombianos de todas las vertientes políticas y sectores económicos, esta iniciativa busca ofrecer soluciones a los aspectos más críticos, en un escenario de pandemia y buscando la reactivación económica.</p> <p>Por otra parte, se anota que esta una iniciativa totalmente diferente a los proyectos que sobre el mismo tema se han radicado en ocasiones anteriores. En esta oportunidad se ha trabajado en ofrecer propuestas consensuadas que logren dar fin a la grave situación y a los abusos que se cometen con las tarifas, los incrementos y la cantidad de estaciones de peaje a lo largo del territorio, para ello, el proyecto propone partir sobre lo construido al reformar las normas vigentes relacionadas con infraestructura vial, concesiones y Asociaciones Público Privadas – APP, es decir, las Leyes 105 de 1993 y 1508 de 2012, con el fin de garantizar cohesión normativa y seguridad jurídica.</p> <p>El proyecto busca la articulación institucional a nivel nacional por lo que las entidades llamadas a construir la política en materia de peajes serán el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación – DNP, debido a que son las entidades técnicas especializadas en el sector de transporte y el diseño de políticas públicas, respectivamente.</p> <p>Es oportuno aclarar que esta iniciativa no establece una tarifa única, sino que insta a que las entidades mencionadas previamente desarrollen una fórmula tarifaria, que además de los aspectos técnicos y financieros propios de cada proyecto, tenga en cuenta como variables, el estado y el uso efectivo de la infraestructura.</p> <p>También se plantea que el incremento anual de las tarifas nunca supere el IPC decretado el año anterior por el DANE, ya que aumentos superiores a este índice afectan considerablemente la capacidad económica y adquisitiva de los usuarios de las vías, incrementa los precios de los productos de consumo de los hogares, y a un nivel agregado, perjudica la competitividad del país.</p> <p>Asimismo, buscando garantizar el buen estado de las carreteras y con el propósito de no afectar excesivamente a quienes transitan diariamente por estas, una medida idónea, moderada y necesaria es la reducción de las tarifas de los peajes a los costos de rehabilitación y reparación de la vía, una vez se revierta la infraestructura a la Nación o a las entidades territoriales.</p> <p>Consideraciones generales</p> <p>Expuesto lo anterior, la presente justificación del proyecto de ley está compuesta por tres (3) apartes:</p> <p>3.1. Objeto del proyecto de ley</p> <p>3.2. De la regulación y el estado de los peajes en Colombia.</p> <p>3.3. Explicación del articulado propuesto en la ponencia</p> <p>3.1. Objeto del Proyecto de Ley</p>				<p>El presente proyecto de ley crea los lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.</p> <p>3.2. Del estado de los peajes en Colombia y su regulación</p> <p>La infraestructura de transporte es uno de los aspectos que más influyen en la calidad de vida de las personas, de un lado, permite que los habitantes del territorio se puedan desplazar en vías adecuadas y de calidad; y de otro, posibilita que los productos nacionales e importados puedan llegar a los hogares, y que los bienes producidos en el país puedan llegar a otros destinos, de forma que también es un elemento clave del desarrollo económico.</p> <p>Desafortunadamente, a pesar de su relevancia, según las cifras del Foro Económico Mundial – WEF, Colombia se ubicó en el puesto 102 de entre 141 países en el ranking de calidad de carreteras, que hace parte del Índice Global de Competitividad del 2019¹. Esto se debe a que el país aún acumula un rezago histórico significativo por la falta de inversión en infraestructura de transporte, razón por la que, desde principios de la década de los noventa, el país empezó a ajustar el marco normativo para poder impulsar este tipo de proyectos.</p> <p>Sin perjuicio de otras disposiciones aplicables, las principales normas que determinan el desarrollo de infraestructura de transporte en Colombia son la Ley 80 de 1993 (“Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”), la Ley 105 de 1993 (“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”), la Ley 1508 de 2012 (“Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas”) y la Ley 1682 de 2013 (“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte”).</p> <p>La Descentralización de la Infraestructura vial y la responsabilidad de apropiación de recursos presupuestales para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de vías.</p> <p>La Ley 105 de 1993, “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, fue una de las primeras normativas que materializó el proceso de descentralización de la red vial, pues definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles administrativos y precisó las funciones y responsabilidades correspondientes a cada una.</p> <p>Así pues, en primera medida, la Ley 105 de 1993, definió la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 12. Definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios: <ol style="list-style-type: none"> a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras. b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales. c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre sí, denominadas <p>¹ World Economic Forum - WEF. The Global Competitiveness Report, 2019. Disponible en: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf</p>			

<p>transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.</p> <p>d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.</p> <p>e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.</p> <p>Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.</p> <p>Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación. (...)</p> <p>En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, los siguientes tipos de vías:</p> <p>a. Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley;</p> <p>b. Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos.</p> <p>c. Aquellas que en el futuro sean departamentales.</p> <p>d. Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional.</p> <p>e. Las vías alternas que se le transfieren con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta.</p> <p>Por su parte, el artículo 17 de la Ley 105, dispone que hacen parte de la infraestructura vial distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del distrito o municipio y, al igual que en el caso anterior, las vías alternas que se le transfieren cuando se acometa la construcción de una vía nacional o departamental. Así mismo, la descentralización de las competencias en materia de infraestructura vial, además de trasladar la "propiedad" de las vías a las entidades territoriales, trajo consigo la responsabilidad de apropiar, en los respectivos niveles administrativos, los recursos presupuestales que se requieren para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de estas.</p> <p>De tal manera, el artículo 19 de la Ley 105 de 1993, señala:</p> <p>Artículo 19. Constitución y conservación. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley".</p> <p>En concordancia con lo expuesto, la Nación y las entidades territoriales están en la obligación de incorporar dentro de su plan de desarrollo e inversiones, proyectos y obras para garantizar la sostenibilidad y transitabilidad de las vías bajo su responsabilidad, según las competencias asignadas en dicha ley y de apropiar en sus respectivos presupuestos las partidas que se requieran para el efecto.</p> <p>Así mismo, dispone el artículo 20 de la Ley 105 de 1993:</p> <p>Artículo 20. Planeación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.</p>	<p>Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.</p> <p>En el mismo sentido, el capítulo III de la Ley 105 de 1993 faculta a la Nación y a las entidades territoriales para que además de los recursos que se incluyan en el presupuesto de inversión de cada entidad, financien la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a su cargo, a través del cobro de peajes, tarifas, tasas o contribuciones de valorización. Particularmente, el artículo 21 <i>ibidem</i> indica que:</p> <p>Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas (...).</p> <p>A renglón seguido, la norma establece los principios que se deberán observar para la fijación del cobro de peajes:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>Parágrafo 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>Parágrafo 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>Parágrafo 3o. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>Parágrafo 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p>La norma arriba citada dispone las principales excepciones al cobro de la tarifa de peaje, y establece que la fijación del valor de la tasa será diferencial pues dependerá de las distancias recorridas, el tipo de vehículos que transitan y los costos de operación, asimismo, determina que se deberá tener en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>En lo que corresponde a las vías concesionadas a cargo de la Nación o de las entidades territoriales, el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 dispone lo siguiente:</p>
<p>Artículo 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. (...).</p> <p>Parágrafo 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado. (...).</p> <p>Parágrafo 3o. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.</p> <p>Por lo tanto, la Nación y las entidades territoriales podrán financiar la infraestructura de transporte concesionada con recursos de su respectivo presupuesto, peajes y/o valorización. En el contrato de concesión se deberá establecer la fórmula para la recuperación de la inversión.</p> <p>Se destaca que mediante esta modalidad contractual, los ingresos provenientes de la operación de la obra serán asignados en su totalidad al concesionario, hasta que este obtenga el retorno esperado por la inversión dentro del plazo pactado en el contrato. Una vez termine el período de la concesión, la Nación o la entidad territorial, según corresponda, podrá recuperar su inversión con la operación de la obra.</p> <p>Ahora bien, es necesario precisar qué autoridades son las encargadas de adelantar la administración en la ejecución de los proyectos de infraestructura vial, habida cuenta de las anteriores consideraciones. Así las cosas, encontramos dos grandes bloques en cuanto a la administración de las obras de infraestructura vial, principalmente marcado por los diferentes niveles administrativos, así, en primer lugar es posible identificar las vías que corresponden a la Nación, divididas en vías concesionadas y no concesionadas; y en otro bloque a las vías que corresponden a los departamentos, municipios y distritos.</p> <p>De las vías de la Red Vial Nacional</p> <p><u>De las vías no concesionadas de la Red Vial Nacional</u></p> <p>Por un lado, el Instituto Nacional de Vías — INVIAS - es un Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, creado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, cuyo objeto es "[l]a ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte".</p> <p>El INVIAS no suscribe contratos de concesión ni de APP para la ejecución de obras de infraestructura vial, que se requieran para la construcción, mantenimiento, mejoramiento y conservación de la red vial nacional, pues su función es la de adelantar dichas obras, por medio de la suscripción de contratos bajo la modalidad de obra pública, prevista en el Estatuto de Contratación Administrativa.</p> <p>En tal sentido, los contratos celebrados por el INVIAS, se rigen por el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 que define el contrato de obra pública como aquél que celebren las Entidades Estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y en general para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles. Y por tratarse de infraestructura de transporte estos procesos de contratación se rigen por las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011 y 1682 de 2013.</p>	<p>Adicional a ello, el artículo 22 de la Ley 105 de 1993 señala lo siguiente: "<i>Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia</i>".</p> <p>Asimismo, el INVIAS mediante el recaudo del valor de la tasa de peaje dota a la Nación de parte de los recursos necesarios para ejecutar los proyectos viales que permitan brindar adecuados niveles de servicio a los usuarios de la infraestructura vial nacional, con inversiones en mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura vial a cargo del INVIAS.</p> <p><u>De las vías concesionadas de la Red Vial Nacional</u></p> <p>Por otra parte, los numerales 1 y 5 del artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, establecen que le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura, identificar, evaluar la viabilidad, y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos y relacionados, así como elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.</p> <p>Con fines ilustrativos, debe aclararse que las concesiones deben entenderse como una especie dentro del género de Asociaciones Público Privadas, como lo establece el artículo 2° de la Ley 1508 de 2012 en los siguientes términos:</p> <p>Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas (...).</p> <p>Por su parte, el numeral 4° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 define los contratos de concesión como:</p> <p>[L]os que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.</p> <p>Ahora bien, el artículo 1° de la Ley 1508 de 2012 definió las Asociaciones Público Privadas como "<i>un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio</i>".</p> <p>Aplicable, según el artículo 3° de la Ley 1508 de 2012, a "<i>todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos</i>".</p> <p>Con base en las anteriores consideraciones, a continuación se relacionan algunas</p>

diferencias existentes entre el Régimen de concesiones y el Régimen de la Ley 1508 de 2012²:

Régimen de concesiones	Régimen de la Ley 1508 de 2012
No hay lugar a iniciativa privada.	Pueden ser de iniciativa pública o privada.
La retribución puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue al concesionario en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual, entre otras posibilidades.	La remuneración está condicionada a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto. Lo anterior implica que deben incluirse indicadores de calidad para medir el desempeño del contratista.
El plazo es el que se haya pactado en el contrato, y debe conciliar la expectativa del concesionario de amortizar la inversión y la obligación del Estado de no imponer restricciones a la competencia más allá de lo necesario.	Los contratos de APPs tienen un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas, a menos que se requiera un plazo mayor, caso en el cual se requiere de un concepto previo favorable del CONPES.
Se puede pactar el pago de anticipo.	No es posible pactar anticipo en este tipo de contratos.
Los aportes estatales se empiezan a hacer desde la etapa de construcción.	Los aportes estatales se hacen sólo a partir de la etapa de operación y mantenimiento.
Las adiciones no pueden ser superiores al 50% del valor inicial.	En el caso de APP's de iniciativa pública o de iniciativa privada que requieren desembolso de recursos públicos, las adiciones de recursos públicos no pueden superar el 20% del valor del contrato inicialmente pactado.

Los contratos de concesión y de APP para construcción de infraestructura vial, se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, y llevan ligado el valor de las tarifas de peaje a la ejecución de las obras, con fundamento en el modelo financiero con el cual el inversionista privado obtiene en el desarrollo del proyecto la retribución de la inversión realizada, exclusivamente sobre las obligaciones que le son exigibles en virtud del contrato celebrado y de su propio modelo financiero, de su absoluta responsabilidad y riesgo.

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

Es importante mencionar que **el desarrollo de obras de importante magnitud como las que se derivan del programa de cuarta generación de concesiones viales, requieren (sic) de un mecanismo de generación de ingresos propios de los proyectos, que principalmente de derivan de los ingresos de peaje**, lo

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

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

De las vías de la Red Vial Territorial

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

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

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

Consideraciones sobre el recaudo de peajes

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

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

Uno de los casos que más llama la atención es el de la vía Bogotá – Villavicencio, donde en apenas 117 kilómetros hay cuatro estaciones de peaje, pero además, entre las casetas de Puente Quetame y Boquerón II distan apenas 35 kilómetros y entre las de Pipiral y Puente Quetame hay tan solo 27.8 kilómetros de distancia. De igual manera, es muy dicente la cercanía entre las casetas de peaje de Río Bogotá y Mondoñedo, solo separadas por 19.4 kilómetros.

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

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

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

cual implica el pago por el uso de la infraestructura, para cubrir la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura. **Lo anterior implica que dentro de las estructuraciones se tienen previstas la instalación de nuevas casetas de peaje, y en algunos casos el reajuste de tarifas en peajes existentes**, lo que requiere de una gestión social importante por parte de la ANI en coordinación con las autoridades locales, para que se concreten dichas fuentes de recursos.

(...)

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

En otras palabras, desde el diseño de las concesiones viales de cuarta generación (4G) se planteó que los ingresos de peaje y los aportes del Presupuesto Nacional financiarían la estructuración financiera de este tipo de obras.

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

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

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

Competencia para establecer las tarifas de peajes

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

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

- 6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.
- 6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo(...).

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

³ Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES, Documento CONPES 3760 "Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público Privadas: cuarta generación de concesiones viales", 2013, págs. 52 y 61. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3%3B3micos/3760.pdf>

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

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

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



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

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

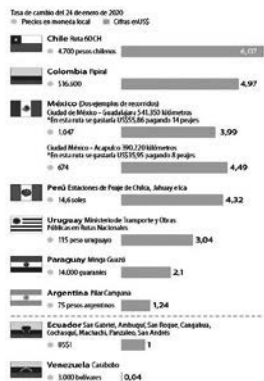
En un estudio reciente "tras consultar las tarifas en los Ministerios de Transporte o el equivalente de esa entidad en México y en cada uno de los principales países de Sudamérica se concluyó que los peajes más caros de la región se encuentran en Chile, (US\$6,07) Colombia (US\$4,97) y México (US\$4,49)"⁹,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

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

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

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

¹⁰ *Ibid.*



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

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

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

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

¹¹ World Economic Forum - WEF, Op. cit.

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

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

Estación	I	II
Pipiral	18.500	36.400
Aburrá	17.100	19.300
Marahuaco	15.200	22.900
Circata	14.500	18.600
Puerto Colombia	14.200	21.400
Machetá	13.900	17.000
La Litzama	13.700	16.900
El Korán	13.500	19.000
Calamar	13.500	16.600
La Apartada	13.300	19.600

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

Estación	I	II
Docomá	12.800	26.100
Puerto Triunfo	12.800	26.100
Cerritos II	12.700	14.500
Carimagua	12.700	18.400
Agua negra	11.100	14.000
La Gómez	11.100	14.000
Zambito	11.100	14.000
Caro	10.600	11.200
Morrazón	10.000	10.900
Pailitas	10.000	10.900

	III	IV	V	VI	VII
Marahuaco	15.500	29.000	91.100	121.500	135.100
Puerto Colombia	15.500	27.200	85.200	113.500	126.000
Papirai	14.900	26.300	83.800	112.300	124.700
Galapá	14.300	25.200	78.900	105.200	116.700
Juan Mina	14.300	25.200	78.900	105.200	116.700
El Korán	26.300	56.000	69.600	82.600	
Aburrá	42.100	64.900	65.500		
Boquerón I	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Boquerón II	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Sagó	26.300	29.600	54.000	54.500	

	III	IV	V	VI	VII
Cerritos II	35.900	47.000	53.800		
Agua negra	32.900	39.400	46.300		
La Gómez	32.900	39.400	46.300		
Zambito	32.900	39.400	46.300		
Ciat	29.700	38.400	44.200		
Estambul	29.700	38.400	44.200		
Cenar	29.400	38.300	44.100		
Cerrito	29.400	38.300	44.100		
Medicinas	29.400	38.300	44.100		
Paseo de la Torre	29.400	38.300	44.100		

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

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

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

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

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

¹³ Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Operación estadística de tráfico y recaudo del modo carretero, 2016. Disponible en: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:fg5z2nxZaDgJ:https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u410/mo-todologia_modos_carretero.docx+cd=1&hl=es&ct=clnk&q=ani

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

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

(...) [T]al como lo establece la Resolución 1131 del 28 de abril de 2015, emitida por el Ministerio de Transporte y el Contrato de Concesión 005 del 9 de junio de 2015, a partir de las cero horas del sábado 16 de enero de 2021, las tarifas de peaje que se cobrarán en las estaciones de Boquerón I y II, Naranjal y Pipiral, serán modificadas, aplicando el valor equivalente al Fondo de Seguridad Vial (\$200), **el porcentaje que establece el contrato de concesión (7,8%) y el IPC del 2020 dado a conocer por el DANE (1,61%)**¹⁴. (Subrayado fuera de texto).

Por lo tanto, sin la suspensión del incremento tarifario decretada por Gobierno Nacional a raíz de la inconformidad ciudadana, el incremento habría sido en promedio del 9,45%, como lo revela la siguiente tabla¹⁵:

	Boquerón I y II			Naranjal			Pipiral		
	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %
Categoría I	\$13.200	\$14.400	9,09	\$11.200	\$12.200	8,93	\$18.500	\$20.200	9,19
Categoría II	\$39.200	\$42.900	9,44	\$29.400	\$32.200	9,52	\$36.400	\$39.900	9,62
Categoría III	\$19.700	\$21.600	9,64	\$22.200	\$24.300	9,46	\$24.900	\$27.300	9,64
Categoría IV	\$51.900	\$56.800	9,44	\$43.600	\$47.700	9,40	\$43.600	\$47.700	9,40
Categoría V	\$58.600	\$64.200	9,56	\$50.800	\$55.600	9,55	\$47.500	\$52.000	9,47
Categoría VI	\$65.000	\$71.200	9,54	\$58.600	\$64.200	9,50	\$72.800	\$79.700	9,48
Categoría VII	\$78.000	\$85.400	9,49	\$65.000	\$71.200	9,55	\$94.200	\$103.200	9,55

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

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

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

Otra situación desafortunada es la del peaje de La Pintada. Allí, mediante Resolución No. 709 del 22 de mayo de 2014 se adjudicó la licitación pública No. VJ-VE-IP-LP-008-2013 a la concesionaria Estructura Plural P.S.F Concesión La Pintada y el 11 de noviembre de 2014, se suscribió el acta de inicio del Contrato de Concesión No. 006 de 2014.

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

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

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

"Parcialmente, los efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje, la implementación de nuevas tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje existentes y/o nuevas Estaciones de Peaje, en las vías que hacen parte del Proyecto o, en general, cualquier cambio en la estructura tarifaria prevista en la Resolución de Peaje. Lo anterior, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de hacer los desembolsos a que se refiere la Sección 3.3(i) de esta Parte General, cuando se presente el supuesto de hecho señalado en esa Sección. En este último caso, la ANI cumplirá con la obligación aquí prevista con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, de ser ello viable y posible teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser insuficientes esos recursos, deberá incluirse en su propio presupuesto los recursos necesarios previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso, aplicarán los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta Parte General."

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

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

Teniendo como antecedente el Informe Final de la Auditoría Especial, mediante Auto 005 del 25 de septiembre 2017 la Dirección Técnica de Responsabilidad Fiscal y Acciones Judiciales de la Contraloría Distrital de Cartagena, ordenó la apertura del Proceso

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

A pesar de que la competencia para conocer inicialmente de cualquier detrimento de dichos recursos públicos era de la Contraloría Distrital, el Contralor General de la República admitió en su oportunidad, el control fiscal excepcional a solicitud de las veedurías y se asumió por la Contraloría General de la República el conocimiento y la continuación del trámite del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal PRF-1901 de 2017 que la mencionada contraloría territorial había ordenado abrir.

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

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

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

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

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

Asimismo, tampoco pueden ejercer las facultades reservadas por la ley al juez del contrato, ya sea que le competan al Juez Contencioso Administrativo según lo previsto en el artículo 141 del CPACA, o a un tribunal de arbitramento en virtud de la cláusula compromisoria o compromiso pactados por las partes de un contrato.

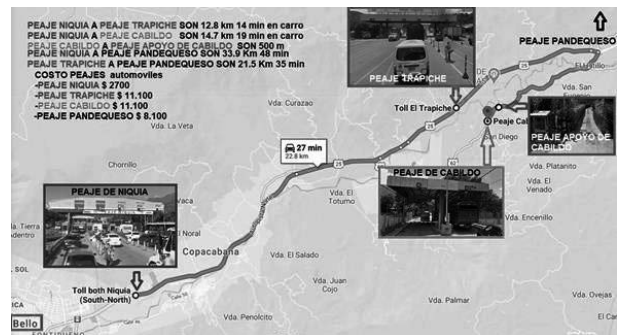
Como caso emblemático de externalidades negativas derivadas de los peajes sobre la población se tiene el ejemplo de los peajes al Norte del Valle de Aburrá, que desde 1997, cuando se firmó el convenio bajo la modalidad de concesión por contrato interadministrativo entre el Área Metropolitana y el Departamento de Antioquia para cumplir con la obras se firmó un contrato de concesión con Hatovial S.A.S.

Como fuentes de financiación se determinaron las estaciones de peaje Niquía, ubicada en el municipio de Bello, Trapiche en el municipio de Girardota y Cabildo (Caseta de Control) en el municipio de Girardota, el ingreso de estas estaciones se toma como retribución a la inversión realizada al concesionario Hatovial S.A.S.

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

En consecuencia los habitantes del Área Metropolitana del Norte del Valle de Aburrá, principalmente los habitantes de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa siguen pagando hasta dos peajes para poder transitar de municipio a otro como es el caso los habitantes de Girardota que se desplazan al municipio de Medellín o Bello generando un costo diario de \$27600 pesos lo que representa mensualmente cerca de \$552.000 pesos.

Por otro lado, el sobre costo para movilidad que generan los peajes está causando un desincentivo al turismo, sobre costo a los productos agrícolas y reducción de la dinamización económica. Sin contar las valorizaciones consecuencia de las obras nuevas obras, para este caso en específico algunos residentes llegaron a pagar hasta dos valorizaciones.



Teniendo en cuenta lo expuesto, se concluye que los peajes a pesar de generar mejoramientos en las vías también generan implicaciones negativas sobre las poblaciones colindantes generando en últimas que estos municipios sean menos competitivos y atractivos que otros que no tienen peajes.

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

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

3. Explicación del articulado propuesto en la ponencia

Los cambios introducidos por la enmienda al informe de ponencia a la normatividad vigente se presentan a continuación:

Norma vigente	Articulado enmienda a la ponencia para primer debate
Artículo nuevo	Proyecto de Ley No. 602 de 2021 "Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política de los peajes en la infraestructura de transporte".
Artículo nuevo	ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.
Artículo nuevo	ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructuración de la política de peajes. El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación desarrollarán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Inviás y de la ANI, la estructuración financiera de cada proyecto, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación, desarrollo y mantenimiento. Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros. Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía. La reglamentación deberá establecer mecanismos, directrices y controles sobre la ejecución, distribución y control de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en

	cumplimiento al artículo 22 del Ley 105 de 1993.
Artículo 21 de la Ley 105 de 1993. Tasas, tarifas y peajes.	ARTÍCULO 3. Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:
Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte. Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas. Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios: a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo; b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial; c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas,	
	" ARTÍCULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte. Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas. Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios: a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo; b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial; c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional ; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio; d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel

<p>responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiarse recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p>Artículo 22 de la Ley 105 de 1993.</p> <p>Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.</p>	<p>de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, la tarifa del peaje deberá reducirse en un 50% una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación o a las entidades territoriales., estos recursos serán destinados a la rehabilitación y conservación de la vía.</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiarse recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.</p> <p>En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revierte a la Nación o a las entidades territoriales, se</p>	<p>Artículo 30 de la Ley 105 de 1993. Del contrato de concesión.</p> <p>La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable. En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la</p>	<p>seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra</p>
<p>obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.</p> <p>Artículo 33 de la Ley 105 de 1993. Garantías de Ingreso.</p> <p>Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.</p> <p>Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012. Ámbito de aplicación.</p> <p>La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.</p> <p>También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p> <p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Pública Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las</p>	<p>dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.</p> <p>ARTÍCULO 6. Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer establecerá que cuando los ingresos sobrepasen un el máximo, los ingresos adicionales podrán deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p> <p>ARTÍCULO 7. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.</p> <p>También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p> <p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Pública Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación</p>	<p>materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Pública Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) smmlv.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p> <p>Artículo nuevo.</p> <p>Artículo nuevo.</p> <p>Artículo nuevo.</p>	<p>Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p> <p>ARTÍCULO 8. Prohibición de peajes internos. Los Municipios o Distritos no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación.</p> <p>ARTÍCULO 9. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 10. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p>

Artículo nuevo.

ARTÍCULO 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

El artículo primero dispone que el propósito del proyecto es establecer una política coherente en materia de peajes, en tres frentes, tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas. De esa forma no solo se pretende que exista cohesión entre los niveles nacional y territorial, sino que la normatividad guarde correspondencia con los objetivos de desarrollo económico del país y con la capacidad económica de los usuarios de las vías.

A lo largo de este documento se ha evidenciado la ausencia de coordinación y de guías generales para los peajes, lo que ha redundado en dispersión de criterios e incluso en atropellos a los usuarios de las vías.

El artículo segundo se justifica entonces por la necesidad que el país cuente con una política pública en materia de peajes, que ordene y le dé coherencia a la gestión que realizan la Nación y las entidades territoriales.

Las entidades encargadas de desarrollar los lineamientos en la materia son el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 208 de la Constitución Política, y debido a que la labor que se les encomienda se encuentra enmarcada en su ámbito funcional.

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

A su vez, el Departamento Nacional de Planeación – DNP debe acompañar al Ministerio en esta tarea, puesto que el artículo 3 del Decreto 2189 de 2017 establece que son sus funciones:

"(...)

4. Brindar apoyo técnico a las entidades públicas del orden nacional y territorial para el desarrollo de sus funciones en los temas de competencia del Departamento Nacional de Planeación.

5. Coordinar y apoyar la planeación de corto, mediano y largo plazo de los sectores, que orienten la definición de políticas públicas y la priorización de los recursos de inversión, entre otros, los provenientes del Presupuesto General de la Nación y el Sistema General de Regalías.

6. Coordinar y acompañar la formulación, preparación y seguimiento de políticas, planes, programas y proyectos con énfasis en convergencia regional, ordenamiento territorial y articulación entre niveles de gobierno y fuentes de recursos en los territorios.

7. Diseñar y organizar los sistemas de evaluación de resultados de la administración pública, y difundir los resultados de las evaluaciones, tanto en lo relacionado con políticas, como con proyectos de inversión.

"(...)

24. Promover la realización de actividades tendientes a fortalecer los procesos de planificación y gestión pública territorial que contribuyan a la articulación entre los diferentes niveles de gobierno y el desarrollo local y regional."

En conclusión, la elaboración de los lineamientos que propone este artículo contará con el apoyo del DNP debido a que es una entidad estratégica en el diseño de políticas públicas y en la articulación de los niveles nacional y territorial de Gobierno a largo plazo.

La reglamentación marco que expidan el Ministerio de Transporte y el DNP deberá centrarse en dos aspectos. El primero, es el desarrollo de una fórmula tarifaria que pueda ser empleada anualmente en los peajes a cargo de la Nación y de las entidades

se pueden encontrar: el impacto directo sobre el poder adquisitivo que las poblaciones colindantes al peaje, desincentivo al turismo, congestión vehicular entre otros impactos negativos que producen los peajes.

La propuesta se fundamenta en los siguientes argumentos:

Si se limita la distancia entre peajes a 150 km entre cada peaje, se reduce la cantidad de peajes.

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

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

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

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

Por último, se incluye un nuevo inciso con el propósito de que el Ministerio de Transporte y el DNP dicten directrices con relación a la correcta destinación de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en vista de que la ausencia de estos lineamientos son un hallazgo frecuente en los Planes de Mejoramiento de 2019, 2020 y 2021 de la Contraloría General de la República con relación al Invias.

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

Asimismo, agrega dos elementos adicionales. El primero es que la tarifa del peaje deberá sufrir una reducción cuando finalice el término de la concesión o de la Asociación Pública Privada – APP, y el particular deba retornar la infraestructura a la Nación. Esto encuentra justificación en que una vez el concesionario se ha pagado con la explotación de la vía, el Estado ahora deberá recaudar lo necesario para la adecuada rehabilitación y conservación de la vía.

La anterior consideración justifica que se optara por la reducción de la tarifa, en lugar de opciones más radicales como la eliminación de los peajes una vez la Nación retome la

territoriales, y que comprenda como variables:

- El impacto de las distintas categorías de vehículos en las vías, en términos de externalidades negativas "por congestión, daños al pavimento, emisiones ambientales, costo del tiempo de los usuarios"¹⁶, sin perjuicio de que se identifiquen costos sociales adicionales.

- El estado de la infraestructura, en términos de capacidad ("máximo número de vehículos que puede circular, por un punto o tramo uniforme de la vía en los dos sentidos durante cierto período de tiempo, en las condiciones imperantes de vía y de tránsito"¹⁷) y de niveles de servicio ("calidad del servicio que ofrece esta vía a sus usuarios, que se refleja en grado de satisfacción o contrariedad que experimentan al usar la vía"¹⁸, corresponde a la velocidad media en comparación con la velocidad ideal para el tramo correspondiente).

Una observación constante de los usuarios es que con frecuencia el valor del peaje no corresponde a la calidad de la vía, por eso, este es uno de los factores que deben ser considerados al momento de la estructuración de las tarifas.

Por otra parte, es completamente necesario subsanar la falta de información relacionada con la calidad de las carreteras del país¹⁹ sin importar el ente responsable. Esta carencia imposibilita la visibilidad y la toma de decisiones adecuadas sobre el estado de las vías primarias, secundarias y terciarias, sus características y necesidades específicas de intervención.

- El uso efectivo de la vía busca que el valor del peaje refleje si realmente los usuarios pudieron transportarse por la carretera en el año anterior. Dicho de otra forma, este factor pretende que si la vía estuvo cerrada o no estaba habilitada para su uso regular, la tarifa debe sufrir una reducción.

Con el propósito de delimitar los elementos que pueden considerar el Ministerio de Transporte y el DNP, el inciso tercero enuncia que se entenderá que la vía no pudo ser usada completamente si, la vía sufrió una reducción de carril, los usuarios tuvieron que desplazarse por carreteras secundarias o la vía estuvo cerrada por mantenimiento.

- Por último, la fórmula debe incluir los costos de mantenimiento y operación de las vías de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero y el literal a) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993.

La norma pretende establecer las variables que deben observar el Ministerio y el DNP para construir la fórmula, no impone de ninguna manera una tarifa ni interviene con las funciones asignadas por ley a estas entidades, ni con las facultades de las entidades territoriales.

Las variables que se adicionan corresponden a los criterios desatendidos por la norma vigente (artículo 21 de la Ley 105 de 1993), ya que cerca de veinte años después de su modificación por la Ley 782 de 2002 es necesario incorporar otros aspectos importantes que no pudieron ser visibilizados en ese momento.

El segundo aspecto que comprende el artículo segundo es que la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros. La excesiva cantidad de peajes a tan corta distancia está generando múltiples problemas sociales y económicos. Entre los problemas económicos

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

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

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

administración de la carretera.

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

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

El artículo cuarto agrega un inciso al artículo 22 de la Ley 105 de 1993 para precisar, de acuerdo con el artículo tercero del proyecto, que cuando el particular revierta la infraestructura bien sea a la Nación o a las entidades territoriales, la tarifa que paga el usuario sufrirá una reducción que corresponderá a los costos de la rehabilitación y conservación de la vía.

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

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

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

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

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

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

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

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

Por último, el Consejo de Estado ya ha advertido la importancia de una coordinación a nivel

²⁰ Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-508 de 2006, M.P. Álvaro Tafur Galvis, 6 de julio de 2006. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2006/C-508-06.html#text=CComon%20e%20polic%20e%20m%20a%20haga%20posible%20y%20eficiente%20el>

país en materia de peajes, en los siguientes términos:

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

Se precisa de la acción coordinada y concurrente de las autoridades del nivel central y de las entidades territoriales. A unas y otras corresponde el manejo coordinado de los asuntos que tienen una proyección nacional y local, pues en alto grado la existencia de peajes trasciende el interés local y concierne al interés nacional o global que las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 representan en el denominado «Sistema Nacional de Transporte». No cabe duda que la política general en materia de peajes desborda el marco local, puesto que trasciende el interés de las entidades territoriales, constituyéndose en asunto de interés y proyección nacional, que reclama, en lo relacionado con su regulación, la intervención directa de las autoridades centrales, a cuyas disposiciones deberán sujetarse las autoridades municipales a la hora de ejercer la facultad impositiva que en esos asuntos les reconoce la Constitución²¹. (Subrayado y negrilla fuera de texto).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

f) Cuando el congresista participe 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).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, 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.

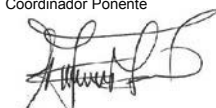
PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, presentamos ponencia positiva y solicitamos a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 602 de 2021 Cámara, “Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte”.

De los Honorables Representantes,



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara
Ponente



LEÓN FREDY MUÑOZ
Representante a la Cámara
Ponente

de la República sobre los abusos en la estructuración financiera de los peajes en Cartagena.

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

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

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

4. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “[e]l autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de 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.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

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

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

c) **Beneficio directo:** aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

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

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

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

6. TEXTO PROPUESTO ENMIENDA AL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NO. 602 DE 2021 CÁMARA

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

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

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

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

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

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

La reglamentación deberá establecer mecanismos, directrices y controles sobre la ejecución, distribución y control de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en cumplimiento al artículo 22 del Ley 105 de 1993.

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

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

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

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

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

<p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse en un 50% una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación o a las entidades territoriales, estos recursos serán destinados a la rehabilitación y conservación de la vía.</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p>ARTÍCULO 4°. Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.</p> <p>En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revierte a la Nación o a las entidades territoriales, se seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley."</p> <p>ARTÍCULO 5°. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y</p>	<p>los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valoración. El procedimiento para causar y distribuir la valoración, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p> <p>ARTÍCULO 6°. Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p> <p>ARTÍCULO 7°. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.</p> <p>También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p> <p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p>
<p>PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores."</p> <p>ARTÍCULO 8°. Prohibición de peajes internos. Los Municipios o Distritos no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación.</p> <p>ARTÍCULO 9°. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 10°. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p> <p>ARTÍCULO 11°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p> <p> RODRIGO ROJAS LARA Representante a la Cámara Coordinador Ponente</p> <p> LEÓN FREDY MUÑOZ Representante a la Cámara Ponente</p> <p> AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara Ponente</p>	<p style="text-align: center;">COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</p> <p style="text-align: center;">SUSTANCIACIÓN</p> <p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE</p> <p>Bogotá D.C., 26 de mayo de 2021</p> <p>En la fecha fue recibida enmienda al informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 602 DE 2021 CAMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LA LEY 105 DE 1993 Y LA LEY 1508 DE 2012; Y SE REESTRUCTURA LA POLÍTICA TARIFARIA DE LOS PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE".</p> <p>Dicha enmienda fue presentada por los Honorables Representantes RODRIGO ROJAS LARA (COORDINADOR PONENTE), LEÓN FREDY MUÑOZ, AQUILEO MEDINA.</p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 317 / del 27 de mayo de 2021, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p> <p> DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaría General</p>

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 581 DE 2021 CÁMARA

por medio del cual se modifica el artículo 687 del Código Civil y se incluye el numeral 17 al artículo 594 de la Ley 1564 de 2012, por medio del cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones.

<p>INFORME DE PONENCIA POSITIVO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 581 DE 2021, CÁMARA <i>“Por medio del cual se modifica el artículo 687 del Código Civil y se incluye el numeral 17 al artículo 594 de la Ley 1564 de 2012, por medio del cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones”.</i></p> <p>1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El 14 de abril de 2021, los Honorables Representantes a la Cámara Alejandro Carlos Chacón Camargo y Andrés David Calle Aguas radicaron ante la Secretaría de la Cámara de Representantes el proyecto de ley de la referencia el cual fue publicado el 26 de abril de 2021, en la Gaceta No. 325 de 2021.</p> <p>El 6 de mayo de 2021, fue designado como ponente para primer debate el Honorable Representante a la Cámara Andrés David Calle Aguas.</p> <p>En los términos establecidos por la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir informe de ponencia positivo del Proyecto de Ley Número 581 de 2021, Cámara <i>“Por medio del cual se modifica el artículo 687 del Código Civil y se incluye el numeral 17 al artículo 594 de la Ley 1564 de 2012, por medio del cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones”.</i></p> <p>2. OBJETO DEL PROYECTO</p> <p>El Proyecto de Ley Número 581 de 2021, Cámara consta de cuatro artículos incluida la vigencia y tiene por objeto establecer la inembargabilidad de los animales de compañía domésticos que hacen parte de los núcleos familiares. Por lo tanto, la iniciativa se encausa en proteger tanto a las familias como a los animales, para que estos no sean apartados de sus familias por causa de un proceso judicial. Para tal fin, se propone modificar el artículo 687 del Código Civil, para incluir en este código la definición de animales de compañía domésticos.</p> <p>Por otro lado, también se modifica el artículo 594 del Código General del Proceso, con el fin de incluir a los animales de compañía domésticos como bienes inembargables y poder cumplir con el objetivo de la presente iniciativa.</p>	<p>3. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.</p> <p>Como se indicó el proyecto de ley fue radicado el 14 de abril de 2021, por los Honorables Representantes a la Cámara Alejandro Carlos Chacón Camargo y Andrés David Calle Aguas. Este consta de cuatro artículos.</p> <p>Para lograr la finalidad del proyecto de ley, el contenido de su articulado es el siguiente: el artículo primero desarrolla el objeto del proyecto de ley en el entendido de ser un amparo tanto para los animales domésticos de compañía como para las personas que deciden integrarlos en sus núcleos familiares. Ya que los primeros, de aprobarse el proyecto de ley, no podrán ser sustraídos de las familias con motivo en medidas cautelares que provienen de un proceso judicial. Situación que rompería los lazos afectivos multiespecie y generarían vivencias traumáticas para los integrantes de las mismas.</p> <p>El artículo segundo del proyecto de ley modifica el artículo 687 del Código Civil con lo cual se incluye una cuarta y nueva categoría para los animales: <i>“animales de compañía domésticos son los que han sido introducidos al núcleo familiar del ser humano y con los que se crea un vínculo sentimental, conformando familias multiespecies”</i>. Adicionalmente, en el mismo artículo el proyecto de ley incluye un párrafo que establece: <i>“no son animales de compañía domésticos los considerados parte de la fauna silvestre y exótica conforme lo establecido en la Ley 1333 de 2009 y el Título XI Ley 599 de 2000, Código Penal.”</i></p> <p>Para comprender el contexto de las anteriores modificaciones es necesario tener presente que la clasificación legal de los animales en la actualidad es de objetos o bienes sintientes. Conforme lo establecido en el artículo 655 del Código civil que los cataloga de esa manera y en complemento con el párrafo del mismo artículo, que fue introducido por el artículo 2 de la Ley 1774 de 2016, en el que establece que son seres sintientes.</p> <p>Hay una aclaración pertinente por hacer al respecto, sobre una contradicción introducida por la Ley 1774 de 2016. Si bien el artículo 1º indica que los animales como seres sintientes <i>“no son cosas”</i>, el siguiente artículo (2º) se limitó al incluir un párrafo al artículo 655 del Código Civil sin realizar otra modificación al mismo. Con ello, se mantuvo vigente la clasificación de los animales como bienes muebles. En ese sentido, en la misma ley, un artículo afirma que los animales no son cosas pero al siguiente artículo se confirma que son cosas, pero que son sintientes.</p> <p>Con base a la aclaración anterior, la modificación del artículo 2º del proyecto de ley 581 de 2021, encuentra sentido. Este pretende modificar el artículo 687 del Código Civil para establecer una nueva clasificación de los animales como animales de compañía domésticos, que según la exposición de motivos, es necesaria para ajustarse a las dinámicas familiares de la actualidad.</p>
<p>Al revisar la clasificación de la actual legislación se encuentra que hay tres categorías para los animales (art. 687 del Código Civil): (i) animales bravíos o salvajes, son los que viven en estado de naturaleza libres del sometimiento del hombre, como las fieras y los peces; (ii) domésticos, los que viven bajo la dependencia del hombre como las gallinas y ovejas, desde la perspectiva de dependencia dado el beneficio económico para el hombre; (iii) domesticados, los que son bravíos o salvajes, pero se han podido domesticar con lo que reconocen su sometimiento al hombre.</p> <p>De lo anterior, se evidencia que ninguna clasificación actual es acorde para los animales domésticos de compañía, los cuales se caracterizan y se diferencian del resto de animales en que su relación con el hombre se define por la conformación de fuertes vínculos sentimentales que se sustentan en el cariño, la dependencia y los beneficios mutuos entre animales y personas. Por ello, que la nueva categoría propuesta sea: <i>“animales de compañía domésticos son los que han sido introducidos al núcleo familiar del ser humano y con los que se crea un vínculo sentimental, conformando familias multiespecies”</i></p> <p>La definición expuesta es una iniciativa legislativa acorde a las realidades familiares del presente. Muestra de ello, como se encuentra sustentado en la exposición de motivos, es el hecho que en la actualidad 6 de cada 10 hogares tienen mascotas y de estas la mayoría entienden a su animal doméstico de compañía como un miembro activo de su núcleo familiar.</p> <p>Es relevante realizar la diferenciación de los animales domésticos de compañía con los demás animales, tal como se propone en el artículo 2 del proyecto de ley. Debido a que, la diversidad de los animales dadas sus distintas especies generan diferentes relaciones con el humano. Es así que algunos animales como las vacas, los cerdos y los pollos tienen una vocación de alimento y a su vez económicas por su comercialización; los caballos son objeto de un mercado económico por el que circulan cantidades importantes de dinero; otros tienen un interés o vocación para la salud humana como el <i>Limulus Polyphemus</i> o mejor conocido cangrejo herradura, animal crucial para el desarrollo de antibióticos, vacunas y otras medicinas; otros animales son usados para avances tecnológicos de diferente índole, entre otros múltiples usos que la humanidad le ha dado a los animales.</p> <p>Por ello, no distinguir entre unos y otros animales dependiendo de la relación que ha conformado el hombre según su especie y otorgar la inembargabilidad a todos afectaría de forma negativa a todos los colombianos puesto que, por ejemplo, dentro de un proceso judicial ejecutivo contra un establecimiento equino en el que los caballos de este son su activo móvil o inventario, esto es, la mercancia con la que desarrollan su objeto social, se encuentra justificación para practicarles el embargo, de forma distinta a los animales domésticos de compañía que son parte de los núcleos familiares.</p>	<p>Para terminar el estudio del artículo 2 del proyecto de ley debe hacerse referencia al párrafo que este incluye. El cual tiene por finalidad excluir de la definición de animales domésticos de compañía a los que forman parte de la fauna silvestre y exótica conforme lo establecido en la Ley 1333 de 2009 y el Título XI Ley 599 de 2000, Código Penal.</p> <p>La anterior medida se considera acertada puesto que, como es conocido, algunas personas introducen de forma delictiva en sus núcleos familiares a animales que dadas sus condiciones biológicas no deberían convivir con los humanos ya que se desarrollan plenamente en libertad sin intervención del hombre. Por otra parte, muchos de estos se encuentran en peligro de extinción y peligro crítico de extinción. En ese orden de ideas es necesario establecer de forma literal la exclusión de los animales mencionados como lo establece el párrafo.</p> <p>El artículo 3 propone incluir el numeral 17 al artículo 594 de la Ley 1564 de 2012 que establece qué bienes son inembargables. Con la inclusión del nuevo numeral se pretende establecer de forma expresa que los animales de compañía domésticos de los que trata el artículo 687 del Código Civil se consideran como bienes inembargables. En este punto se concatena lo establecido en el artículo 2: la nueva definición de animales del artículo 687 del Código Civil como nueva categoría de bienes inembargables del artículo 594 de la Ley 1564 de 2012.</p> <p>Por último, el artículo 4º desarrolla la vigencia del presente proyecto de Ley. Referente a este artículo, como se expondrá más adelante se sugiere modificación que se sustentará en el pliego de modificaciones.</p> <p>La exposición de motivos del proyecto de ley se divide en los siguientes temas: <i>i.) Sobre la importancia de los animales de compañía domésticos en las familias; ii.) Ambigüedad en el reconocimiento de los animales como sujetos de derechos; iii.) Derecho comparado relacionado.</i> A continuación se realizarán los comentarios sobre cada punto presentado en la exposición de motivos.</p> <p><i>i.) La importancia de los animales de compañía domésticos en las familias.</i></p> <p>El presente capítulo de la exposición de motivos presenta diferentes beneficios que brindan los animales de compañía al ser humano en diversos aspectos: físicos, psíquicos y psicosociales. Por ejemplo, muestra el apoyo para sobrellevar de mejor manera enfermedades complejas como el SIDA o el Alzheimer; los animales que sirven como terapia de rehabilitación para personas privadas de la libertad, o personas que residen en centros geriátricos les ayudan a mejorar su calidad de vida; la contribución de los animales en el aumento de la autoestima con lo cual reducen problemas psicológicos o mentales. Desde el aspecto físico, se afirma que los animales ayudan a los humanos a regular la presión arterial.</p>

Por otra parte, con base a un estudio reciente de la Asociación de Psicoterapia Sistémica de Universidad de Buenos Aires (ASIBA), en el que estudia las dinámicas familiares en los periodos de confinamiento producto del Covid-19, se presenta que los animales contribuyeron a las personas en dichas situaciones en la cohesión familiar y promoción del bienestar.

Lo presentado en la exposición de motivos deja en evidencia que el cariño expresado por las personas sobre sus animales domésticos de compañía encuentra justificación en los múltiples beneficios que brindan a los seres humanos. Situación que explica que los consideren como miembros protagónicos de sus núcleos familiares y merecen un reconocimiento diferenciado sobre los otros animales.

ii.) Ambigüedad en el reconocimiento de los animales como sujetos de derechos.

Otro de los asuntos que aborda la exposición de motivos es la falta de regulación legislativa sobre los animales. Hecho que no corresponde con las dinámicas y relaciones familiares multiespecies de las personas. Presenta que en la actualidad esta se limita a protegerlos contra el maltrato y a catalogarlos como seres sintientes, regulación establecida por la Ley 1774 de 2016.

La legislación vigente sobre el asunto deja sin regulación asuntos relevantes como el reconocimiento de otros derechos para los animales o solución de conflictos sociales generados con ocasión a su tenencia. En este asunto las decisiones judiciales han intentado resolver si los animales son sujetos de otros derechos y han abordado conflictos sociales a resolver. Al respecto se pone de presente que las decisiones de las altas cortes: Corte Constitucional, Corte Suprema de Justicia y Consejo de Estado son contradictorias. Puesto que en algunas decisiones afirman que los animales son sujetos de otros derechos, adicionales de los mencionados a este punto, y otras afirman que no lo son.

El contexto presentado es un ejemplo claro de inseguridad jurídica sobre los animales, en especial los domésticos de compañía, si se toma la definición propuesta por el proyecto de ley. La contribución del mismo a la problemática de indefinición jurídica expuesta se encuentra en: desde la ley define que hay derechos para los animales diferentes a la protección al maltrato animal. Con ello, soluciona una de las controversias sin definir sobre si son sujetos a otros derechos o no. Por otra parte, otorga un derecho puntual a los animales domésticos de compañía: el de no ser separados de los núcleos familiares a los que pertenecen debido a una medida cautelar impuesta en un proceso judicial. En este sentido se concluye que el proyecto de ley es una contribución para solucionar el problema de seguridad jurídica.

iii. Derecho comparado relacionado.

El último capítulo que se desarrolla en la exposición de motivos es el del derecho comparado. En este aparte se muestra como países, particularmente de Europa, han realizado diferentes modificaciones a sus legislaciones referente a la categorización de los animales. No, se afirma que esas nuevas clasificaciones dadas por los países presentados son meramente simbólicas ya que en la práctica continúan sometidos al régimen de las cosas tal como ocurre en Colombia.

Otro dato a destacar en esta sección es el hecho que presentan que en España al momento de presentar el proyecto de ley hay un proyecto de ley en trámite que persigue similar finalidad, al respecto se afirma: “ (...) Resulta paradójico que el Código Penal ya distinguiera en 2003 entre los daños a los animales domésticos y a las cosas, reforma sobre la que se profundizó en 2015, mientras que el Código Civil sigue ignorando que los animales son seres vivos dotados de sensibilidad (...)”¹.

Sobre este punto, de aprobarse el proyecto de ley Colombia se encontraría a la vanguardia en temas de desarrollo de los derechos de los animales.

De lo mencionado sobre el tercer aparte del presente informe positivo de ponencia se concluye que el proyecto de ley es una medida legislativa que se ajusta a los cambios sociales del momento y las nuevas tendencias de las dinámicas familiares. Por otra parte, es una medida legislativa que contribuye a la construcción de un ordenamiento jurídico organizado y congruente referente a los derechos de los animales, en este caso, los animales domésticos de compañía. Dicha situación, resuelve parte de la inseguridad jurídica sobre el asunto de la que adolece en el presente el ordenamiento jurídico colombiano.

Se reconoce que el proyecto de ley no es una solución definitiva sobre la clasificación de los animales y los derechos a los que podrían tener acceso. No obstante, se parte que es una medida importante que contribuye a la construcción de la regulación jurídica acorde con la realidad social de la actualidad y sobre todo las dinámicas de las relaciones entre seres humanos y animales, en especial lo de compañía domésticos, conforme la definición y clasificación propuesta en el artículo 2 del proyecto de ley al que se le rinde informe de ponencia.

4. PLIEGO DE MODIFICACIONES


A pesar de lo expuesto a este momento, se considera que el proyecto de ley tal como ha sido presentado tiene un yerro que puede ser corregido. Por lo tanto se propone la siguiente modificación.

¹ Extracto tomado de la página 11 de la exposición de motivos del Proyecto de ley No. 581 de 2021 Cámara.

ARTÍCULO ORIGINAL	ARTÍCULO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
Artículo 1º. Objeto: la presente ley tiene por objeto establecer la inembargabilidad de los animales de compañía domésticos, que forman parte de los núcleos familiares. Esta ley protegerá tanto a las personas como a los animales en la medida que estos últimos no podrán ser retirados de las familias con motivo a medidas cautelares impuestas dentro de los procesos judiciales.	Artículo 1º. Objeto: la presente ley tiene por objeto establecer la inembargabilidad de los animales de compañía domésticos que forman parte de los núcleos familiares. Esta ley protegerá tanto a las personas como a los animales en la medida que estos últimos no podrán ser retirados de las familias con motivo a medidas cautelares impuestas dentro de los procesos judiciales.	Se ajusta la redacción al eliminar un signo de puntuación.
Artículo 2º. Modifíquese el artículo 687 del Código Civil, Ley 84 de 1873, el cual quedará así: Artículo 687. Animales bravíos, domésticos, animales de compañía domésticos y domesticados. Se llaman animales bravíos o salvajes los que viven naturalmente libres e independientes del hombre, como las fieras y los peces; domésticos, los que pertenecen a especies que viven ordinariamente bajo la dependencia del hombre, como las gallinas, las ovejas; animales de compañía domésticos son los que han		Sin modificación.

<p>sido introducidos al núcleo familiar del ser humano y con los que se crea un vínculo sentimental, conformando familias multiespecies; y domesticados los que, sin embargo de ser bravíos por su naturaleza, se han acostumbrado a la domesticidad, y reconocen en cierto modo el imperio del hombre.</p> <p>Estos últimos, mientras conservan la costumbre de volver al amparo o dependencia del hombre, siguen la regla de los animales domésticos, y perdiendo esta costumbre vuelven a la clase de los animales bravíos.</p> <p>Parágrafo: no son animales de compañía domésticos los considerados parte de la fauna silvestre y exótica conforme lo establecido en la Ley 1333 de 2009 y el Título XI Ley 599 de 2000, Código Penal.</p>		
Artículo 3º. Adiciónese un numeral al artículo 594 de la Ley 1564 de 2012, el cual quedará así: Artículo 594. Bienes inembargables. Además de los bienes inembargables		Sin modificación.

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="159 388 362 1141"> <p>señalados en la Constitución Política o en leyes especiales, no se podrán embargar:</p> <p>1. Los bienes, las rentas y recursos incorporados en el presupuesto general de la Nación o de las entidades territoriales, las cuentas del sistema general de participación, regalías y recursos de la seguridad social.</p> <p>2. Los depósitos de ahorro constituidos en los establecimientos de crédito, en el monto señalado por la autoridad competente, salvo para el pago de créditos alimentarios.</p> <p>3. Los bienes de uso público y los destinados a un servicio público cuando este se preste directamente por una entidad descentralizada de cualquier orden, o por medio de concesionario de estas; pero es embargable hasta la tercera parte de los ingresos brutos del respectivo servicio, sin que el total de embargos que se decreten exceda de dicho porcentaje.</p> </td> <td data-bbox="362 388 565 1141"></td> <td data-bbox="565 388 768 1141"></td> </tr> </table>	<p>señalados en la Constitución Política o en leyes especiales, no se podrán embargar:</p> <p>1. Los bienes, las rentas y recursos incorporados en el presupuesto general de la Nación o de las entidades territoriales, las cuentas del sistema general de participación, regalías y recursos de la seguridad social.</p> <p>2. Los depósitos de ahorro constituidos en los establecimientos de crédito, en el monto señalado por la autoridad competente, salvo para el pago de créditos alimentarios.</p> <p>3. Los bienes de uso público y los destinados a un servicio público cuando este se preste directamente por una entidad descentralizada de cualquier orden, o por medio de concesionario de estas; pero es embargable hasta la tercera parte de los ingresos brutos del respectivo servicio, sin que el total de embargos que se decreten exceda de dicho porcentaje.</p>			<table border="1"> <tr> <td data-bbox="833 376 1052 1161"> <p>Cuando el servicio público lo presten particulares, podrán embargarse los bienes destinados a él, así como los ingresos brutos que se produzca y el secuestro se practicará como el de empresas industriales.</p> <p>4. Los recursos municipales originados en transferencias de la Nación, salvo para el cobro de obligaciones derivadas de los contratos celebrados en desarrollo de las mismas.</p> <p>5. Las sumas que para la construcción de obras públicas se hayan anticipado o deben anticiparse por las entidades de derecho público a los contratistas de ellas, mientras no hubiere concluido su construcción, excepto cuando se trate de obligaciones en favor de los trabajadores de dichas obras, por salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones.</p> <p>6. Los salarios y las prestaciones sociales en la proporción prevista en las leyes respectivas. La inembargabilidad no se</p> </td> <td data-bbox="1052 376 1255 1161"></td> <td data-bbox="1255 376 1458 1161"></td> </tr> </table>	<p>Cuando el servicio público lo presten particulares, podrán embargarse los bienes destinados a él, así como los ingresos brutos que se produzca y el secuestro se practicará como el de empresas industriales.</p> <p>4. Los recursos municipales originados en transferencias de la Nación, salvo para el cobro de obligaciones derivadas de los contratos celebrados en desarrollo de las mismas.</p> <p>5. Las sumas que para la construcción de obras públicas se hayan anticipado o deben anticiparse por las entidades de derecho público a los contratistas de ellas, mientras no hubiere concluido su construcción, excepto cuando se trate de obligaciones en favor de los trabajadores de dichas obras, por salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones.</p> <p>6. Los salarios y las prestaciones sociales en la proporción prevista en las leyes respectivas. La inembargabilidad no se</p>		
<p>señalados en la Constitución Política o en leyes especiales, no se podrán embargar:</p> <p>1. Los bienes, las rentas y recursos incorporados en el presupuesto general de la Nación o de las entidades territoriales, las cuentas del sistema general de participación, regalías y recursos de la seguridad social.</p> <p>2. Los depósitos de ahorro constituidos en los establecimientos de crédito, en el monto señalado por la autoridad competente, salvo para el pago de créditos alimentarios.</p> <p>3. Los bienes de uso público y los destinados a un servicio público cuando este se preste directamente por una entidad descentralizada de cualquier orden, o por medio de concesionario de estas; pero es embargable hasta la tercera parte de los ingresos brutos del respectivo servicio, sin que el total de embargos que se decreten exceda de dicho porcentaje.</p>							
<p>Cuando el servicio público lo presten particulares, podrán embargarse los bienes destinados a él, así como los ingresos brutos que se produzca y el secuestro se practicará como el de empresas industriales.</p> <p>4. Los recursos municipales originados en transferencias de la Nación, salvo para el cobro de obligaciones derivadas de los contratos celebrados en desarrollo de las mismas.</p> <p>5. Las sumas que para la construcción de obras públicas se hayan anticipado o deben anticiparse por las entidades de derecho público a los contratistas de ellas, mientras no hubiere concluido su construcción, excepto cuando se trate de obligaciones en favor de los trabajadores de dichas obras, por salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones.</p> <p>6. Los salarios y las prestaciones sociales en la proporción prevista en las leyes respectivas. La inembargabilidad no se</p>							
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="159 1483 362 2269"> <p>extiende a los salarios y prestaciones legalmente enajenados.</p> <p>7. Las condecoraciones y pergaminos recibidos por actos meritorios.</p> <p>8. Los uniformes y equipos de los militares.</p> <p>9. Los terrenos o lugares utilizados como cementerios o enterramientos.</p> <p>10. Los bienes destinados al culto religioso de cualquier confesión o iglesia que haya suscrito concordato o tratado de derecho internacional o convenio de derecho público interno con el Estado colombiano.</p> <p>11. El televisor, el radio, el computador personal o el equipo que haga sus veces, y los elementos indispensables para la comunicación personal, los utensilios de cocina, la nevera y los demás muebles necesarios para la subsistencia del afectado y de su familia, o para el trabajo individual, salvo que se trate del cobro del crédito otorgado para la adquisición del</p> </td> <td data-bbox="362 1483 565 2269"></td> <td data-bbox="565 1483 768 2269"></td> </tr> </table>	<p>extiende a los salarios y prestaciones legalmente enajenados.</p> <p>7. Las condecoraciones y pergaminos recibidos por actos meritorios.</p> <p>8. Los uniformes y equipos de los militares.</p> <p>9. Los terrenos o lugares utilizados como cementerios o enterramientos.</p> <p>10. Los bienes destinados al culto religioso de cualquier confesión o iglesia que haya suscrito concordato o tratado de derecho internacional o convenio de derecho público interno con el Estado colombiano.</p> <p>11. El televisor, el radio, el computador personal o el equipo que haga sus veces, y los elementos indispensables para la comunicación personal, los utensilios de cocina, la nevera y los demás muebles necesarios para la subsistencia del afectado y de su familia, o para el trabajo individual, salvo que se trate del cobro del crédito otorgado para la adquisición del</p>			<table border="1"> <tr> <td data-bbox="833 1470 1052 2282"> <p>respectivo bien. Se exceptúan los bienes suntuarios de alto valor.</p> <p>12. El combustible y los artículos alimenticios para el sostenimiento de la persona contra quien se decretó el secuestro y de su familia durante un (1) mes, a criterio del juez.</p> <p>13. Los derechos personalísimos e intransferibles.</p> <p>14. Los derechos de uso y habitación.</p> <p>15. Las mercancías incorporadas en un título-valor que las represente, a menos que la medida comprenda la aprehensión del título.</p> <p>16. Las dos terceras partes de las rentas brutas de las entidades territoriales.</p> <p>17. Los animales de compañía domésticos de los que trata el artículo 687 del Código Civil.</p> <p>PARÁGRAFO. Los funcionarios judiciales o administrativos se abstendrán de decretar órdenes de</p> </td> <td data-bbox="1052 1470 1255 2282"></td> <td data-bbox="1255 1470 1458 2282"></td> </tr> </table>	<p>respectivo bien. Se exceptúan los bienes suntuarios de alto valor.</p> <p>12. El combustible y los artículos alimenticios para el sostenimiento de la persona contra quien se decretó el secuestro y de su familia durante un (1) mes, a criterio del juez.</p> <p>13. Los derechos personalísimos e intransferibles.</p> <p>14. Los derechos de uso y habitación.</p> <p>15. Las mercancías incorporadas en un título-valor que las represente, a menos que la medida comprenda la aprehensión del título.</p> <p>16. Las dos terceras partes de las rentas brutas de las entidades territoriales.</p> <p>17. Los animales de compañía domésticos de los que trata el artículo 687 del Código Civil.</p> <p>PARÁGRAFO. Los funcionarios judiciales o administrativos se abstendrán de decretar órdenes de</p>		
<p>extiende a los salarios y prestaciones legalmente enajenados.</p> <p>7. Las condecoraciones y pergaminos recibidos por actos meritorios.</p> <p>8. Los uniformes y equipos de los militares.</p> <p>9. Los terrenos o lugares utilizados como cementerios o enterramientos.</p> <p>10. Los bienes destinados al culto religioso de cualquier confesión o iglesia que haya suscrito concordato o tratado de derecho internacional o convenio de derecho público interno con el Estado colombiano.</p> <p>11. El televisor, el radio, el computador personal o el equipo que haga sus veces, y los elementos indispensables para la comunicación personal, los utensilios de cocina, la nevera y los demás muebles necesarios para la subsistencia del afectado y de su familia, o para el trabajo individual, salvo que se trate del cobro del crédito otorgado para la adquisición del</p>							
<p>respectivo bien. Se exceptúan los bienes suntuarios de alto valor.</p> <p>12. El combustible y los artículos alimenticios para el sostenimiento de la persona contra quien se decretó el secuestro y de su familia durante un (1) mes, a criterio del juez.</p> <p>13. Los derechos personalísimos e intransferibles.</p> <p>14. Los derechos de uso y habitación.</p> <p>15. Las mercancías incorporadas en un título-valor que las represente, a menos que la medida comprenda la aprehensión del título.</p> <p>16. Las dos terceras partes de las rentas brutas de las entidades territoriales.</p> <p>17. Los animales de compañía domésticos de los que trata el artículo 687 del Código Civil.</p> <p>PARÁGRAFO. Los funcionarios judiciales o administrativos se abstendrán de decretar órdenes de</p>							

<p>embargo sobre recursos inembargables. En el evento en que por ley fuere procedente decretar la medida no obstante su carácter de inembargable, deberán invocar en la orden de embargo el fundamento legal para su procedencia.</p> <p>Recibida una orden de embargo que afecte recursos de naturaleza inembargable, en la cual no se indicare el fundamento legal para la procedencia de la excepción, el destinatario de la orden de embargo, se podrá abstener de cumplir la orden judicial o administrativa, dada la naturaleza de inembargable de los recursos. En tal evento, la entidad destinataria de la medida, deberá informar al día hábil siguiente a la autoridad que decretó la medida, sobre el hecho del no acatamiento de la medida por cuanto dichos recursos ostentan la calidad de inembargables. La autoridad que decretó la medida deberá pronunciarse dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de envío de la comunicación, acerca de si</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="836 391 1040 1007"> <p>procede alguna excepción legal a la regla de inembargabilidad. Si pasados tres (3) días hábiles el destinatario no se recibe oficio alguno, se entenderá revocada la medida cautelar.</p> <p>En el evento de que la autoridad judicial o administrativa insista en la medida de embargo, la entidad destinataria cumplirá la orden, pero congelando los recursos en una cuenta especial que devengue intereses en las mismas condiciones de la cuenta o producto de la cual se produce el débito por cuenta del embargo. En todo caso, las sumas retenidas solamente se pondrán a disposición del juzgado, cuando cobre ejecutoria la sentencia o la providencia que le ponga fin al proceso que así lo ordene.</p> </td> <td data-bbox="1040 391 1245 1007"></td> <td data-bbox="1245 391 1450 1007"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 1007 1040 1156"> <p>Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p> </td> <td data-bbox="1040 1007 1245 1156"> <p>Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="1245 1007 1450 1156"> <p>Se incluye la expresión “y deroga las disposiciones que le sean contrarias”</p> </td> </tr> </table>	<p>procede alguna excepción legal a la regla de inembargabilidad. Si pasados tres (3) días hábiles el destinatario no se recibe oficio alguno, se entenderá revocada la medida cautelar.</p> <p>En el evento de que la autoridad judicial o administrativa insista en la medida de embargo, la entidad destinataria cumplirá la orden, pero congelando los recursos en una cuenta especial que devengue intereses en las mismas condiciones de la cuenta o producto de la cual se produce el débito por cuenta del embargo. En todo caso, las sumas retenidas solamente se pondrán a disposición del juzgado, cuando cobre ejecutoria la sentencia o la providencia que le ponga fin al proceso que así lo ordene.</p>			<p>Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Se incluye la expresión “y deroga las disposiciones que le sean contrarias”</p>
<p>procede alguna excepción legal a la regla de inembargabilidad. Si pasados tres (3) días hábiles el destinatario no se recibe oficio alguno, se entenderá revocada la medida cautelar.</p> <p>En el evento de que la autoridad judicial o administrativa insista en la medida de embargo, la entidad destinataria cumplirá la orden, pero congelando los recursos en una cuenta especial que devengue intereses en las mismas condiciones de la cuenta o producto de la cual se produce el débito por cuenta del embargo. En todo caso, las sumas retenidas solamente se pondrán a disposición del juzgado, cuando cobre ejecutoria la sentencia o la providencia que le ponga fin al proceso que así lo ordene.</p>							
<p>Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Se incluye la expresión “y deroga las disposiciones que le sean contrarias”</p>					
<p>5. PROPOSICIÓN</p> <p>Con base en las anteriores consideraciones, de manera respetuosa solicito a la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes, dar primer debate con la finalidad de aprobar el Proyecto de Ley Número 581 de 2021, Cámara “<i>Por medio del cual se modifica el artículo 687 del Código Civil y se incluye el numeral 17 al artículo 594 de la Ley 1564 de 2012, por medio del cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones</i>”.</p> <p>Del Honorable Representante,</p> <div style="text-align: center;">  <p>ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS Representante a la Cámara Departamento de Córdoba</p> </div> <p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 581 DE 2021, CÁMARA. “<i>Por medio del cual se modifica el artículo 687 del Código Civil y se incluye el numeral 17 al artículo 594 de la Ley 1564 de 2012, por medio del cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones</i>”.</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA, DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Objeto: la presente ley tiene por objeto establecer la inembargabilidad de los animales de compañía domésticos que forman parte de los núcleos familiares. Esta ley protegerá tanto a las personas como a los animales en la medida que estos últimos no podrán ser retirados de las familias con motivo a medidas cautelares impuestas dentro de los procesos judiciales.</p> <p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 687 del Código Civil, Ley 84 de 1873, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 687. Animales bravíos, domésticos, animales de compañía domésticos y domesticados. Se llaman animales bravíos o salvajes los que viven naturalmente libres e independientes del hombre, como las fieras y los peces; domésticos, los que pertenecen a especies</p>	<p>que viven ordinariamente bajo la dependencia del hombre, como las gallinas, las ovejas; animales de compañía domésticos son los que han sido introducidos al núcleo familiar del ser humano y con los que se crea un vínculo sentimental, conformando familias multiespecies; y domesticados los que, sin embargo de ser bravíos por su naturaleza, se han acostumbrado a la domesticidad, y reconocen en cierto modo el imperio del hombre.</p> <p>Estos últimos, mientras conservan la costumbre de volver al amparo o dependencia del hombre, siguen la regla de los animales domésticos, y perdiendo esta costumbre vuelven a la clase de los animales bravíos.</p> <p>Parágrafo: no son animales de compañía domésticos los considerados parte de la fauna silvestre y exótica conforme lo establecido en la Ley 1333 de 2009 y el Título XI Ley 599 de 2000, Código Penal.</p> <p>Artículo 3°. Adiciónese un numeral al artículo 594 de la Ley 1564 de 2012, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 594. Bienes inembargables. Además de los bienes inembargables señalados en la Constitución Política o en leyes especiales, no se podrán embargar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los bienes, las rentas y recursos incorporados en el presupuesto general de la Nación o de las entidades territoriales, las cuentas del sistema general de participación, regalías y recursos de la seguridad social. 2. Los depósitos de ahorro constituidos en los establecimientos de crédito, en el monto señalado por la autoridad competente, salvo para el pago de créditos alimentarios. 3. Los bienes de uso público y los destinados a un servicio público cuando este se preste directamente por una entidad descentralizada de cualquier orden, o por medio de concesionario de estas; pero es embargable hasta la tercera parte de los ingresos brutos del respectivo servicio, sin que el total de embargos que se decreten exceda de dicho porcentaje. <p>Cuando el servicio público lo presten particulares, podrán embargarse los bienes destinados a él, así como los ingresos brutos que se produzca y el secuestro se practicará como el de empresas industriales.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Los recursos municipales originados en transferencias de la Nación, salvo para el cobro de obligaciones derivadas de los contratos celebrados en desarrollo de las mismas. 5. Las sumas que para la construcción de obras públicas se hayan anticipado o deben anticiparse por las entidades de derecho público a los contratistas de ellas, mientras no hubiere concluido su 						

construcción, excepto cuando se trate de obligaciones en favor de los trabajadores de dichas obras, por salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones.

6. Los salarios y las prestaciones sociales en la proporción prevista en las leyes respectivas. La inembargabilidad no se extiende a los salarios y prestaciones legalmente enajenados.

7. Las condecoraciones y pergaminos recibidos por actos meritorios.

8. Los uniformes y equipos de los militares.

9. Los terrenos o lugares utilizados como cementerios o enterramientos.

10. Los bienes destinados al culto religioso de cualquier confesión o iglesia que haya suscrito concordato o tratado de derecho internacional o convenio de derecho público interno con el Estado colombiano.

11. El televisor, el radio, el computador personal o el equipo que haga sus veces, y los elementos indispensables para la comunicación personal, los utensilios de cocina, la nevera y los demás muebles necesarios para la subsistencia del afectado y de su familia, o para el trabajo individual, salvo que se trate del cobro del crédito otorgado para la adquisición del respectivo bien. Se exceptúan los bienes suntuarios de alto valor.

12. El combustible y los artículos alimenticios para el sostenimiento de la persona contra quien se decretó el secuestro y de su familia durante un (1) mes, a criterio del juez.

13. Los derechos personalísimos e intransferibles.

14. Los derechos de uso y habitación.

15. Las mercancías incorporadas en un título-valor que las represente, a menos que la medida comprenda la aprehensión del título.

16. Las dos terceras partes de las rentas brutas de las entidades territoriales.

17. Los animales de compañía domésticos de los que trata el artículo 687 del Código Civil.

PARÁGRAFO. Los funcionarios judiciales o administrativos se abstendrán de decretar órdenes de embargo sobre recursos inembargables. En el evento en que por ley fuere procedente decretar la medida no obstante su carácter de inembargable, deberán invocar en la orden de embargo el fundamento legal para su procedencia.

Recibida una orden de embargo que afecte recursos de naturaleza inembargable, en la cual no se indicare el fundamento legal para la procedencia de la excepción, el destinatario de la orden de embargo, se podrá abstenerse de cumplir la orden judicial o administrativa, dada la naturaleza de inembargable de los recursos. En tal evento, la entidad destinataria de la medida, deberá informar al día hábil siguiente a la autoridad que decretó la medida, sobre el hecho del no acatamiento de la medida por cuanto dichos recursos ostentan la calidad de inembargables. La autoridad que decretó la medida deberá pronunciarse dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de envío de la comunicación, acerca de si procede alguna excepción legal a la regla de inembargabilidad. Si pasados tres (3) días hábiles el destinatario no se recibe oficio alguno, se entenderá revocada la medida cautelar.

En el evento de que la autoridad judicial o administrativa insista en la medida de embargo, la entidad destinataria cumplirá la orden, pero congelando los recursos en una cuenta especial que devengue intereses en las mismas condiciones de la cuenta o producto de la cual se produce el débito por cuenta del embargo. En todo caso, las sumas retenidas solamente se pondrán a disposición del juzgado, cuando cobre ejecutoria la sentencia o la providencia que le ponga fin al proceso que así lo ordene.

Artículo 4º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Del Honorable Representate,



ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS

Representante a la Cámara
Departamento de Córdoba

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE – SEGUNDA VUELTA PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 467 DE 2020 CÁMARA - 03 DE 2020 SENADO

por el cual se otorga la calidad de Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación a la ciudad de Medellín y se dictan otras disposiciones.

-Segunda Vuelta-

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE – SEGUNDA VUELTA-

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO. 467/20 CÁMARA - 03/20 SENADO, "POR EL CUAL SE OTORGA LA CALIDAD DE DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN A LA CIUDAD DE MEDELLÍN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". -SEGUNDA VUELTA-

Bogotá D.C., 26 de mayo del 2021

Doctor
GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Presidente
Cámara de Representantes
Ciudad

Respetado Presidente,

En cumplimiento de la designación que me hizo la Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, rindo **informe de ponencia para Segundo debate en -Segunda Vuelta** al Proyecto de Acto Legislativo No.467 de 2020 Cámara – No.003 de 2020 Senado "Por el cual se otorga la calidad de Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación a la ciudad de Medellín y se dictan otras disposiciones"- SEGUNDA VUELTA

1. ANTECEDENTES

La iniciativa fue presentada al Congreso de la República el día 20 de julio de 2020 por los Honorables Senadores Álvaro Uribe Vélez, Ruby Helena Chagüi Spath, Paola Andrea Holguín, Nicolás Pérez Vásquez, Amanda Roció González, María Del Rosario Guerra De La Espriella, Ernesto Macías Tovar, Fernando Nicolás Araujo Rumie, Carlos Manuel Meisel, Ciro Alejandro Ramírez, José Obdulio Gaviria, Santiago Valencia González, John Harold Suarez, Honorio Miguel Henríquez Pinedo, Gabriel Jaime Velasco Ocampo, Carlos Felipe Mejía Mejía, Alejandro Corrales Escobar, Paloma Susana Valencia Laserna, Y Los Honorables Representantes Yenica Acosta, Juan Manuel Daza Oscar Dario Perez, José Jaime Uscategui Esteban Quintero, Juan Fernando Espinal, Enrique Cabrales Baquero, John Jairo

Berrio, Héctor Ángel Ortiz, Cesar Eugenio Martínez, Luis Fernando Gómez, Jhon Jairo Bermudez, Margarita Restrepo, Jairo Cristancho, José Vicente Carreño, Juan David Vélez, Edward David Rodríguez, Rubén Darío Molano, Hernán Garzón, Milton Hugo Angulo, Álvaro Hernán Prada, Gustavo Londoño, Jennifer Kristin Arias, Juan Pablo Celis, Gabriel Jaime Vallejo, Oscar Villamizar, Ricardo Ferro.

El expediente del Proyecto de Acto Legislativo No. 03/20 Senado "POR EL CUAL SE OTORGA LA CALIDAD DE DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN A LA CIUDAD DE MEDELLÍN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", fue recibido en la comisión Primera del Senado el 11 de agosto de 2020.

El pasado 18 de agosto de 2020, la Mesa Directiva de la Comisión Primera de Senado mediante Acta MD-02, designó como ponente del Proyecto de Acto Legislativo al Senador Santiago Valencia.

Sin embargo esta iniciativa, ya había sido radicada también como Proyecto de Ley N° 270 de 2019 "Por medio del cual se decreta a la ciudad de Medellín, departamento de Antioquia, como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación y se dictan otras disposiciones", el cual tenía concepto de impacto fiscal del Ministerio de hacienda que explicaremos más adelante, así las cosas buscando mayores consensos y acuerdos se modificó y ahora es un proyecto de acto legislativo.

La ponencia para primer debate en la Comisión Primera del Senado se publicó en la Gaceta del Congreso No. 1099 de 2020.

El jueves 15 de octubre se discutió y aprobó por parte de los Honorables senadores de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República el proyecto de Acto Legislativo en examen, cumpliendo con el quorum exigido, y en sesión presencial.

La ponencia para segundo debate en la Plenaria del Senado se publicó en la Gaceta del Congreso No. 1162 de 2020.

En sesión plenaria mixta del Senado de la República del día 3 de noviembre de 2020 fue considerada y aprobada la proposición con que termina el informe de ponencia para segundo debate, el texto propuesto para segundo debate con modificaciones, el título del Proyecto de Acto legislativo 03 de 2020 Senado con modificaciones la ponencia para segundo debate, el texto aprobado en Comisión Primera del Senado y el título del Proyecto de Acto Legislativo número 03 de 2020 Senado "POR EL CUAL SE OTORGA LA CALIDAD DE DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN A LA CIUDAD DE MEDELLÍN", tal como consta en el Acta número 27 del 3 de noviembre de 2020, y publicado en la Gaceta del Congreso número 1323 del 17 de noviembre de 2020, previo anuncio en sesión

<p>plenaria mixta del día 27 de octubre de 2020, según consta en Acta número 26 de la misma fecha, según se indica en la Sustanciación Segunda Ponencia y Texto Definitivo suscrita por el Secretario General del Senado</p> <p>Posteriormente, la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes me designó como ponente, fijando un término de cinco (5) días para rendir el correspondiente informe, tal como se indica en comunicación del 24 de noviembre de 2020, suscrita por la Secretaría de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes.</p> <p>El día 24 de noviembre de 2020, la Secretaría de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes recibe ponencia para primer debate del Proyecto de Acto Legislativo No. 467 de 2020 Cámara - 03 de 2020 Senado "POR EL CUAL SE OTORGA LA CALIDAD DE DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN A LA CIUDAD DE MEDELLÍN" por parte de la suscrita, en la cual se propone dar primer debate en primera vuelta en Cámara y se envía a Secretaría General para su publicación en la Gaceta del Congreso número 1380 del 25 de noviembre de 2020.</p> <p>Que en sesión del 25 de noviembre de 2020, según consta en Acta número 29 de la misma fecha, se anunció el Proyecto de Acto Legislativo No. 467 de 2020 Cámara - 03 de 2020 Senado "POR EL CUAL SE OTORGA LA CALIDAD DE DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN A LA CIUDAD DE MEDELLÍN". Y en sesión del 30 de noviembre de 2020, según constancia secretarial de la misma fecha, se da la discusión y votación de la proposición con que termina el informe de ponencia de dar primer debate en primera vuelta al Proyecto de Acto Legislativo siendo aprobada, lo cual fue publicado en la Gaceta del Congreso número 1434 del 3 de diciembre de 2020.</p> <p>La presidencia de la Comisión Primera de Cámara me designó como ponente para segundo debate, presentando ponencia para segundo debate el 1 de diciembre de 2020, la cual fue publicada en la Gaceta del Congreso N0 1434 de 3 de diciembre de 2020.</p> <p>Que el pasado 15 de diciembre de 2020 fue aprobado en segundo debate el texto definitivo sin modificaciones del Proyecto de Acto Legislativo No. 467 de 2020 Cámara - 003 de 2020 Senado "POR EL CUAL SE OTORGA LA CALIDAD DE DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN A LA CIUDAD DE MEDELLÍN". Lo anterior, según consta en el Acta número 201 de diciembre 15 de 2020, previo su anuncio en sesión del día 14 de diciembre de 2020 correspondiente al Acta número 200 de la misma fecha y publicado en la Gaceta del Congreso 1542 del 21 de diciembre de 2020.</p>	<p>Igualmente, mediante Decreto N° 023 de 7 de enero de 2021, la Presidencia de la República ordenó la publicación del Proyecto de Acto Legislativo en primera vuelta, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 375 de la Constitución.</p> <p>Iniciando ahora el trámite en segunda vuelta, es pertinente anotar que fue discutido, votado y aprobado el Proyecto de Acto Legislativo, por la Comisión primera del Senado en sesión del día 17 de marzo de 2021, como consta en el acta N°34 de 2021 de la Comisión, en este debate se aprobaron dos proposiciones y la totalidad del articulado con las mayorías requeridas para la segunda vuelta de Actos Legislativos.</p> <p>A su vez, fue discutido votado y aprobado posteriormente por la Plenaria del Senado en sesión plenaria mixta del día 27 de abril de 2021, en dicho debate se aprobó una proposición y la totalidad del articulado con las mayorías requeridas para la Segunda Vuelta de Actos Legislativos, texto que se encuentra publicado en la gaceta 437 de 2021.</p> <p>El pasado 19 de mayo del 2021 mediante Oficio CP.3.1-1138-2021 de la Secretaría de la Comisión Primera de Cámara, fui designada nuevamente como Ponente para PRIMER DEBATE EN SEGUNDA VUELTA del Proyecto de Acto Legislativo No.467 de 2020 Cámara – No.003 de 2020 Senado "Por el cual se otorga la calidad de Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación a la ciudad de Medellín y se dictan otras disposiciones"- SEGUNDA VUELTA</p> <p>El pasado 25 de mayo del 2021 fue aprobado en primer debate (Segunda Vuelta) en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes el texto propuesto sin modificaciones del Proyecto de Acto Legislativo No. 467 de 2020 Cámara - 003 de 2020 Senado "POR EL CUAL SE OTORGA LA CALIDAD DE DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN A LA CIUDAD DE MEDELLÍN", de manera unánime, según consta en el acta 48 de sesión mixta de ese mismo día. Además, fui designada por estrado como ponente única para el segundo debate en el pleno de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;">2. OBJETO</p> <p>El Proyecto de Acto Legislativo tiene por objeto determinar que la ciudad de Medellín se organiza como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación. Que su régimen político, administrativo y fiscal será el previsto en la Constitución y la ley.</p> <p>Igualmente, se deja constancia y certeza que la ciudad de Medellín como Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación, no estará obligada a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos.</p>
<p>Finalmente, debe tenerse claro que en la Ley posterior que potencie los efectos de este Acto Legislativo, se deberán incluir a los 10 municipios que con Medellín conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en los que se encuentran Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Itagüí, Sabaneta, Envigado, La Estrella y Caldas; vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que gozarán igualmente de los beneficios del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación.</p> <p style="text-align: center;">3. Supremacía Constitucional, Jerarquía Normativa y no sujeción a la Ley 1617 de 2013</p> <p>Se debe dejar claro desde su origen, y por eso se tramitó como Acto Legislativo, que la creación de Medellín como Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación, no estará sujeto a ninguna de las obligaciones, cargas, gravámenes, imposiciones administrativas, fiscales o financieras que contempla la Ley 1617 de 2013.</p> <p>Es por eso que se resolvió desde los autores de la iniciativa, que la misma fuese como un Proyecto de Acto Legislativo, para que se incorporara al texto constitucional que la Ciudad de Medellín se va a revestir del nombre de Distrito Especial de Ciencia Tecnología e innovación, y que esto no significa un aumento de cuotas, ni de cupos burocráticos, sino que por el contrario, todos los esfuerzos van a estar encaminados en desarrollar una normatividad que potencialice a Medellín como centro de la denominada cuarta revolución industrial.</p> <p>Así las cosas, su régimen administrativo, político y fiscal no será el contemplado en la LEY 1617 de 2013, ni estará Medellín obligada a cumplir con las obligaciones consagradas en dicha Ley.</p> <p>Recordemos entonces que en Colombia se pueden crear Distritos Especiales por dos vías, primero mediante una reforma a la Constitución (como hoy pretendemos mediante esta iniciativa), o segundo mediante la aplicación y cumplimiento de requisitos previstos en la Ley 1617 de 2013.</p> <p>La presente iniciativa se está tramitando como ACTO LEGISLATIVO, lo que implica que de ser aprobado reformará y se insertará directamente en nuestra Constitución Política, como ocurrió con el Acto Legislativo 01 de 2019 "Por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al Municipio de Barrancabermeja en el Departamento de Santander." por ende al ser de mayor jerarquía en nuestro ordenamiento jurídico, no le será aplicable las exigencias, ni los impactos fiscales, presupuestales y gastos administrativos que consagra la Ley 1617 de 2013. (recordemos que nuestro ordenamiento jurídico tiene una estructura piramidal en donde la Constitución es la norma de normas y goza de supremacía sobre las demás disposiciones).</p>	<p>En este sentido, la ciudad de Medellín de ser aprobado el Acto Legislativo, NO deberá realizar ninguna modificación administrativa que implique un aumento en sus gastos de funcionamiento, y esto es tan claro y meridiano que decidimos incluir este aparte literal en el Parágrafo del artículo primero que reza:</p> <p>Parágrafo: <i>La ciudad de Medellín como Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación, no estará obligada a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos. La Ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes que fomenten y promuevan desarrollos en ciencia, tecnología e innovación que potencien este Acto Legislativo.</i></p> <p>Entonces el objetivo consiste, en que una vez vía Acto Legislativo se reconozca a Medellín como el Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Colombia, se puedan impulsar diferentes y diversas iniciativas legislativas de la mano del Gobierno Nacional con los ministerios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, y de Ciencia, Tecnología e Innovación, en las que se logre una reglamentación específica y exclusiva en la que se determinen los beneficios a esos micro, pequeños y medianos empresarios e innovadores, que favorezcan el impulso en procesos de creación, registro, marcas, patentes y apoyo a centros de investigación y universidades.</p> <p>Es pertinente resaltar que en Colombia actualmente hay 10 Distritos, y no han sido creados exclusivamente en vigencia o en cumplimiento de la Ley 1617, sino que han sido en la mayoría de ocasiones, fruto de Actos Legislativos como el que estamos adelantando para Medellín, un ejemplo en los que no se aplicó la Ley 1617, fue la creación mediante el Acto Legislativo 01 de 2019 del Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja, en el que se determinó que su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen las leyes especiales que para el efecto se dicten.</p> <p>Este Proyecto de Acto Legislativo pretende impulsar, fomentar y potencializar esas virtudes en ciencia, tecnología e innovación que ha venido desarrollando Medellín desde hace varios años.</p> <p>Finalmente, este Proyecto de Acto Legislativo, ha empezado a generar un acuerdo político, institucional y de gobierno que se ha construido en el desarrollo, discusión y debate creando y tendiendo puentes, porque a pesar de que la iniciativa fue del Centro Democrático, no han existido mezquindades, sino por el contrario voces de apoyo y respaldo de todos los sectores, y lo digo no solo por las mayorías que ha logrado al interior del Congreso, sino por las diferentes comunicaciones emitidas del propio Concejo de Medellín, e incluso oficios de respaldo a la iniciativa por parte de Ruta N, lo que demuestra que no es un tema que apenas se esté discutiendo, sino que lleva sobre la mesa por lo menos dos legislaturas, con debates y reuniones en las que se ha escuchado a diferentes sectores locales, regionales, academia y políticos.</p>

<p>Es nuestro deber darle el reconocimiento a la ciudad de Medellín por todo el esfuerzo que ha hecho en torno al desarrollo científico, tecnológico e innovador, y poder posteriormente potencializar esto con medidas concretas y efectivas de carácter legal.</p> <p style="text-align: center;">4. MEDELLÍN DISTRITO</p> <p>La ciudad de Medellín se ha venido consolidando en un epicentro de la ciencia, tecnología e innovación en el contexto nacional y de América Latina. De tal suerte y, en cabeza de las administraciones de la ciudad, en asocio con sectores académicos, empresariales y sociales, se ha trazado una ruta que permite posicionar a la capital de Antioquia como un referente en los desarrollos de la inteligencia artificial, el internet de las cosas, así como las nuevas tecnologías, la ciencia y la innovación.</p> <p>La ciudad de Medellín ha incorporado de manera acertada la estrategia de distintos ecosistemas de innovación que concentran a instituciones, emprendedores, sectores de la academia, en una apuesta por la economía del conocimiento como un factor generador de valor agregado y desarrollo para Medellín y Antioquia; según datos de la Cámara de Comercio, Medellín cuenta con más de 1.690 empresas u organizaciones que componen un ecosistema de economía creativa, de las cuales, 99% son micro y pequeñas empresas.</p> <p>La ciencia, la tecnología y la innovación, son un mecanismo para la transformación social y económica de la región; la creación de conocimiento es un factor y un componente que refuerza el desarrollo y los indicadores que dinamizan la competitividad para la ciudad de Medellín. Es así que la capital de Antioquia se ha consolidado como el centro de la innovación en Colombia, y una de las ciudades con mejor desempeño económico en América Latina.</p> <p>Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por cada peso invertido en emprendimiento se estima que 6 pesos retornan a la economía en formalidad, empleo y crecimiento. "En 2014, la ciudad de Medellín hacía inversiones de 1,7% del Producto Interno Bruto (PIB) en este rubro en donde un 70% venía del sector público y solo 30% del privado. Pero, tras la firma del pacto por la innovación, se fijó la meta que consistía en que, para 2018, se deberían invertir 2 puntos del PIB en actividades de ciencia, tecnología y emprendimiento" (...)</p> <p>Para el año 2021 se invertirá el 3 % del PIB en emprendimiento e innovación, lo que da cuenta de la priorización del modelo económico y de desarrollo de la ciudad de Medellín, lo que tiene como consecuencia, que por vía del presente proyecto de acto legislativo, se generen mejores condiciones institucionales y normativas para permitir al ente territorial convertirse en Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación y de esa manera, afianzar la vocación económica y desarrollo para la región.</p>	<p>La ciudad de Medellín ha dirigido gran parte de sus esfuerzos a la consolidación institucional, siendo ejemplo para Colombia en el manejo de los recursos públicos. Lo anterior, ha tenido como consecuencia que se haya fijado como prioridad la consolidación de un modelo de ciudad que apuesta por la vanguardia en el desarrollo económico sustentado en las nuevas tecnologías y las economías creativas.</p> <p>Empresas Públicas de Medellín es un gran dinamizador de procesos de innovación, siendo la empresa insignia de los Medellínenses, es el socio por excelencia de los desarrolladores creativos quienes hoy tienen la posibilidad de ampliar sus conocimientos aplicados a nuevos aspectos.</p> <p>Según el informe final "Concepto sobre la conveniencia de convertir a Medellín en un distrito" elaborado por la universidad EAFIT en el año 2016, arroja entre otras conclusiones que, "Como Distrito Especial, Medellín atraería mayor inversión extranjera y convertiría en más productivos sectores como el de la medicina y odontología, el textil (confección, diseño y moda), el de energía eléctrica, el de la construcción, el de turismo de negocios y el de las TIC (Tecnología, Información y Comunicaciones), todos representados por clusters que ya consolidó la ciudad".</p> <p>Los ecosistemas de emprendimiento en Medellín, han tenido una perspectiva positiva en la medida que confluyen cajas de compensación de la región, cámaras de comercio, las unidades de emprendimiento de las Instituciones de Educación Superior, la administración municipal y el sector privado.</p> <p>La ciudad de Medellín es el eje articulador de los ecosistemas de emprendimiento e innovación del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Es decir, permitir a la capital del departamento de Antioquia configurarse como Distrito Especial, tendrá efectos en la conurbación metropolitana viéndose así reflejado en un mayor soporte institucional en la vocación económica de la subregión.</p> <p style="text-align: center;">5. Medellín Sede de Cuarta Revolución Industrial.</p> <p>En asocio con el Foro Económico Mundial, la ciudad de Medellín ha sido definida como la sede para la Cuarta Revolución Industrial en Colombia y América Latina, lo que genera una gran ventaja comparativa para el conocimiento y aplicación de nuevas tecnologías y desarrollo de proyectos con base tecnológica. Medellín es la primera ciudad de Hispanoamérica en unirse al conjunto de ciudades de la que hacen parte San Francisco, Tokio, Beijing y Mumbai.</p> <p>Lo anterior supone una confirmación de los avances de la ciudad de Medellín en materia de economías creativas, innovación en todos sus ámbitos y emprendimiento, pero es necesario que el Congreso de la República viabilice esta iniciativa legislativa que permitirá una herramienta adicional dentro de la consolidación institucional de la ciudad de Medellín.</p>
<p style="text-align: center;">6. Ruta N</p> <p>El complejo de Ruta N y el éxito de sus objetivos denotan como la ciudad de Medellín ha incorporado de manera decidida a la tecnología e innovación dentro de sus renglones económicos de mayor importancia.</p> <p>Allí se han articulado de manera exitosa los ecosistemas e innovaciones que permiten los resultados de Ruta N, siendo hoy en día un modelo de aplicación para otros países de América Latina y el mundo.</p> <p>Un ejemplo de ese ecosistema, es "Ruta Naranja" se trata de un laboratorio de innovación dirigido a perfilar negocios creativos y de empresas creativas.</p> <p>Igualmente, nos enviaron concepto apoyando esta iniciativa.</p> <p>Plan Nacional de Desarrollo:</p> <p>El Gobierno Nacional ha incorporado en el Plan Nacional de Desarrollo (ley 1955 de 2019 Pacto por Colombia, Pacto por la equidad-Pacto por la ciencia, la tecnología y la innovación: un sistema para construir el conocimiento de la Colombia del futuro) los criterios para potencializar la ciencia, la tecnología y la innovación:</p> <p>Aumentar la inversión pública y privada en ciencia, tecnología e innovación. Estimular la colaboración entre universidades y empresas para una investigación con mayor impacto. Aprovechar los colombianos con doctorado que regresarán al país en los próximos años. Potenciar la innovación pública a través de herramientas para medir, fortalecer y articular capacidades de innovación.</p> <p style="text-align: center;">7. MARCO CONSTITUCIONAL:</p> <p>El artículo 1° de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de república unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales.</p> <p>En el artículo 286 describe que "Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas".</p> <p>El artículo 287 refiere que "Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley".</p>	<p>El artículo 356 de la Constitución Política modificado por el artículo 2° del Acto Legislativo 1 de 2001 establece que: Salvo lo dispuesto por la Constitución, la ley, a iniciativa del Gobierno, fijará los servicios a cargo de la Nación y de los Departamentos, Distritos, y Municipios. Para efecto de atender los servicios a cargo de estos y a proveer los recursos para financiar adecuadamente su prestación, se crea el Sistema General de Participaciones de los Departamentos, Distritos y Municipios. Los Distritos tendrán las mismas competencias que los municipios y departamentos para efectos de la distribución del Sistema General de Participaciones que establezca la ley.</p> <p>Para estos efectos, serán beneficiarias las entidades territoriales indígenas, una vez constituidas. Así mismo, la ley establecerá como beneficiarios a los resguardos indígenas, siempre y cuando estos no se hayan constituido en entidad territorial indígena.</p> <p>Los recursos del Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos y municipios se destinarán a la financiación de los servicios a su cargo, dándoles prioridad al servicio de salud, los servicios de educación, preescolar, primaria, secundaria y media, y servicios públicos domiciliarios de agua potable y saneamiento básico, garantizando la prestación y la ampliación de coberturas con énfasis en la población pobre.</p> <p>Teniendo en cuenta los principios de solidaridad, complementariedad y subsidiariedad, la ley señalará los casos en los cuales la Nación podrá concurrir a la financiación de los gastos en los servicios que sean señalados por la ley como de competencia de los departamentos, distritos y municipios. La ley reglamentará los criterios de distribución del Sistema General de Participaciones de los Departamentos, Distritos, y Municipios, de acuerdo con las competencias que le asigne a cada una de estas entidades; y contendrá las disposiciones necesarias para poner en operación el Sistema General de Participaciones de estas, incorporando principios sobre distribución que tengan en cuenta los siguientes criterios:</p> <p>a) Para educación, salud y agua potable y saneamiento básico: población atendida y por atender, reparto entre población urbana y rural, eficiencia administrativa y fiscal, y equidad. En la distribución por entidad territorial de cada uno de los componentes del Sistema General de Participaciones, se dará prioridad a factores que favorezcan a la población pobre, en los términos que establezca la ley.</p> <p>b) Para otros sectores: población, reparto entre población y urbana y rural, eficiencia administrativa y fiscal, y pobreza relativa. No se podrá descentralizar competencias sin la previa asignación de los recursos fiscales suficientes para atenderlas.</p> <p>Los recursos del Sistema General de Participaciones de los Departamentos, Distritos, y Municipios se distribuirán por sectores que defina la ley. El monto de recursos que se asigne para los sectores de salud y educación, no podrá ser inferior</p>

al que se transfería a la expedición del presente acto legislativo a cada uno de estos sectores. Las ciudades de Buenaventura y Tumaco se organizan como Distritos Especiales, Industriales, Portuarios, Biodiversos y Ecoturísticos.

Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales, que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas, las normas vigentes para los municipios.

El Gobierno nacional definirá una estrategia de monitoreo, seguimiento y control integral al gasto ejecutado por las entidades territoriales con recursos del Sistema General de Participaciones, para asegurar el cumplimiento de metas de cobertura y calidad. Esta estrategia deberá fortalecer los espacios para la participación ciudadana en el control social y en los procesos de rendición de cuentas.

Para dar aplicación y cumplimiento a lo dispuesto en el inciso anterior, el Gobierno nacional, en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la expedición del presente acto legislativo, regulará, entre otros aspectos, lo pertinente para definir los eventos en los cuales está en riesgo la prestación adecuada de los servicios a cargo de las entidades territoriales, las medidas que puede adoptar para evitar tal situación y la determinación efectiva de los correctivos necesarios a que haya lugar.

Parágrafo transitorio. El Gobierno deberá presentar el proyecto de ley que regule la organización y funcionamiento del Sistema General de Participaciones de los Departamentos, Distritos, y Municipios, a más tardar el primer mes de sesiones del próximo período legislativo.

8. MARCO LEGAL:

La Ley 1454 de 2011 "por la cual se dictan normas orgánicas sobre Ordenamiento Territorial y se modifican otras disposiciones", en su capítulo III, establece la distribución de competencias en materia de ordenamiento territorial.

El artículo 29 establece que una entidad territorial al convertirse en distrito especial será competente para dividir el territorio distrital en localidades, de acuerdo a las características sociales de sus habitantes y atribuir competencias y funciones administrativas, así como también dirigir las demás actividades que por su carácter y denominación les corresponda.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Los distritos conformados con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley continuarán sometiéndose a sus respectivas normas de creación. Los municipios que hayan iniciado el trámite para convertirse en Distritos antes del 30 de abril de 2019, seguirán rigiéndose por las normas constitucionales o legales con que iniciaron.

9. APOYOS RECIBIDOS PARA EL TRÁMITE DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO:

No obstante, como hemos hecho saber en diferentes oportunidades que no se debe cumplir los requisitos, ni las exigencias consagradas en la Ley 1617 de 2013, es pertinente resaltar que hemos encontrado innumerables voces de apoyo a la iniciativa en los que vale la pena resaltar:

Concepto favorable de la comisión de ordenamiento territorial de la Cámara de Representantes que adjunto:



BOLETÍN DE PRENSA

Avanza proyecto de Acto Legislativo que convertirá a Medellín en Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación

Bogotá D.C. 20 de noviembre de 2020. El Proyecto de Acto Legislativo que le da a Medellín esta categoría especial, cumplió otro de sus requisitos: el concepto favorable de La Comisión Especial de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial de la Cámara de Representantes.

El concepto fue emitido por los representantes antioqueños Juan Espinal y Esteban Quintero, quienes evaluaron las ponencias radicadas para debate en el Senado, la exposición de motivos y otros argumentos técnicos y jurídicos que dejan en claro, que la ciudad de Medellín cumple con los requisitos y características tecnológicas, económicas, poblacionales y educativas para ser declarada constitucionalmente como Distrito.

La Capital paisa le ha apostado al desarrollo, la tecnología y la innovación con la creación de entidades como Ruta N, la construcción de las escaleras eléctricas de la Comuna 13, los parques bibliotecas, los centros culturales y el transporte público que es ejemplar a nivel nacional, motivos que la han convertido en la sede de la cuarta revolución industrial, siendo la primera ciudad de Hispanoamérica en unirse a la red de ciudades innovadoras de la que hacen parte San Francisco, Tokio, Beijing y Mumbái.

De cumplirse con el trámite legislativo, este Proyecto permitiría la transformación administrativa y fiscal de Medellín, además de un aumento del presupuesto asignado por la Nación.

El proyecto ya fue aprobado en el Senado, ahora iniciará su trámite en la Cámara de Representantes.

...FIN...

¡¡¡VIVIR LA DEMOCRACIA!!!

Igualmente, el concepto favorable del concejo de Medellín.

CONCEJO DE MEDELLÍN

Recientemente con fecha 14 y 15 de octubre de 2020 se recibieron dos comunicados del Concejo de Medellín, en el que "solicitan que se discuta y apruebe en primer debate el Acto Legislativo por el cual se declara a Medellín como Distrito de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación".

Igualmente, con fecha 30 de Octubre se recibió otro oficio del Concejo de Medellín en el que se afirma: "Los concejales solicitan que se discuta y apruebe el Acto Legislativo en mención, debido a que es un tema trascendental para el desarrollo de nuestra ciudad, enrutando las proyecciones de Medellín a futuro como sede de la Cuarta Revolución Industrial."

Adjunto a esta ponencia los comunicados anteriormente referenciados:



Radicado No.: 20202100015441
2020-10-14 17:39:38
Usuario: Maria Isabel Correa Restrepo

210.06.01 -
Medellín,

Señores
COMISIÓN PRIMERA
Senado de la República
Carrera 7 N°5-69
Bogotá

Asunto: Acto legislativo número 3

En sesión plenaria ordinaria número 154 correspondiente al 14 de octubre de 2020, los concejales que se mencionan a continuación aprobaron proposición verbal para enviar oficio a la Comisión Primera del Senado de la República, solicitando que la discusión del Acto legislativo número 3 sea incluido en el orden del día de la sesión del 15 de octubre de dicha comisión:

1. Luis Bernardo Vélez Montoya
2. Dora Cecilia Saldarriaga Grisales
3. Carlos Alberto Zuluaga Díaz
4. Aura Marleny Arcila Giraldo
5. Fabio Humberto Rivera Rivera
6. Luis Carlos Hernández Castro
7. Juan Felipe Betancour Corrales
8. Jaime Roberto Cuartas Ochoa
9. Daniel Carvalho Mejía
10. Juan Ramón Jiménez Lara
11. John Jaime Moncada Ospina
12. Sebastián López Valencia
13. Gabriel Enrique Dib Diazgranados
14. Alfredo Ramos Maya

• Centro Administrativo "La Alpujara" Edificio Concejo de Medellín • Computador: 3946868
• www.concejodemedellin.gov.co • e-mail: info@concejodemedellin.gov.co
• Medellín - Colombia



Radicado No.: 20202100015441
2020-10-14 17:39:38

Usuario: Maria Isabel Correa Restrepo

Los concejales solicitan que se discuta y apruebe en primer debate el Acto Legislativo por el cual se declara a Medellín como Distrito de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación.

Lo anterior, debido a que es un tema trascendental para el desarrollo de nuestra ciudad, enrutando las proyecciones de Medellín a futuro como sede de la Cuarta Revolución Industrial.

Cordialmente,

JORGE LUIS RESTREPO GÓMEZ
Secretario General

Diboré: Maria Isabel Correa Restrepo

• Centro Administrativo "La Alpujara" Edificio Concejo de Medellín • Computador: 3946868
• www.concejodemedellin.gov.co • e-mail: info@concejodemedellin.gov.co
• Medellín - Colombia





Radicado No.: 20202100015461
2020-10-15 14:10:45
Usuario: Maria Isabel Correa Restrepo

210.06.01 -
Medellín,

Señores
COMISIÓN PRIMERA
Senado de la República
Carrera 7 N°8-88
Bogotá

Asunto: Acto legislativo No. 3

En sesión plenaria ordinaria número 155 correspondiente al 15 de octubre de 2020, la plenaria del Concejo de Medellín aprobó proposición verbal para enviar oficio a la Comisión Primera del Senado de la República, indicando que las concejales Lina Marcela García Gañán, Nataly Vélez Lopera y María Paulina Aguinaga Lezcano, manifiestan su intención de unirse a la comunicación con radicado 20202100015441 entregada el día 14 de octubre de 2020.

Los concejales mencionados en los oficios remitidos por esta secretaría, insisten en la importancia de dar trámite al Acto Legislativo por el cual se declara a Medellín como Distrito de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación.

Cordialmente

JORGE LUIS RESTREPO GÓMEZ
Secretario General

Ejemplar: María Isabel Correa Restrepo

• Centro Administrativo "La Alpujama Edificio Concejo de Medellín" • Comutador: 3846868
• www.concejodemedellin.gov.co • e-mail: info@concejodemedellin.gov.co
• Medellín - Colombia



Radicado No.: 20202100016571
2020-10-30 11:42:39
Usuario: Maria Isabel Correa Restrepo

210.06.01 -
Medellín,

Señores
MESA DIRECTIVA
Senado de la República
Carrera 7 N°8-88
Bogotá

Asunto: Acto legislativo por el cual se declara a Medellín como Distrito de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación

En sesión plenaria ordinaria número 167 correspondiente al 29 de octubre de 2020, los concejales que se mencionan a continuación aprobaron proposición verbal para enviar oficio a la Mesa Directiva del Senado de la República, solicitando que la discusión del Acto legislativo por el cual se declara a Medellín como Distrito de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación sea incluida en la agenda de la plenaria para la semana del 1 al 7 de noviembre de 2020.

- 1. LUIS BERNARDO VÉLEZ MONTOYA
- 2. CARLOS ALBERTO ZULUAGA DÍAZ
- 3. FABIO HUMBERTO RIVERA
- 4. ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ
- 5. JUAN RAMÓN JIMÉNEZ LARA
- 6. JOHN JAIME MONCADA OSPINA
- 7. ALBERT YORDANO CORREDOR BUSTAMANTE
- 8. SEBASTIÁN LÓPEZ VALENCIA
- 9. LINA MARCELA GARCÍA GAÑÁN
- 10. GABRIEL ENRIQUE DÍAZ GRANADOS
- 11. MARÍA PAULINA AGUINAGA LEZCANO

• Centro Administrativo "La Alpujama Edificio Concejo de Medellín" • Comutador: 3846868
• www.concejodemedellin.gov.co • e-mail: info@concejodemedellin.gov.co
• Medellín - Colombia



Radicado No.: 20202100016571
2020-10-30 11:42:39
Usuario: Maria Isabel Correa Restrepo

- 12. SIMÓN MOLINA GÓMEZ
- 13. NATALY VÉLEZ LOPERA
- 14. ALFREDO RAMOS MAYA

Los concejales solicitan que se discuta y apruebe el Acto Legislativo en mención, debido a que es un tema trascendental para el desarrollo de nuestra ciudad, enrutando las proyecciones de Medellín a futuro como sede de la Cuarta Revolución Industrial.

Cordialmente

JORGE LUIS RESTREPO GÓMEZ
Secretario General

• Centro Administrativo "La Alpujama Edificio Concejo de Medellín" • Comutador: 3846868
• www.concejodemedellin.gov.co • e-mail: info@concejodemedellin.gov.co
• Medellín - Colombia



Ruta N

Igualmente, Ruta N que es una corporación pública, cuyos accionistas y órganos de gobierno están compuestos por el Municipio de Medellín, Gobernación de Antioquia, Grupo EPM y Tigo UNE. Manifestaron su apoyo a la iniciativa y solicitaron respetuosamente su aprobación en dos comunicados uno de fecha 14 de Octubre y otro de fecha 30 de Octubre de 2020, que adjunto a continuación:



Medellín, 14 de octubre de 2020

Doctor:

MIGUEL ANGEL PINTO HERNANDEZ

Honorable presidente de la comisión primera del Senado de la República
Bogotá D.C.

Asunto: Solicitud de trámite y discusión del proyecto de acto legislativo No 03-2020

Honorables senadores,

Desde la Corporación Ruta N recibimos con enorme agrado la proposición del proyecto de acuerdo No 03 de 2020, "Por el cual se otorga la calidad de distrito especial de ciencia, tecnología e innovación a la ciudad de Medellín y se dictan otras disposiciones". Esta iniciativa se constituye en un paso necesario y fundamental para lograr el propósito de hacer de nuevo a nuestra ciudad la capital industrial de Colombia, esta vez en el marco de la Cuarta Revolución Industrial en la que se busca la transformación de un modelo económico basado en la producción de materias primas, bienes y servicios de bajo valor agregado a una economía basada en el conocimiento, la interconectividad y la información.


Es por lo anterior que, desde la Corporación Ruta N, queremos manifestar nuestro apoyo a esta iniciativa y solicitamos, de manera respetuosa, se realice la respectiva discusión y aprobación en comisión del proyecto de acto legislativo para continuar en la senda de convertir a Medellín en referente internacional en materia de ciencia, tecnología e innovación.

Cordialmente,

Javier Darío Fernández Ledesma

Director ejecutivo Corporación Ruta N





Medellín, 30 de octubre de 2020


Doctor:
ARTURO CHAR CHALJUD
 Honorable presidente del Senado de la República de Colombia
 Bogotá D.C.

Honorables senadores,


Desde la Corporación Ruta N recibimos con enorme agrado la proposición del proyecto de acuerdo No 03 de 2020, "Por el cual se otorga la calidad de distrito especial de ciencia, tecnología e innovación a la ciudad de Medellín y se dictan otras disposiciones". Esta iniciativa se constituye en un paso necesario y fundamental para lograr el propósito de hacer de nuevo a nuestra ciudad la capital industrial de Colombia, esta vez en el marco de la Cuarta Revolución Industrial en la que se busca la transformación de un modelo económico basado en la producción de materias primas, bienes y servicios de bajo valor agregado a una economía basada en el conocimiento, la interconectividad y la información.

Es por lo anterior que, desde la Corporación Ruta N, queremos manifestar nuestro apoyo a esta iniciativa y solicitamos, de manera respetuosa, se realice la respectiva discusión y aprobación en plenaria del proyecto de acto legislativo para continuar en la senda de convertir a Medellín en referente internacional en materia de ciencia, tecnología e innovación, para que la innovación y el emprendimiento sean un bien público y para que sea la ciudad donde es más fácil emprender e innovar.


Cordialmente,



Javier Darío Fernández Ledesma
 Director Ejecutivo Corporación Ruta N



MINISTERIO DE CIENCIA TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN



CONCEPTO TECNICO COMPLEMENTARIO
 Viceministerio de Conocimiento, Innovación y Productividad

"POR EL CUAL SE OTORGA LA CALIDAD DE DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN A LA CIUDAD DE MEDELLÍN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Viceministerio de Conocimiento, Innovación y Productividad, ratifica el Concepto técnico favorable para convertir a Medellín en Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación.

Introducción SOBRE EL ACTO LEGISLATIVO 03 DE 2020 SENADO - 467 DE 2020 CÁMARA

En noviembre 18 de 2020, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, a través del Viceministerio de Conocimiento, Innovación y Productividad, emitió un concepto técnico sobre el proyecto del Acto Legislativo que otorga la calidad de Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación a la ciudad de Medellín. El siguiente concepto técnico es complementario al anterior concepto en términos de antecedentes, justificación y beneficios de dicho Acto Legislativo.

1. Antecedentes

En términos de los enfoques teóricos, se hizo común el nombre de distritos industriales, distritos tecnológicos o distritos de innovación.

Los expertos Bruce Katz y Julie Wagner de la Brookings Institution, en el año 2014 identificaron un nuevo modelo emergente espacial de innovación: el distrito de innovación y lo definieron como:


En 2014, los investigadores de la Brookings Institution Bruce J. Katz y Julie Wagner, publicaron su trabajo titulado "The Rise of Innovation Districts", que identificaba un modelo emergente espacial de innovación: el distrito de innovación.

Katz y Wagner definirían estos nuevos epicentros de innovación urbanos como:

"áreas geográficas donde las instituciones (universidades, centros de I+D, laboratorios, incubadoras, parques tecnológicos, entre otros) y empresas ancla de vanguardia, se agrupan y se conectan con nuevas empresas, incubadoras de empresas y aceleradoras. Están físicamente integrados, de tránsito accesible y muy conectados, donde ofrecen viviendas, oficinas y espacios de uso mixto".

Estos tipo de distritos se encuentran en Europa, en países como Francia, Italia, Reino Unido, Alemania, España, Estados Unidos, Canadá, Japón, Corea, China, India y en países como Brasil, Argentina, Chile y México, con otra denominación.

¹ "The Rise of Innovation Districts", Bruce J. Katz y Julie Wagner, Brookings Institution, 2014



Igualmente, la conceptualización también se desarrolla en términos de ciudades: ciudades del conocimiento, ciudades inteligentes, ciudades sostenibles y ciudades innovadoras; Medellín fue elegida como Ciudad Innovadora en el año 2013.

El término de ciudades innovadoras, ciudades de ciencia o ciudades del conocimiento, surge desde inicios de la década del año 2000, a raíz de las comparaciones en términos de indicadores de ciencia, tecnología e innovación y de las clasificaciones que organizaciones privadas comienzan a realizar, entre ellas Foro Económico Mundial, la agencia global de datos de innovación 2thinknow y JLL.

El término de distritos industriales, distritos tecnológicos o distritos de ciencia, se ha venido utilizando por especialistas en la geografía de la innovación y ha cobrado bastante significación en términos de las políticas públicas de ciencia, tecnología e innovación y de las políticas de marcos regulatorios.

En 2015, la OCDE realizó para Medellín el estudio "Promoviendo el desarrollo de Sistemas Locales de Innovación", donde la ciudad destaca en el contexto latinoamericano "por su firme apuesta por la ciencia, tecnología e innovación (CTI) como eje central de su estrategia de desarrollo local".

La OCDE recomendó "Fortalecer y brindar asesoría internacional al Proyecto de Distrito de Innovación "Medellinnovation", integrando en su gestión y promoción la experiencia de regiones europeas que han implementado exitosamente proyectos de parques o distritos tecnológicos e innovadores".

2. Justificación técnica para convertir a Medellín en Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación

2.1. Concepto emitido el con fecha 18 de noviembre de 2020

El Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, a través del Viceministerio de Conocimiento, Innovación y Productividad, emitió un concepto técnico solicitado por la Oficina Jurídica, en noviembre del 2020, en el documento Formato para emisión conceptos técnicos sobre Proyectos Ley de conversión de municipios en Distritos. Ley 1617 de 2013, enviado a los ponentes del proyecto para el primer debate.


2.2. Complementación al concepto emitido en noviembre de 2020

Un indicador importante a tener en cuenta en la justificación del Acto Legislativo para convertir a Medellín en Distrito de Ciencia, Tecnología e innovación y que refuerza la exposición de motivos para el segundo debate de dicho Acto, es el Índice Departamental de Innovación de Colombia que para el año 2019, se expresa en los siguientes párrafos:

Indicadores de la Ciudad de Medellín

De acuerdo con información de Ruta N, en el 2019, los indicadores de la ciudad, fueron los siguientes:

- Monto de la inversión en ACTI en 2019: \$5,5 billones.



- Representan el 0,67% del PIB anual del país.
- Medellín invierte el 2,14% en ACTI, 0,14% más de lo esperado para 2018 de su PIB anual en ACTI.

En el Valle de Aburrá hay 21.092 empresas, de las cuales: el 49% se encuentran innovando.

- 2.919 empresas hacen parte del Gran Pacto por la Innovación.
- 26%, ha sido el aumento de sus ventas por innovación, respecto a las del año anterior.
- Del total de empleos generados: Fueron por innovación, 6.328, lo que equivale al 33.2%.

La nueva meta de Medellín: invertir el 3% de su PIB anual en 2021 en ACTI.

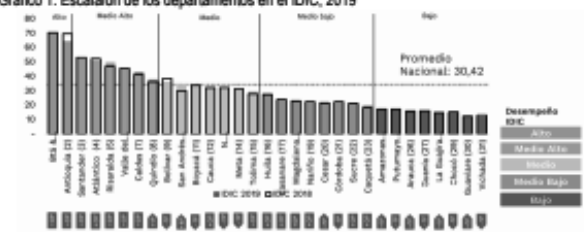
Tabla 1. IDIC, Píares

Índice General	Resultados
Insumos	Producción de conocimiento y tecnología
Instituciones	Producción creativa
Capital humano e investigación	
Infraestructura	
Sofisticación de mercados	
Sofisticación de negocios	

Fuente: IDIC, DNP, 2019

El Índice Departamental de Innovación de Colombia, mide la capacidad de respuesta del territorio a los desafíos de la innovación.

Gráfico 1. Escalafón de los departamentos en el IDIC, 2019



Fuente: DNP, IDIC, 2019



Entre las entidades territoriales alto desempeño en el IDIC 2109, se encuentran Bogotá, D.C. y Antioquia, que ocupa el segundo lugar, y en este departamento la ciudad de Medellín aporta los mejores pilares de desempeño. (Grafico 1)

De acuerdo con los pilares componentes del IDIC, 2019, (Grafico 2), en el pilar de 6, Producción de Conocimiento y Tecnología, tiene la primera posición y un puntaje de 61,5, pilar donde la ciudad de Medellín se destaca por el aporte-

Grafico 2. Comparación de desempeño Bogotá y Antioquia

Table with 4 columns: Componente, Bogotá & Condensado (2019), Antioquia (2019). Rows include IDIC, Razon de eficiencia, Insumos, Resultados, etc.

Fuente: IDIC, 2019, DNP

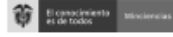
Estos indicadores logrados, demuestran el esfuerzo que está realizando la ciudad desde hace una década para consolidar el papel de ciudad innovadora, que se viene ratificando con el logro obtenido en 2017 en uno de los índices más reputado y antiguo de ciudades innovadoras del mundo, producido por la agencia de innovación 2ThinkNow de Australia, donde Medellín logró, por primera vez para una ciudad colombiana, la categoría de hub mundial de innovación (http://www.innovationcities).

3. Beneficios para la capacidad científica, tecnológica y de innovación

Medellín, hasta ahora no tiene categoría de Distrito alguna, como los que se han formalizado para otras ciudades del país; la categoría de Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación, sería la primera en el país en reconocerse y se convierte en el instrumento adecuado para la consolidación de un escenario en el que puedan interactuar los diferentes actores del SNCTel, aumentando la dinamización de ecosistemas al poder generar alianzas entre la sociedad, la academia, la empresa y el estado.

Algunos de los beneficios serían los siguientes:

- Generación de escenarios idóneos para la interrelación entre los diferentes actores del SNCTel, como lo son Centros de Desarrollo Tecnológico, Institutos y Centros de Investigación,



Centros de Innovación y Productividad, Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación, Incubadoras de Empresas, OTRIs, Fondos de Financiación entre otros.

- Mejoramiento de la articulación para la identificación de las necesidades, capacidades y fortaleza que se son comunes tanto al área metropolitana como a todo el departamento y que se podrán solucionar y potencializar por medio de una formulación articulada de políticas de CTel.
- Promoción de instrumentos de política considerando las características particulares de las subregiones, dando un enfoque diferencial que permita potencializar la ejecución de acciones en torno al mejoramiento de la competitividad y productividad del área metropolitana y del departamento.
- Aumento de la capacidad científica y tecnológica para el desarrollo de sectores con mayor sofisticación basados en el conocimiento como salud, energía, industrias 4.0, movilidad, textiles y moda, servicios tecnológicos, bioeconomía, aprovechamiento de la economía circular, entre otros.



Con base en el concepto técnico de noviembre de 2020 y lo expuesto en este documento, el Viceministerio de Conocimiento, Innovación y Productividad, ratifica el concepto técnico favorable al proyecto de Acto Legislativo para convertir a Medellín en Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación. Sugiere complementar este concepto con un concepto jurídico, que emita la Oficina Jurídica.

COMISION DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL COMITÉ ESPECIAL INTERINSTITUCIONAL -DNP-

La Comisión de Ordenamiento Territorial -COT, es un organismo de carácter técnico asesor, que tiene como función evaluar, revisar y sugerir al Gobierno Nacional y a las Comisiones Especiales de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, la adopción de políticas, desarrollos legislativos y criterios para la mejor organización del Estado en el territorio.

La COT asesora en políticas y desarrollos legislativos; criterios para mejorar la organización territorial del Estado; escenarios de participación, consulta y concertación; estudios técnicos para la integración de las entidades territoriales; definir y armonizar políticas territoriales con impacto en el ordenamiento territorial.

Dicha comisión resolvió en Concepto favorable que: "El Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación, se verá reflejado a mediano y largo plazo con la mejora sustancial de la capacidad científica, tecnológica y de innovación diferencial, pues la competitividad de los territorios, de las empresas, del gobierno se basa cada vez más, en factores cualitativos y de conocimiento e innovación."

Formato para emisión conceptos técnicos sobre Proyecto Ley de conversión de municipios en Distritos Ley 1917 de 2013

Formato para emisión conceptos técnicos sobre Proyecto Ley de conversión de municipios en Distritos Ley 1917 de 2013

Formato para emisión conceptos técnicos sobre Proyecto Ley de conversión de municipios en Distritos Ley 1917 de 2013

Formato para emisión conceptos técnicos sobre Proyecto Ley de conversión de municipios en Distritos Ley 1917 de 2013

Formato para emisión conceptos técnicos sobre Proyecto Ley de conversión de municipios en Distritos Ley 1917 de 2013

Formato para emisión conceptos técnicos sobre Proyecto Ley de conversión de municipios en Distritos Ley 1917 de 2013

Medellín fue reconocida como ciudad innovadora en el año 2017, reconocimiento que fue otorgado el 17 de marzo de 2017 por el primer ministro de Colombia y el primer ministro de Antioquia.

Los Distritos de Ciencia, Tecnología e Innovación se han constituido como espacios territoriales donde convergen recursos como el talento humano, el saber científico, tecnológico y de innovación, el talento humano, el talento científico, tecnológico y de innovación, el talento humano, el talento científico, tecnológico y de innovación.

De acuerdo a los indicadores de Ciencia, Tecnología e Innovación, en el departamento de Antioquia, para el 2019, hay 527 personas de investigación de un total de 6.175, que representa el 17% del total, cuando en 2017 representaban el 14% del total de 4.776 personas que representaban el 17% del total.

El Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación se basa en procesos de inclusión social, construcción de redes, desarrollo de talento humano, innovación, participación ciudadana, gestión abierta, generación y fortalecimiento de capacidades y competencias en el área de gestión de innovación y productividad de talento humano.

4. APLICACIONES DE LA COMISION DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL COMITÉ ESPECIAL INTERINSTITUCIONAL -DNP-

El Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación se basa en procesos de inclusión social, construcción de redes, desarrollo de talento humano, innovación, participación ciudadana, gestión abierta, generación y fortalecimiento de capacidades y competencias en el área de gestión de innovación y productividad de talento humano.

El presente documento es de carácter confidencial y no debe ser divulgado fuera del ámbito de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Comité Especial Interinstitucional -DNP-.

Formato para emisión conceptos técnicos sobre Proyectos Ley de conversión de municipios en Distritos Ley 1617 de 2013
(Artículo 8 modificado por el art. 124 de la Ley 1955 de 2019 – Ley del Plan Nacional de Desarrollo)

Secretaría Técnica Comisión de Ordenamiento Territorial	Proceso: Emisión conceptos sustantivos miembros Comisión Ordenamiento Territorial e invitados permanentes o temáticos del Comité Especial Interinstitucional	
Versión: 4	Vigencia: 18/11/2020	

	coordinación de las políticas distritales de Ciencia, Tecnología e Innovación con las Políticas Nacionales de Ciencia, Tecnología e Innovación.	Innovación con el organismo rector de la política nacional de ciencia, tecnología e innovación o quien haga sus veces.
--	---	--

6. **CONCLUSIONES** (Indique si después de analizado el Proyecto de Acto Legislativo, desde el sector que su entidad representa y el municipio en mención, su concepto es de favorabilidad o no favorabilidad. Explique porque.

CONCEPTO FAVORABLE SI (X) NO ()

Observaciones:

El Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación, se verá reflejado a mediano y largo plazo con la mejora sustancial de la capacidad científica, tecnológica y de innovación diferencial, pues la competitividad de los territorios, de las empresas, del gobierno se basa cada vez más, en factores cualitativos y de conocimiento e innovación.

1. El presente concepto técnico se emite en cumplimiento a las funciones de la COT, establecidas en el Artículo 6 numerales 1, 4 de la Ley 1454 de 2011 "Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial", funciones Secretaría Técnica de la COT Artículo 7 numerales 3 y 8 del Decreto 3680 del 2011 y/o del Artículo 8 Numeral 2 Ley 1617 del 2013 "Régimen para Distritos Especiales" y numeral 2 artículo 1 Acuerdo 052 de 2014.

COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO AL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL SENADO DE LA REPÚBLICA



ÁREA METROPOLITANA VALLE DE ABURRÁ

El Director del ÁREA METROPOLITANA VALLE DE ABURRÁ Dr. Juan David Palacio Cardona, en comunicación del pasado 14 de Mayo de 2021, expresó:

"Medellín como ciudad capital del departamento de Antioquia y núcleo del Área Metropolitana del Valle de Aburrá ha surtido un proceso de transformación durante los últimos años, centrando su desarrollo en diversos frentes pero con especial énfasis en la ciencia la tecnología y la innovación, tanto así que el plan de desarrollo Medellín Futuro 2020 – 2023 contempla dentro de sus cinco líneas estratégicas una denominada Reactivación Económica y Valle de Software.

Desde el Área Metropolitana del Valle de Aburrá damos la bienvenida a todas las iniciativas que pretendan traer más recursos a los municipios que componen nuestro territorio, como pretende serlo en este caso la declaración de Medellín como distrito de ciencia, tecnología e innovación, la cual permitirá, entre otros, materializar con especial énfasis la línea estratégica antes referida,

sin embargo, consideramos que este avance debe buscarse avanzando sobre lo ya construido y sobre todo, de forma armónica y colaborativa, para lo cual son necesarios los esquemas de colaboración democrática y territorial que en el Valle de Aburrá se han construido"

Así las cosas, propone una modificación al artículo primero la cual parcialmente fue aceptada, **toda vez que este Proyecto de Acto Legislativo, y que quede absolutamente claro, en ningún momento pretende afectar, vulnerar, ni mucho menos restringir o suplantarse las funciones y competencias que hoy residen en cabeza del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.**

10. CONCLUSIÓN

Este proyecto de Acto Legislativo, tiene el propósito de brindar un marco constitucional que permita el aprovechamiento para Medellín de las nuevas tecnologías, fomentar nuevas industrias, y afianzar la vocación de la capital de Antioquia como eje del desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación en Colombia

Así Medellín, puede ser elevado a la categoría de Distrito Especial. Pues cuenta con todo el potencial de tecnología, ciencia e innovación, que permite diversificar la actividad económica de esta población; generando así, el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

11. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTOS O RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

De conformidad con el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, en la que se estableció que el autor del proyecto y el ponente presentarán en la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto.

Se considera que el presente proyecto de Acto Legislativo no genera conflictos de interés en atención a que se trata de un proyecto que no genera un beneficio particular, actual y directo a los congresistas, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2003 de 19 de noviembre de 2019; sino que, por el contrario, trata de elevar a la ciudad de Medellín como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación, por tanto, el beneficio no puede ser particular.

Así el Consejo de Estado determinó "No cualquier interés configura la causal de pérdida de investidura, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es:

Directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador,

Particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él, y

Actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles.¹

12. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presento ponencia favorable y en consecuencia solicito a la Honorable Cámara de Representantes dar Segundo Debate -En Segunda Vuelta- al PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO No. 467 DE 2020 CÁMARA 003 DE 2020 SENADO, "POR EL CUAL SE OTORGA LA CALIDAD DE DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN A LA CIUDAD DE MEDELLÍN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", de conformidad con el texto aprobado en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes.

Cordialmente,

MARGARITA MARÍA RESTREPO
Representante a la Cámara.

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicación número: Pl. 01180-00 (C. P. Martha Teresa Briceño de Valencia).

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE Y PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN -SEGUNDA VUELTA- CÁMARA DE REPRESENTANTES

Proyecto de Acto Legislativo No.467 de 2020 Cámara – No.003 de 2020 Senado "Por el cual se otorga la calidad de Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación a la ciudad de Medellín y se dictan otras disposiciones"

EI CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el siguiente inciso y párrafo al artículo 356 de la Constitución Política:

La ciudad de Medellín se organiza como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación. Su régimen político y fiscal será el previsto en la Constitución y las leyes especiales que para el efecto se dicten.

Parágrafo: *La ciudad de Medellín como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación y las demás ciudades que se organicen como distritos especiales no estarán obligados a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos. La Ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes que fomenten y promuevan desarrollos en ciencia, tecnología e innovación.*

Artículo 2°. Adiciónese el siguiente inciso y párrafo al artículo 328 de la Constitución Política:

La ciudad de Medellín se organiza como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación.

Parágrafo: *Los municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá que así lo consideren, podrán acceder a los beneficios del Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación de Medellín, de conformidad con la Ley que lo reglamente. No obstante, se garantizará la continuidad de las funciones y competencias que residen en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.*

Artículo 3°. Las normas del presente Acto Legislativo sobre régimen político, administrativo y fiscal se aplicarán a todos los Distritos Especiales.

Artículo 4°. Vigencia. Este Acto Legislativo rige a partir de su promulgación.

Cordialmente,

MARGARITA MARÍA RESTREPO
Representante a la Cámara.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN SEGUNDA VUELTA EN LA COMISIÓN PRIMERA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO. 467 DE 2020 CÁMARA – NO. 003 DE 2020 SENADO "Por el cual se otorga la calidad de Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación a la ciudad de Medellín y se dictan otras disposiciones"

EI CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el siguiente inciso y párrafo al artículo 356 de la Constitución Política:

La ciudad de Medellín se organiza como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación. Su régimen político y fiscal será el previsto en la Constitución y las leyes especiales que para el efecto se dicten.

Parágrafo: *La ciudad de Medellín como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación y las demás ciudades que se organicen como distritos especiales no estarán obligados a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos. La Ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes que fomenten y promuevan desarrollos en ciencia, tecnología e innovación.*

Artículo 2°. Adiciónese el siguiente inciso y párrafo al artículo 328 de la Constitución Política:

La ciudad de Medellín se organiza como Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación.

Parágrafo: *Los municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá que así lo consideren, podrán acceder a los beneficios del Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación de Medellín, de conformidad con la Ley que lo reglamente. No obstante, se garantizará la continuidad de las funciones y competencias que residen en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.*

Artículo 3°. Las normas del presente Acto Legislativo sobre régimen político, administrativo y fiscal se aplicarán a todos los Distritos Especiales.

Artículo 4°. Vigencia. Este Acto Legislativo rige a partir de su promulgación.

En los anteriores términos fue aprobado en primer debate en segunda vuelta, sin modificaciones el presente proyecto de Acto Legislativo según consta en el acta 48 de sesión mixta del 25 de mayo de 2021; así mismo fue anunciado el día 24 de mayo de 2021, según consta en el acta 47 de sesión remota de esa misma fecha.

MARGARITA MARÍA RESTREPO ARANGO
Ponente Única

ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA
Presidente

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria

CONTENIDO

Gaceta número 515 - Viernes, 28 de mayo de 2021

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ENMIENDA

Págs.

Enmienda al Informe de ponencia y texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley número 602 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte..... 1

PONENCIAS

Informe de ponencia y texto propuesto positivo para primer debate del proyecto de ley número 581 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 687 del Código Civil y se incluye el numeral 17 al artículo 594 de la Ley 1564 de 2012, por medio del cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones 13

Informe de ponencia para segundo debate y texto aprobado en primer debate y propuesto para segundo debate – segunda vuelta proyecto de acto legislativo número 467 de 2020 Cámara - 03 de 2020 Senado, por el cual se otorga la calidad de Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación a la ciudad de Medellín y se dictan otras disposiciones. -Segunda Vuelta-..... 17