



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1061

Bogotá, D. C., miércoles, 31 de julio de 2024

EDICIÓN DE 29 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

#### PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 032 DE 2024 CÁMARA

por el cual se otorga la categoría de distrito especial eje del Conocimiento al municipio de Manizales en el departamento de Caldas.

Bogotá, D. C., 23 de julio de 2024

Secretario General

**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**

Cámara de Representantes

Ciudad

**Referencia: Radicación Proyecto de Acto Legislativo, por el cual se otorga la categoría de distrito especial eje del Conocimiento al municipio de Manizales en el departamento de Caldas.**

Respetado,

En uso de las facultades conferidas por la Constitución Política y la Ley 5ª de 1992, se presenta a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el proyecto de acto legislativo, por el cual se otorga la categoría de distrito especial eje del conocimiento al municipio de Manizales en el departamento de Caldas.

Firman los Honorables Congressistas,

GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA  
Senador de la República  
Partido En Marcha

Juan Sebastián Gómez Gonzales  
Representante a la Cámara

ISABEL CRISTINA ZULETA LOPEZ  
Senadora de la República  
Pacto Histórico - Colombia Humana

JUANA CAROLINA LONDOÑO J  
Representante a la Cámara

Esteban Quintero Cardona  
Senador de la República  
Partido Centro Democrático

Jairo Alberto Castellanos Serrano  
Senador de la República  
Partido En Marcha

JOSÉ OCTAVIO CARDONA LEÓN  
Representante a la Cámara de Caldas

LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ.  
Senadora de la República.

John Jairo Roldán Avendaño  
Senador de la República  
Partido Liberal

ALEJANDRO VEGA PÉREZ  
Senador de la República  
Partido Liberal Colombiano

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARAN  
Senador de la República  
Partido Conservador

MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA  
Senador de la República  
Partido Conservador

GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA  
Senador de la República  
Partido En Marcha

ISABEL CRISTINA ZULETA LOPEZ  
Senadora de la República  
Pacto Histórico - Colombia Humana

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS  
Senador de la República  
Partido Pacto Histórico

OLGA BEATRIZ GONZALEZ CORREA  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal

Juan Sebastián Gómez González  
Representante a la Cámara

JUANA CAROLINA LONDOÑO J  
Representante a la Cámara

HUMBERTO DE LA CALLE LOMBANA  
Senador de la República  
Partido Coalición Verde Esperanza

Esteban Quintero Cardona  
Senador de la República  
Partido Centro Democrático

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO  
NÚMERO 032 DE 2024 CÁMARA

por el cual se otorga la categoría de distrito especial eje del conocimiento al municipio de Manizales en el departamento de Caldas.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Artículo nuevo.* Adiciónese el siguiente inciso al artículo 328 de la Constitución Política:

**La ciudad de Manizales se organiza como Distrito Especial eje del Conocimiento.**

Artículo 2°. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política:

**La ciudad de Manizales se organiza como Distrito Especial eje del Conocimiento. Su régimen político y fiscal será el previsto en la Constitución y las leyes especiales que para el efecto se dicten.**

Artículo 3°. Adiciónese un párrafo al artículo 356 de la Constitución Política, así:

**Parágrafo 2°. La ciudad de Manizales podrá crear mecanismos adicionales a los existentes para la promoción y el desarrollo del Distrito Especial del Conocimiento, así como la creación de un fondo de desarrollo distrital para el financiamiento de los proyectos asociados a la ciencia, la tecnología y la innovación. La ciudad de Manizales promoverá mecanismos para la inclusión de la población y el enfoque diferencial para los grupos étnicos minoritarios.**

Artículo 4°. *Vigencia.* El presente Acto Legislativo rige a partir de su promulgación.

Firman los Honorables Congressistas,

Jairo Alberto Castellanos Serrano  
Senador de la República  
Partido En Marcha

JOSÉ OCTAVIO CARDONA LEÓN  
Representante a la Cámara de Caldas

LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ  
Senadora de la República.

Johnairo Roldán Avendaño  
Senador de la República  
Partido Liberal

ALEJANDRO VEGA PÉREZ  
Senador de la República  
Partido Liberal Colombiano

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARAN  
Senador de la República  
Partido Conservador

MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA  
Senador de la República

**PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS**  
Senador de la República  
Partido Pacto Histórico

**OLGA BEATRIZ GONZALEZ CORREA**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal

**HUMBERTO DE LA CALLE LOMBANA**  
Senador de la República  
Partido Coalición Verde Esperanza

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO  
NÚMERO 032 DE 2024 CÁMARA**

*por el cual se otorga la categoría de distrito especial eje del conocimiento al municipio de Manizales en el departamento de Caldas.*

**1. Diagnóstico de la educación superior en el departamento de Caldas:**

**1.1 Introducción:**

De acuerdo con el informe de resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas- 2020-2021, el departamento de Caldas, con un área de 7888 km<sup>2</sup>, es el quinto Departamento menos extenso del país. Con 125 habitantes/km<sup>2</sup> es el sexto más densamente poblado, organizado en 27 municipios y 22 corregimientos. El departamento de Caldas aporta el 1.6% del PIB nacional, su estructura económica productiva se concentra principalmente en los municipios de Manizales, Chinchiná, La Dorada, Villamaría y Riosucio, estos aportan el 71,86% del valor agregado departamental, lo cual ha generado heterogeneidad y disparidades económicas territoriales, que se han agudizado en los últimos años.

Actualmente, en el Plan Departamental de Desarrollo 2020-2023 “Unidos es Posible” se propone cerrar varias de las brechas mencionadas. El programa de CTI tiene como meta mejorar el nivel de sus indicadores, revisar el tipo de indicadores incluidos e incorporar otros, incluir las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y articular los grandes desafíos sociales, económicos, culturales, políticos y ecológicos para el desarrollo sustentable del Departamento de Caldas. Algunas de las metas que se propone son: I) la formulación de la política pública de CTI, para lo cual se está implementado la Misión de Sabios por Caldas, en la cual se espera responder de manera regional y decidida a las cinco misiones establecidas por la Misión Internacional de Sabios (2019) para el avance de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación y sus propuestas transversales en el departamento de Caldas. Se entiende esta misión como uno de los desafíos centrales del Departamento que, de la mano del Gobierno Departamental, las universidades, los centros autónomos de investigación, la empresa privada y la comunidad en general, permitirán la

construcción de un futuro en el que la Educación, la Ciencia, la Tecnología y la Innovación sean bases de las nuevas generaciones.

Según lo concluido en la Conferencia Mundial sobre la Educación Superior (2009), cada vez es más difícil mantener un buen equilibrio entre la investigación básica y la aplicada, debido a los altos niveles de inversión que necesita la investigación básica y al reto que representa el vincular el conocimiento de ámbito mundial con los problemas locales, por ello, los sistemas de investigación deberían organizarse de manera más flexible con miras a promover la ciencia y la interdisciplinariedad, al servicio de la sociedad que permita transformar los grandes problemas que afectan la vida de todos.

La OEI (2012), afirmó que el conocimiento científico y tecnológico es una de las principales riquezas de las sociedades contemporáneas y un elemento indispensable para impulsar transformaciones que conduzcan al desarrollo económico y social. Según este organismo internacional, la ciencia, la tecnología y la innovación se han convertido en herramientas necesarias para la transformación de las estructuras productivas, la explotación racional de los recursos naturales, el cuidado de la salud, la alimentación, la educación y otros requerimientos sociales. Además, indicó que vincular las instituciones de ciencia y tecnología con las demandas sociales conlleva un proceso que beneficia, no solo a la comunidad científica, sino a muchos otros actores de la vida social.

El comité central de la Misión a través de diferentes encuentros de estudio y discusión teórica diseñó un esquema conceptual para organizar y comprender la gestión de conocimiento, ciencia tecnología e innovación en el Departamento como un sistema en el que se articulan en el territorio tres tipos de capitales: estructural, humano y relacional, alrededor de cuatro procesos: generación de conocimiento, formación, apropiación social del conocimiento y transferencia de conocimiento y tecnología.



En lo referido al capital estructural este asume el contexto de las instituciones, sus capacidades económicas, tecnológicas y las políticas que el territorio ha diseñado y establecido para impulsar la Educación, la Ciencia, la Tecnología, la Innovación, así como su aporte impulsor al Desarrollo Sustentable y equitativo en el territorio. El capital humano, hace alusión al conjunto de capacidades profesionales instaladas en los individuos para participar en los procesos de producción de la ciencia, tecnología e innovación en el territorio. En este sentido, el

capital humano comprende el conjunto de personas formadas en las diferentes áreas del conocimiento, en los diferentes programas y proyectos que se ocupan de su formación.

El capital relacional, se refiere a la capacidad de uso del conocimiento generado en los procesos de Ciencia, Tecnología e Innovación, para propiciar, acompañar o fortalecer transformaciones sociales, culturales, económicas y ambientales a nivel territorial.

**1.2 Caracterización de Manizales:**

Manizales es un territorio ubicado en la zona centro-occidente del país, en la Región Andina Colombiana y en medio de dos cordilleras, lo que le otorga un paisaje montañoso en cuyas áreas rurales, crecen cultivos de café, plátano y frutales, gracias a los pisos térmicos predominantes y el clima propicio para la agricultura. Sus coordenadas geográficas según el Instituto Geográfico Agustín Codazzi son: 75° 19' 35.23" W 4° 58' 51.09" N. Límite inferior 75° 40' 56.71" W, 5° 10' 2.67" N. Límite superior. La superficie total del municipio es 442,01 km<sup>2</sup>.

Con relación al Departamento de Caldas, Manizales tiene un área municipal del 6% sobre la totalidad del área departamental y tiene una densidad de población de 830,35 habitantes por km<sup>2</sup>. La población total del municipio es, según estadísticas del Dane, 450.000, distribuidos en un 93% en cabeceras y un 7% en el resto del municipio. En total se tienen 255.890 personas en edad potencialmente activa, es decir, mayor a 15 años y menores de 59 años.

En las últimas décadas, se ha presentado un "estancamiento" en el crecimiento poblacional, lo cual se evidencia al analizar la tasa de crecimiento poblacional desde el año 1995 proyectado a 2020, según proyecciones realizadas por el Dane a partir del CENSO 2005, con tasas de crecimiento muy por debajo de las tasas de los años 50 y 60 y aunque es claro que la población rural decrece históricamente, en las proyecciones al 2020 se estima, que el decrecimiento se equipará a la cabecera municipal.

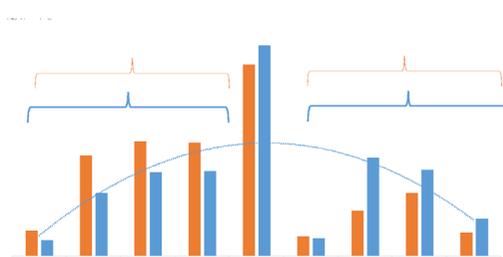
En cuanto a la tasa de crecimiento por grupos etarios con proyección al 2020 y según información del Dane y analizada por la Secretaría de Planeación Municipal en el marco de los debates sobre el POT, se tendría un decrecimiento en la población de niños y jóvenes, fenómeno coherente con las cifras recientes de fecundidad y nacimientos; por el contrario, la población que supera los 60 años, tendrá el mayor crecimiento proyectado, información de valor para focalizar los programas de intervención en los próximos años y proyectar la población a ser atendida en los diferentes programas de la Administración Municipal.

Manizales Como Vamos (2020), muestra en su informe el nivel educativo de la población de la ciudad con 25 años o más. Este es un indicador de impacto, de largo plazo, puesto que incrementar el nivel educativo de la población, no es un resultado que tenga un efecto inmediato.

Tal como lo revela la siguiente gráfica, el nivel educativo de la población de Manizales ha

aumentado, como reflejo de los esfuerzos desde diferentes frentes y sectores en la consolidación de una cultura universitaria, la cual impacta directamente este importante indicador. Mientras que, en 2010, un poco más de la mitad de la población tenía hasta secundaria incompleta, en 2020 este porcentaje se redujo al 35,5%. Por el contrario, la proporción de la población con niveles más elevados de educación pasó del 21,8% al 34,4%.

**Gráfica 1. Nivel educativo alcanzado en Manizales en población de 25 años o más**



*Fuente: Cálculos MCV con base en Ministerio de Educación Nacional y Dane.*

Es necesario destacar particularmente, la población con formación técnica y tecnológica que pasó del 6,5% al 14,1%. La población con título universitario, que pasó del 9,0% al 12,3% y la población con título de posgrado que también presentó un aumento importante al pasar del 3,4% al 5,3%.

**2 Comportamiento de la matrícula en educación superior:**

En el año 2021, Caldas tuvo 46.471 estudiantes matriculados en un programa de educación superior, el 90% correspondiente al nivel de pregrado y el 10% matriculados en algún nivel de posgrado.

La tasa de cobertura bruta en educación superior fue del 55,7%, casi dos puntos porcentuales por encima de la tasa nacional, mientras que la tasa de tránsito inmediato a educación superior se consolidó en el 36.6%, por debajo del consolidado nacional.

**Tabla 1. Matrícula total, según nivel de formación, 2021**

Estadísticas	Caldas	Nación
Matrícula total de educación superior	46.471	2.448.271
Matrícula en programas de pregrado	41.764	2.259.970
Matrícula en programas de posgrado	4.707	188.301
Tasa de cobertura bruta en educación superior	55,7%	53,9%
Tasa de tránsito inmediato a educación superior	36,6%	39,7%

*Fuente: Men (Sistema Nacional de Información de Educación Superior (SNIES)*

*\* Proyecciones de Población, Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 – Dane.*

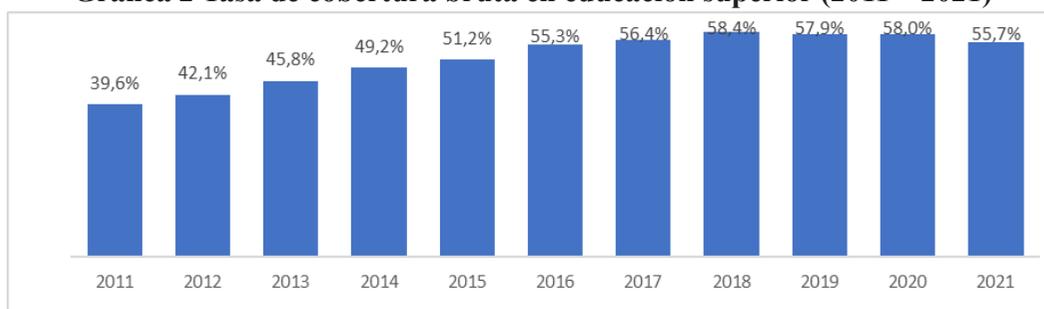
El porcentaje de estudiantes matriculados en el nivel de pregrado (90%) y posgrado (10%) se ha mantenido constante en los años anteriores:

**Tabla 2 Matrícula de Educación Superior (2015 – 2021)**

Nivel académico	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Pregrado	41.727	44.326	44.464	45.407	44.542	44.147	41.764
Posgrado	4.864	5.159	5.693	5.863	6.038	5.463	4.707
<b>Total General</b>	<b>46.591</b>	<b>49.485</b>	<b>50.157</b>	<b>51.270</b>	<b>50.580</b>	<b>49.610</b>	<b>46.471</b>

*Fuente: Men (SNIES)*

La evolución en la tasa de cobertura bruta en educación superior revela un crecimiento sostenido entre 2011 y 2018, al pasar de 51,2% a 58,4%. A partir de 2018 la tasa de crecimiento se atenuó e incluso presenta variaciones negativas en 2019 y 2021. Frente al panorama nacional, a partir del año 2016, la tasa del departamento ha sido superior entre 2 y 6.5 porcentuales.

**Gráfica 2 Tasa de cobertura bruta en educación superior (2011 – 2021)**

*Fuente: MEN (SNIES)*

Al desagregar este indicador según el sexo del estudiante, no se encuentran diferencias importantes, aunque el número de mujeres matriculadas en Instituciones de Educación Superior, tiende a ser levemente superior al número de hombres matriculados.

**Tabla 3 Matrícula por sexo (2015 – 2021)**

Sexo	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Hombre	22.753	24.445	24.714	25.066	24.711	24.119	22.423
Mujer	23.838	25.040	25.443	26.204	25.869	25.491	24.048
<b>Total General</b>	<b>46.591</b>	<b>49.485</b>	<b>50.157</b>	<b>51.270</b>	<b>50.580</b>	<b>49.610</b>	<b>46.471</b>

*Fuente: MEN (SNIES)*

En cuanto a la tasa de tránsito inmediato a educación superior, esta se ha mantenido en niveles cercanos al 40%. En el año 2018, accedieron a educación superior 3.227 bachilleres de los 9.359 graduados en 2017 (34,5%), mientras que en 2021 accedieron 3.315 bachilleres de 9.067 graduados en 2020 (36,6%). Aunque la tasa de 2021 presenta un incremento de 2 puntos porcentuales frente a 2018, al compararla con los dos años inmediatamente anteriores, se observa una variación negativa. Frente al consolidado nacional, la tasa departamental se encuentra en niveles cercanos.

**Tabla 4 Tasa de tránsito inmediato a educación superior (2018 – 2021)**

Tasa de Tránsito	2018	2019	2020	2021
Departamento	34,5%	39,5%	38,7%	36,6%
Nacional	38,7%	39,7%	40,0%	39,7%

*Fuente: MEN (SNIES)*

En la siguiente tabla se observa que, de los 27 municipios del departamento, solamente 13 contaron con matrículas en IES en el año 2021. En la tasa de cobertura bruta, Manizales, en 2021, se posicionó como la primera en el desempeño de este indicador, seguida por la Dorada (42,8%) y Pensilvania (28,8%). En la tasa de tránsito inmediato, en 2021, Villamaría ocupó el primer lugar con 48,6%, seguida por Manizales (48,2%) y San José (38,9%).

**Tabla 5. Matrículas, tasa de cobertura bruta y de tránsito, según municipios de Caldas**

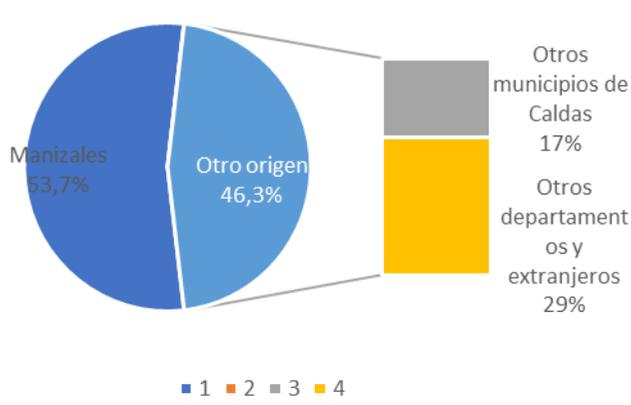
Municipio	No. de matrículas 2021	Tasa de cobertura bruta 2021	Tasa de Tránsito Inmediato 2021
Manizales	41.893	111,5%	48,2%
Aguadas	147	9,4%	19,8%
Anserma	222	8,6%	21,0%
Aranzazu	0	0,0%	8,8%
Belalcázar	68	8,5%	31,0%
Chinchiná	686	17,6%	37,6%
Filadelfia	17	2,2%	22,6%
La Dorada	2.366	42,8%	32,4%
La Merced	0	0,0%	12,3%
Manzanares	94	7,3%	22,8%
Marmato	0	0,0%	17,4%
Marquetalia	76	8,0%	27,2%

Municipio	No. de matrículas 2021	Tasa de cobertura bruta 2021	Tasa de Tránsito Inmediato 2021
Marulanda	0	0,0%	35,7%
Neira	0	0,0%	23,4%
Norcasia	0	0,0%	17,2%
Pacora	0	0,0%	17,7%
Palestina	0	0,0%	18,5%
Pensilvania	405	28,8%	46,2%
Riosucio	377	8,8%	21,3%
Risaralda	0	0,0%	27,2%
Salamina	50	3,9%	25,2%
Samaná	0	0,0%	27,6%
San José	0	0,0%	38,9%
Supía	70	3,1%	27,1%
Victoria	0	0,0%	23,7%
Villamaría	0	0,0%	48,6%
Viterbo	0	0,0%	19,8%

Fuente: MEN (SNIES)

Manizales Como Vamos (2020), menciona que año tras años, el análisis del origen de los estudiantes da cuenta de la valoración de Manizales como ciudad con vocación universitaria con casi la mitad de sus estudiantes provenientes de otras partes del país e incluso del extranjero. Como muestra la siguiente gráfica, el 53,7% de los estudiantes que se encuentran matriculados en algún nivel de pregrado de la ciudad, reportaron como su lugar de origen a Manizales. Una proporción levemente inferior (46,3%), se distribuye entre quienes provienen de otros municipios del departamento (16,8%), otros departamentos (29,3%) y el extranjero (0,2%).

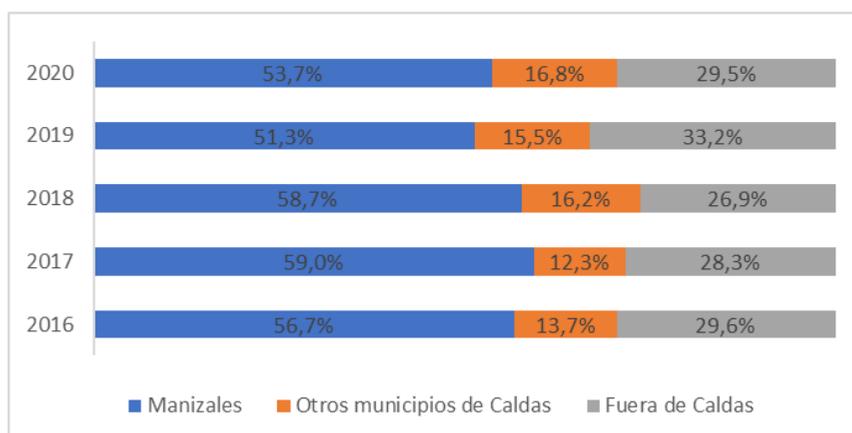
Gráfica 3. Lugar de origen de los estudiantes de pregrado en Manizales (2020)



Fuente: Cálculos MCV con base en información de las Oficinas de Registro Académico y de Planeación de las Universidades de la ciudad.

Un análisis a través de los años revela que la proporción de estudiantes foráneos viene ganando peso en términos relativos. Mientras que, en 2016, representaban el 43%, en 2020 aumentó cuatro puntos porcentuales. La distribución entre estudiantes de otros municipios de Caldas y otros departamentos ha permanecido relativamente estable, con una tercera parte de estudiantes que llegan desde otras regiones del país a cursar sus estudios de pregrado en nuestra ciudad.

Gráfica 4. Origen de los estudiantes de pregrado en Manizales (2016 – 2020)



Fuente: Cálculos MCV con base en información de las Oficinas de Registro Académico y de Planeación de las Universidades de la ciudad.

La ciudad sigue siendo una plaza atractiva para estudiantes de todo el país, al encontrarse una procedencia de todos los departamentos, así como extranjeros provenientes de España, Aruba, Estados Unidos, Venezuela, Argentina y México. Sin embargo, como se ha constatado anteriormente, la ciudad es un destino importante para estudiantes de Nariño, Risaralda y Valle del Cauca, especialmente. Estos tres departamentos participan con casi el 50% de la matrícula foránea.

**Tabla 6. Procedencia de los estudiantes en Manizales según departamento (2019)**

Departamento	Pregrado
Nariño	16,6%
Risaralda	14,8%
Valle del Cauca	14,5%
Tolima	9,0%
Bogotá D.C.	6,2%
Putumayo	5,6%
Quindío	4,0%
Huila	3,8%
Antioquia	3,5%
Cundinamarca	3,4%
Cauca	2,9%
Caquetá	2,4%
Santander	1,9%
Norte de Santander	1,4%
Córdoba	1,4%
Boyacá	1,1%
Meta	1,1%
Sucre	6,2%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>

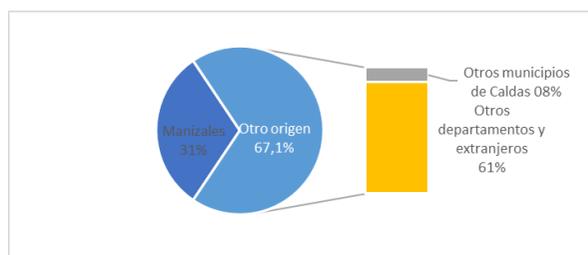
*Fuente: Cálculos MCV con base en información de las Oficinas de Registro Académico y de Planeación de las Universidades de la ciudad.*

En el nivel de posgrado, se invierte la participación entre estudiantes locales y foráneos. Según se observa, mientras que una tercera parte corresponde a estudiantes de la ciudad, casi el 70% pertenece a otras regiones del país o son extranjeros. Este resultado puede deberse a que este año las universidades reportaron también la matrícula bajo la metodología virtual, la cual tiende a tener una participación alta de estudiantes foráneos aprovechando las tecnologías de la información y la comunicación.

**Tabla 7. Instituciones de Educación Superior que reportan estudiantes atendidos en programas ofertados en el departamento**

Institución de Educación Superior	Departamento de domicilio de la IES	Sector IES	Carácter IES	Matrícula 2021
Universidad Nacional de Colombia	Caldas	Oficial	Universidad	6.007
Universidad de Caldas	Caldas	Oficial	Universidad	14.055
Universidad de Quindío	Quindío	Oficial	Universidad	406
Universidad Santo Tomás	Bogotá, D. C.	Privada	Universidad	107
Universidad Pontificia Bolivariana	Antioquia	Privada	Universidad	7
Universidad de Manizales	Caldas	Privada	Universidad	6.931
Universidad Autónoma de Manizales	Caldas	Privada	Universidad	4.729
Universidad Antonio Nariño	Bogotá, D. C.	Privada	Universidad	41
Universidad Católica de Manizales	Caldas	Privada	Universidad	2.671

**Gráfica 5. Procedencia de los estudiantes de posgrado en Manizales (2020)**



*Fuente: Cálculos MCV con base en información de las Oficinas de Registro Académico y de Planeación de las Universidades de la ciudad.*

### 3 Comportamiento de la matrícula por Institución de Educación Superior y por sector:

Las seis instituciones con domicilio en el departamento (Universidad de Caldas, Universidad Nacional de Colombia -sede Manizales-, Universidad Autónoma de Manizales, Universidad Católica de Manizales, Universidad de Manizales y el Colegio Integrado Nacional Oriente de Caldas), concentraron el 75% de la matrícula total en el año 2021. De esta proporción, la matrícula de la Universidad de Caldas participa con casi una tercera parte, con 14.055 estudiantes. En la matrícula oficial, esta Institución concentra casi la mitad de los estudiantes. La Universidad Nacional de Colombia, con 6.007 estudiantes, participa con el 21% de la matrícula oficial y con el 17% de la total. La matrícula total del sector oficial de la ciudad alcanzó en 2021 28.567 estudiantes.

Las Instituciones de Educación Superior privadas con oferta en el departamento tienen 17.904 estudiantes, con una gran parte (39%) en la Universidad de Manizales. Otra universidad con una participación importante en la matrícula privada es la Universidad Autónoma de Manizales con 4.729 estudiantes, seguida por la universidad católica de Manizales con 2.671 estudiantes (15%). Entre las Instituciones de Educación Superior con oferta en Manizales, pero con domicilio por fuera de ella, se destacan en SENA con 4.535 estudiantes, la Universidad Católica Luis Amigó con 1.865 y Universidad Nacional Abierta y a Distancia con 1.332 estudiantes.

Institución de Educación Superior	Departamento de domicilio de la IES	Sector IES	Carácter IES	Matrícula 2021
Universidad Nacional Abierta y a Distancia (Unad)	Bogotá, D. C.	Oficial	Universidad	1.332
Escuela Superior de Administración Pública (Esap)	Bogotá, D. C.	Oficial	Institución Universitaria/ Escuela Tecnológica	806
Dirección Nacional de Escuelas	Bogotá, D. C.	Oficial	Institución Universitaria/ Escuela Tecnológica	810
Universidad Católica Luis Amigó	Antioquia	Privada	Universidad	1.865
Corporación Universitaria Minuto de Dios - Uniminuto	Bogotá, D. C.	Privada	Institución Universitaria/ Escuela Tecnológica	686
Corporación Universitaria Remington	Antioquia	Privada	Institución Universitaria/ Escuela Tecnológica	866
Corporación de Educación del Norte del Tolima - Coreducación	Tolima	Privada	Institución Tecnológica	1
Colegio Integrado Nacional Oriente de Caldas (IES) Cinoc	Caldas	Oficial	Institución Técnica Profesional	615
Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena)	Bogotá, D. C.	Oficial	Institución Tecnológica	4.535
Universidad Autónoma Indígena Intercultural (UAIIN)	Cauca	Oficial	Universidad	1

*Fuente: Cálculos MCV.*

En la siguiente tabla se observa que entre 2015 y 2016 la matrícula reportó un crecimiento en las Instituciones de Educación Superior oficiales y privadas, de 1.500 estudiantes en promedio. En las Instituciones privadas este incremento se mantuvo hasta el año 2018 y a partir de este año empezó a caer en ambos sectores hasta el año 2021, en el cual la matrícula se consolidó en 28.567 estudiantes en el sector oficial (un 6% menos que en 2020) y 17.904 estudiantes en el sector privado (7% menos que en 2020).

**Tabla 8 Matrícula por sector (2015 – 2021)**

Sector	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Oficial	29.753	31.007	30.277	30.516	30.468	30.420	28.567
Privada	16.838	18.478	19.880	20.754	20.112	19.190	17.904
<b>Total General</b>	<b>46.591</b>	<b>49.485</b>	<b>50.157</b>	<b>51.270</b>	<b>50.580</b>	<b>49.610</b>	<b>46.471</b>

*Fuente: Cálculos MCV.*

#### 4 Acceso a la educación superior según nivel de formación:

La composición de la matrícula según el nivel de formación revela que la fortaleza del departamento está en el de nivel de formación universitario con el 69% en el año 2021. El departamento no solo se destaca por su vocación universitaria, sino también por brindar diversas oportunidades de formación a la población que opta por continuar con educación terciaria.

La distribución muestra que, en el año 2021, en Caldas, de cada 100 estudiantes de educación superior, 69 fueron universitarios, 21 cursaron educación técnica y tecnológica y 10 cursaron un posgrado. Vale la pena mencionar que esta composición tiene una tendencia estructural con muy poca variación entre años.

**Tabla 9 Matrícula por nivel de formación (2015 – 2021)**

Nivel de formación	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Técnica Profesional	2.298	2.954	2.185	3.294	3.694	3.011	2.961
Tecnológica	10.999	11.063	10.729	10.341	9.069	9.038	6.866
Universitaria	28.430	30.309	31.550	31.772	31.779	32.098	31.937
Especialización	1.575	1.532	1.758	2.265	2.684	2.233	1.841
Maestría	2.915	3.250	3.497	3.121	2.867	2.731	2.357
Doctorado	374	377	438	477	487	499	509
<b>Total General</b>	<b>46.591</b>	<b>49.485</b>	<b>50.157</b>	<b>51.270</b>	<b>50.580</b>	<b>49.610</b>	<b>46.471</b>

*Fuente: Men (SNIES)*

A continuación, se describe la oferta educativa de las principales instituciones en el Departamento de Caldas, su participación en los procesos de formación, el número de programas ofertados y la distribución por áreas de conocimiento:

##### 4.1 Técnica profesional:

Formación Técnica Profesional En Caldas se cuenta con 62 programas de Formación técnica superior, los cuales en su mayoría al igual que las tecnologías, se distribuyen en los núcleos de Ingeniería, arquitectura, urbanismo y afines, Economía, administración, contaduría y afines y Agronomía, veterinaria y afines, respectivamente. Las instituciones que ofrecen dichos programas en Caldas corresponden a: Universidad

de Manizales, Universidad de Caldas, Universidad Católica de Manizales, Institución Universitaria Marco Fidel Suárez, Dirección Nacional de Escuelas y Colegio Integrado Nacional de Oriente de Caldas (CINOC).

**Gráfica 6 Número de Programas de Formación Técnica Profesional Ofertados por Institución**



*Fuente: Informe de Resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021.*

**4.2 Tecnologías:**

Para el caso de las tecnologías ofertadas en el Departamento de Caldas, se cuenta con un total de 139 programas. La mayoría se encuentra dentro del núcleo de conocimiento de la Ingeniería, arquitectura, urbanismo y afines. En segundo lugar, los programas se encuentran dentro de la economía, administración, contaduría y afines y en tercer lugar aquellos que tienen que ver con la Agronomía, veterinaria y afines.

**Gráfica 7 Número de Programas de Tecnología por Núcleo de Conocimiento**

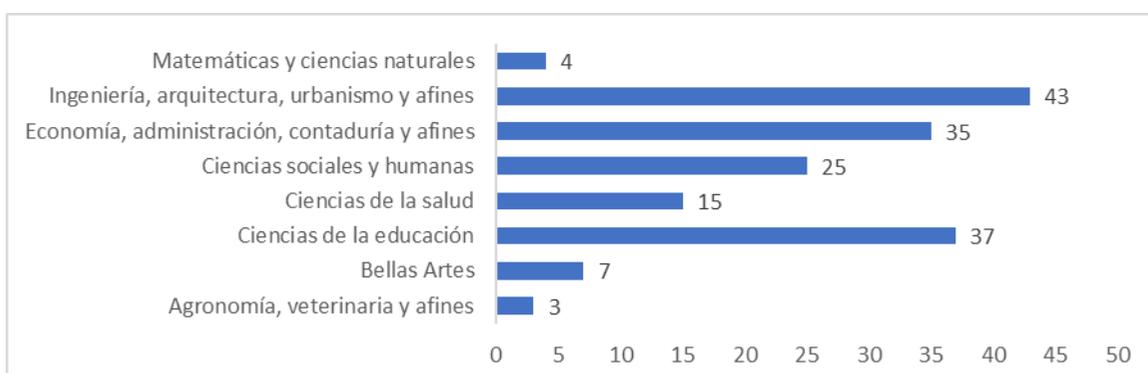


*Fuente: Informe de Resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021.*

**4.3 Pregrado:**

El Departamento de Caldas cuenta con una oferta de 169 programas de pregrado, distribuidos en su mayoría en 3 grandes núcleos del conocimiento. En primer lugar, para el núcleo de Ingeniería, arquitectura, urbanismo y afines (43). Seguido de las Ciencias de la educación (37) y en tercer lugar para el núcleo de Economía, administración, contaduría y afines (35).

**Gráfica 8 Número de Programas de Pregrado por Núcleo de Conocimiento**

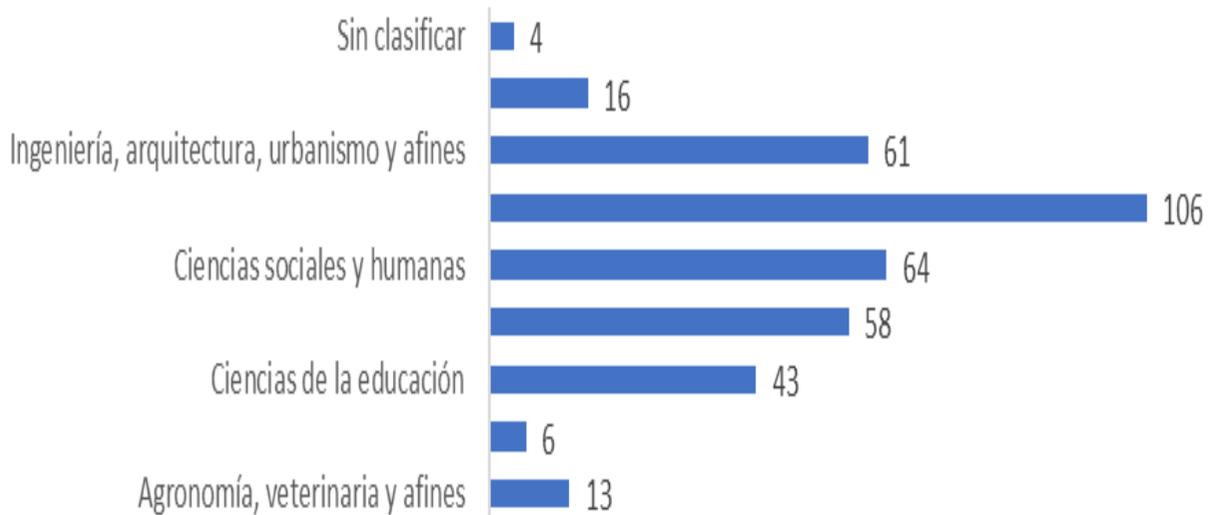


*Fuente: Informe de Resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021.*

**4.4 Posgrados:**

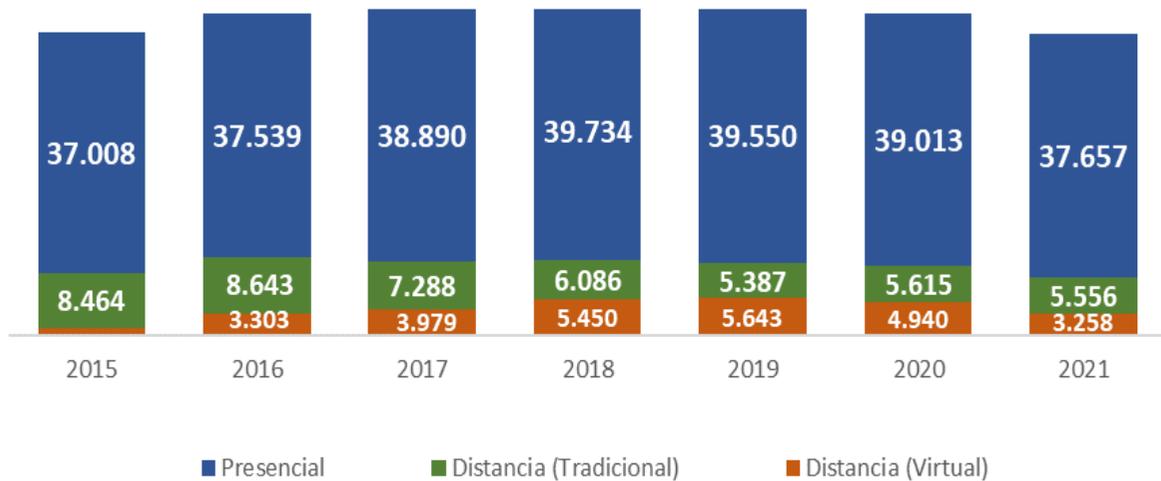
Para los posgrados ofertados en Caldas, tenemos que la mayoría de ellos se ubican en el núcleo de Economía, administración, contaduría y afines. En segundo lugar, se ubican los posgrados para el núcleo de las Ciencias Sociales y Humanas y en tercer lugar aquellos del núcleo de Ingeniería, Arquitectura, Urbanismo y afines.

**Gráfica 9 Número de Programas de Posgrado por Núcleo del Conocimiento**



*Fuente: Informe de Resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021.*

De acuerdo con la metodología, continúa predominando la metodología presencial con el 81% de los estudiantes, la metodología virtual ocupa el segundo puesto con el 7% y los estudiantes bajo la metodología a distancia tradicional representan el 12% (ver la siguiente gráfica).



*Fuente: Men (SNIES)*

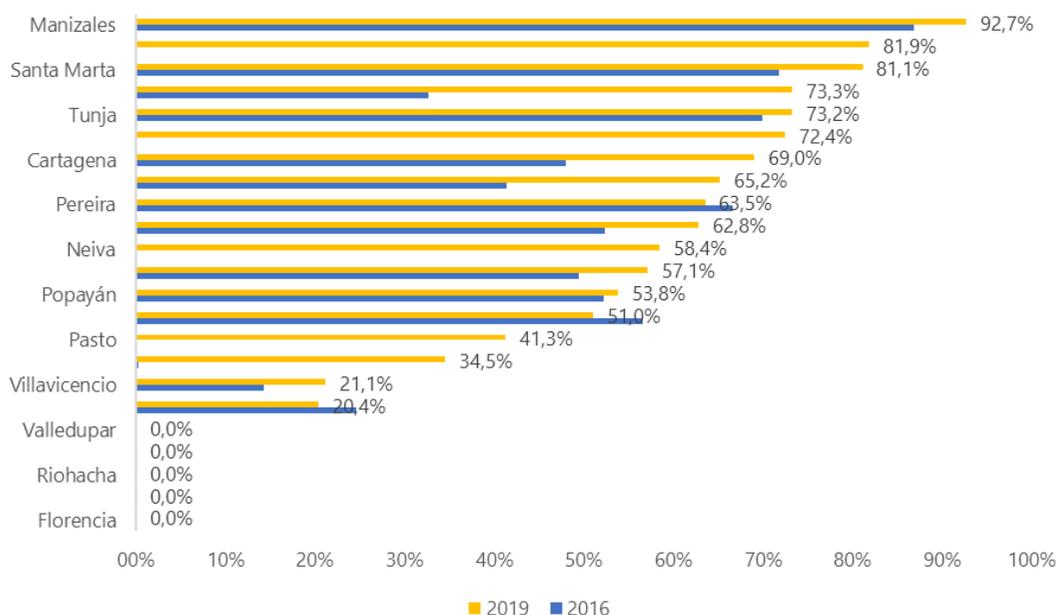
**4.4.1 Estudiantes universitarios matriculados en IES con acreditación de alta calidad:**

De acuerdo con Manizales Como Vamos (2021), con la acreditación de las cinco universidades con domicilio en la ciudad, Manizales se convierte en la ciudad con la mayor proporción de estudiantes matriculados en IES de acreditación de alta calidad, llegando casi al 100%. En efecto, como muestra la siguiente gráfica, el 92,7% de los estudiantes universitarios se encuentran matriculados en instituciones que cuentan con este reconocimiento y la proporción restante, son estudiantes que en 2019 se encontraban estudiando en IES que cuentan con una oferta educativa en la ciudad, pero su domicilio principal está ubicado en una ciudad distinta a Manizales.

Nueve ciudades presentaron un avance importante en este indicador, destacándose especialmente Montería, Manizales, que ocupó el segundo lugar con el 81,9%. Manizales presentó un crecimiento de 5,8 puntos porcentuales, siendo plausible esperar un estancamiento en este indicador, el cual se movería de aquí adelante por cambios en la matrícula o por la acreditación de alguna IES con oferta en la ciudad, pero con domicilio por fuera de ella.

Pereira, Cali y Cúcuta presentaron un retroceso en el indicador de -3,1 y -5,5 y -4,2 puntos porcentuales. En el resto de las ciudades, el indicador permaneció relativamente estable con leves variaciones entre los años analizados.

**Gráfica 10. Proporción de estudiantes del nivel universitario presencial matriculados en IES con acreditación institucional por ciudad (2016 y 2019)**

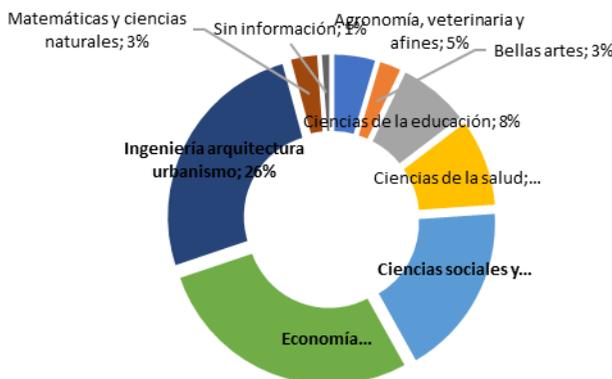


Fuente: Cálculos MCV con base en MEN-SNIES

**5 Matrícula por área de conocimiento:**

En el año 2021, la tercera parte de los estudiantes matriculados en una Institución de Educación Superior de Caldas se inclinó por la economía, administración, contaduría y afines. Otra área por la que se inclinan es la ingeniería, arquitectura, urbanismo y afines con el 26%. Las ciencias sociales y humanas han ganado participación con el 18%. En cuarto lugar, se ubican las ciencias de la salud, con una proporción similar las ciencias de la salud. Las áreas de matemáticas y ciencias naturales, así como las bellas artes y la agronomía y veterinaria, son áreas del conocimiento poco consolidados entre los estudiantes del departamento.

**Gráfica 11 Matrícula por área de conocimiento (2021)**



Fuente: MEN (SNIES)

**6 Población con título de educación superior:**

El departamento anualmente logra graduar un promedio de 10.500 estudiantes en todos los niveles de formación, reflejo de la vocación universitaria de la capital. El 75.5% de los graduados lo hicieron en pregrado y el 24.5% corresponde a graduados de posgrado. Si se compara frente al año 2015, en el que el número de graduados alcanzó 8.576, la diferencia de 2.252 graduados adicionales (+26%), representa un incremento en el nivel educativo de la población en general, puesto que si bien, muchos emigran o retornan a su lugar de origen, otros prefieren vincularse al mercado laboral de la ciudad.

**Tabla 10 Graduados por nivel de formación (2015 – 2021)**

Nivel de Formación	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Técnica Profesional	211	664	1.144	1.398	1.412	1.573	1.113
Tecnológica	2.631	2.478	2.478	2.667	2.540	1.579	2.492
Universitaria	3.432	4.302	4.322	4.697	4.482	4.472	4.840
Especialización	1.391	1.455	1.410	1.902	1.848	1.737	1.546
Maestría	887	897	1.120	1.403	1.064	922	765

Nivel de Formación	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Doctorado	24	49	42	64	60	75	72
<b>Total General</b>	<b>8.576</b>	<b>9.845</b>	<b>10.516</b>	<b>12.131</b>	<b>11.406</b>	<b>10.358</b>	<b>10.828</b>

*Fuente: MEN - Observatorio Laboral de la Educación (OLE)*

**6.1 Mercado laboral de la población con título de educación superior en Caldas:**

El Departamento ha dado pasos importantes en aumentar el nivel de formación de su sociedad, logrando que la población económicamente activa aumente la proporción de personas con niveles de educación superior o universitaria en la última década. Para el año 2008, el 56% de dicha población alcanzaba niveles de educación hasta básica secundaria, a 2019, el porcentaje de la población en estos niveles educativos disminuyó al 42%, lo cual pone de manifiesto un proceso de transición y cualificación de la fuerza laboral del departamento, esto es más relevante si se reconoce que el proceso de transición en los niveles de formación de la población económicamente activa ha sido superior en el territorio caldense contrastado con los datos a nivel nacional.

La tasa de ocupación de la población con título de educación superior del departamento puede catalogarse como alta, a partir del nivel de formación tecnológica, no obstante, se observa cómo anualmente ha venido disminuyendo.

**Tabla 11 Vinculación al mercado laboral de recién graduados (2015 – 2021)**

Nivel de Formación	Vinculación 2015 (Graduados 2014)	Vinculación 2016 (Graduados 2015)	Vinculación 2017 (Graduados 2016)	Vinculación 2018 (Graduados 2017)	Vinculación 2019 (Graduados 2018)	Vinculación 2020 (Graduados 2019)
Técnica Profesional	39,7%	31,7%	28,1%	28,2%	19,5%	16,8%
Tecnológica	75,3%	72,3%	71,5%	68,9%	67,5%	56,7%
Universitaria	84,3%	83,5%	81,0%	80,5%	77,0%	72,0%
Especialización	95,6%	94,6%	93,3%	93,0%	91,4%	87,6%
Maestría	97,8%	97,4%	96,9%	97,0%	95,8%	93,7%
Doctorado	93,3%	100,0%	98,0%	82,9%	98,4%	96,7%

*Fuente: MEN - OLE*

Aunque la ocupación de la población joven con título de educación superior es alta, el ingreso base de cotización revela que, en promedio, los estudiantes graduados de un programa técnico profesional, y tecnológico, son remunerados con una diferencia apenas por encima de un salario mínimo. Frente a los universitarios, la diferencia del ingreso base de cotización es apenas de medio salario mínimo.

Los graduados con mayor nivel de cualificación tienen un ingreso base de cotización más alto, no obstante, se observa que en 2020 este ingreso disminuyó.

**Tabla 12 Ingresos Base de Cotización estimado de los recién graduados según máximo nivel de formación (2018 – 2020)**

Nivel de Formación	Vinculación 2018 (Graduados 2017)	Vinculación 2019 (Graduados 2018)	Vinculación 2020 (Graduados 2019)
Técnica Profesional	Entre 1 y 1,5 smmlv	Entre 1 y 1,5 smmlv	Entre 1 y 1,5 smmlv
Tecnológica	Entre 1 y 1,5 smmlv	Entre 1 y 1,5 smmlv	Entre 1 y 1,5 smmlv
Universitaria	Entre 1,5 y 2 smmlv	Entre 1,5 y 2 smmlv	Entre 1,5 y 2 smmlv
Especialización	Entre 3 y 3,5 smmlv	Entre 2,5 y 3 smmlv	Entre 2,5 y 3 smmlv
Maestría	Entre 4 y 4,5 smmlv	Entre 4 y 4,5 smmlv	Entre 3,5 y 4 smmlv
Doctorado	Entre 8 y 9 smmlv	Entre 7 y 8 smmlv	Entre 6 y 7 smmlv

*Fuente: MEN - OLE*

**7 Tasa de deserción universitaria anual:**

La tasa de deserción del departamento se ha mantenido en niveles cercanos al 5%, excepto en el año 2017, año en el cual casi se duplicó. Frente al consolidado nacional, esta tasa es mucho menor en el departamento.

**Tabla 7 Tasa de deserción universitaria anual (2015-2019)**

Tasa de Deserción	2015	2016	2017	2018	2019
Departamento	4,9%	4,7%	9,3%	5,0%	4,7%
Nacional	9,0%	8,2%	9,1%	8,8%	8,3%

*FUENTE: MEN - SPADIES 3.0*

Resultados del diagnóstico en torno al sistema de ciencia, tecnología, innovación y educación en caldas: barreras y oportunidades.

**8 Generación de conocimiento:**

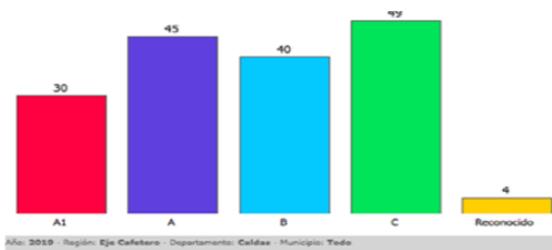
De acuerdo con el informe de resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas- 2020-2021, la inversión en Ciencia, Tecnología e Innovación en Caldas aún es baja. Actualmente Min ciencias reporta que en el Departamento en los últimos cinco años se ha tenido una disminución en la inversión. Además,

se evidencia que, del total de inversión nacional, Caldas tiene un 0.5%.

Medidos a través de la inversión en ACTI, los esfuerzos de innovación del Departamento de Caldas son débiles y decrecientes. En 2019, Caldas invirtió 82 mil millones de pesos en ACTI señalando una tendencia decreciente desde un máximo de 105 mil millones de pesos en 2016 (precios constantes). Como proporción del PIB, esto representa una caída desde 0,823% en 2016 hasta 0,596% en el 2019. La inversión en I+D también cayó desde 0,50% en el 2012 hasta 0,23% en el 2019. En ambos casos, los esfuerzos del Departamento se encuentran por debajo del promedio nacional, que en 2019 fue 0,73% para ACTI y 0,28% para I+D (OCyT, 2019). No obstante, Caldas fortalece su capital estructural con la provisión de infraestructura de alta calidad y servicios especializados, además de un ambiente que fomenta la innovación. De acuerdo con el IDIC (2019).

**8.1 Grupos de investigación:**

Respecto a los grupos de investigación, actualmente Colombia registra 5772 grupos clasificados en el Sistema de Ciencias Tecnología e Innovación. De ellos el 12% (717 grupos) son categoría A1, mientras que el 18% (1023 grupos) son categoría A; el 22% (1285 grupos) están en B; el 40% de los grupos (2328) se encuentran en categoría C, y el 7% de ellos (419) son reconocidos. En esta clasificación el Departamento de Caldas cuenta con 168 grupos de investigación que representan el 2.9% de los grupos de investigación registrados en el país (MinCiencias, 2020).



Gráfica 3 Clasificación de grupos de investigación Caldas-2019

Fuente: Alianza Suma

De acuerdo con datos de la Alianza SUMA, la distribución departamental de los grupos de investigación por IES es la siguiente:

**Tabla 14 Distribución departamental de los grupos de investigación**

	A1	A	B	C	Reconocido	Total
Universidad Autónoma de Manizales		6	8	1	0	15
Universidad de Manizales	4	8	1	1	2	16
Universidad Católica de Manizales	1	2	3	5		11
Universidad de Caldas	13	16	17	23	0	69
Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales	13	12	8	14	12	59
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>47</b>	<b>40</b>	<b>47</b>	<b>14</b>	<b>160</b>

Fuente: Alianza Suma

En Caldas, de los 630 investigadores reconocidos por MinCiencias, 339 tienen doctorado, 205 maestría, 5 especialización médica, 9 especialización, y 12 pregrado. Pero, un análisis más detallado de esta información muestra que de acuerdo al 2% de la proporción poblacional que representa Caldas en Colombia, la formación del personal calificado para la investigación en el Departamento está por encima de lo esperado.

En el nivel de pregrado se espera que tuviéramos 7 investigadores reconocidos por MinCiencias, y tenemos 12, lo que representa un 41% más; a nivel de especialización la meta esperada es 8 investigadores, pero, contamos con 9, es decir, un 11% más. En cuanto a la especialización médica se observa que debíamos tener al menos 7 investigadores, pero tenemos solo 5, un 40% menos; en la formación de investigadores con nivel de maestría la meta esperada es 123, pero llegamos a 205, un 40% más, y finalmente, en formación doctoral se requería tener 187 investigadores, sin embargo, contamos con 399, un 53.1% más.

**Tabla 15 Distribución de investigadores clasificados según formación Caldas-2019**

Clasificación	Nacional	Caldas	Aporte de Caldas	Meta esperada	% de la diferencia
Pregrado	346	12	3.5%	7	+41.7%
Especialización	411	9	2.2%	8	+11.1%
Especialización Médica	371	5	1.3%	7	-40%
Maestría	6111	205	3.4%	123	+40%
Doctorado	9283	399	4.3%	187	+53.1%
<b>Total</b>	<b>16526</b>	<b>630</b>	<b>3,8%</b>	<b>332</b>	<b>47.3%</b>

Fuente: Alianza Suma

En cuanto al sexo de los investigadores, los análisis de los datos de MinCiencias muestran que en Departamento se mantiene la tendencia de menor participación de las mujeres como investigadoras.

**8.2 Patentes:**

En el año 2020, el Departamento cuenta con 30 patentes concedidas, 20 en concesión y 1 con diseño industrial. Como se muestra en la tabla, todas las patentes están asociadas a la investigación realizada en IES

**TABLA 16. NÚMERO DE PATENTES POR IES**

UNIVERSIDADES	CONCEDIDAS	EN CONCESIÓN	DISEÑO INDUSTRIAL	TOTAL
Universidad Autónoma de Manizales	7	1		8
Universidad de Manizales	1	4		5
Universidad Católica de Manizales	2	3		5
Universidad de Caldas	15	4		19
Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales	5	8	1	14
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>51</b>

Fuente: Alianza Suma

**9 Las estrategias de Manizales campus universitario y alianza suma:**

Campus Manizales se constituye como un proyecto que suma diferentes iniciativas de transformación urbana y de movilidad de la ciudad mediante las cuales se desea “cambiarle la cara la

ciudad” para generar “dinámicas de participación ciudadana y democrática” en el espacio público, como estrategia para materializar el proyecto de construir en Manizales una ciudad universitaria. A partir de este objetivo, se reconocieron las siguientes necesidades: (i) mejorar la conectividad de la población universitaria con los centros de estudio, (ii) transformar la movilidad de la ciudad según cánones de sostenibilidad medioambiental, y (iii) transformar el espacio público para mejorar su apropiación por parte de la ciudadanía.

Vale la pena resaltar que, en el Pacto por la Reactivación y el Crecimiento, la Alcaldía de Manizales propone otros productos adicionales del proyecto Campus Manizales, como, por ejemplo, (i) la intervención integral del sector fundadores, (ii) otros modos alternativos de transporte, o (iii) el fortalecimiento de la red de ecoparques.

EAFIT (2022) encontró que los residentes de las áreas intervenidas por el proyecto Campus Manizales tienen un nivel de educación mayor y una mayor probabilidad de estar empleados que los residentes del resto de la ciudad, lo cual se traduce en mayores ingresos promedio (medidos por el estrato socioeconómico de la vivienda). Adicionalmente, es más probable que vivan en apartamentos, que cuenten con acceso a internet y que vivan en hogares de una o dos personas. Por último, en estas áreas hay una mayor proporción de personas con más de 60 años, personas de minorías étnicas y personas nacidas fuera de Manizales, así como una menor proporción de niños.

En cuanto a la dinámica empresarial, los resultados muestran que, dentro de Campus Manizales, las zonas que más presentan establecimientos comerciales son aquellas áreas de influencia de las intervenciones de la Av. Santander y del Bulevar de la Calle 19. Esto no debería sorprender dado que estas dos áreas son relativamente extensas (lo que lleva a altos niveles) y céntricas (lo que lleva a alta densidad). Sin embargo, resalta la zona de influencia de las Calles 45 y 48, las cuales concentran un 6.4% de los establecimientos comerciales en un 1.1% del área de la ciudad.

En las zonas de influencia de la Av. Santander y de la Calle 19, las finanzas y actividades de seguros son los sectores más importantes, concentrando alrededor del 80% de los activos, seguidos por el comercio (con un 15% en la Calle 19, y un 6.1% en la Av. Santander), y de tercer lugar los servicios de transporte y almacenamiento en la Calle 19 (1.9%) y los servicios de salud alrededor de la Av. Santander (5.6%). Para las zonas de influencia de las calles 45 y 48, el principal sector es el manufacturero con un 75.3% de los activos, seguido por el comercio con un 13.4% y por alojamiento y servicios de comida con un 2.9%. Por último, para el área de influencia de La Gotera, el 71.5% de los activos están concentrados en las actividades profesionales, científicas y de apoyo, el 13.5% en comercio y el 11.7% en servicios de información y comunicaciones. Vale la pena recordar el pequeño número de establecimientos alrededor del Parque La Gotera. Estos resultados contrastan un poco con la estructura sectorial del resto de la ciudad en donde el sector de la construcción concentra el

mayor valor de activos con un 36.4%, seguidos por las finanzas y seguros con un 18% y por la industria manufacturera con un 15.5%.

Por su parte, El Sistema Universitario de Manizales (SUMA) es una alianza entre las 6 principales universidades de la ciudad que trabajan permanentemente en la generación de esfuerzos conjuntos de cooperación hacia la ejecución de proyectos de investigación, formación y extensión.

La alianza SUMA es altamente beneficiosa para la comunidad, pues la integración de recursos humanos, técnicos y físicos con que cuenta cada universidad, genera mayor calidad, cobertura y eficiencia para el cumplimiento de sus objetivos. El Sistema Universitario de Manizales está constituido por: Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales; Universidad de Caldas; Universidad Católica Luis Amigó; Universidad Católica de Manizales; Universidad Autónoma de Manizales y Universidad de Manizales.

Otras iniciativas importantes de destacar en la ciudad es el Programa Universidad en Tu Colegio, a cargo de la Fundación Luker, el cual facilita el acceso a programas de formación técnica y tecnológica a jóvenes de colegios oficiales con Universidades e Instituciones para el trabajo y el desarrollo humano de la región. Los programas son pertinentes a las necesidades del sector empresarial y se desarrollan mientras los estudiantes cursan grado 10° y 11° en contrajornada en los colegios, pues los profesores universitarios se desplazan a estos.

Para la zona rural, se tiene el Programa Universidad en el Campo que se desarrolla a través de una alianza público-privada con el objetivo de facilitar el acceso a programas de formación técnica y tecnológica a jóvenes de las zonas rurales del departamento, desarrollados mientras los estudiantes cursan grado 10° y 11°, sin la necesidad de salir de su entorno, pues los profesores universitarios se desplazan hacia las instituciones educativas.

#### **10 El jalonamiento que la educación superior da al departamento y a la ciudad en los índices de competitividad e innovación:**

En el Índice de Competitividad Departamental, Caldas se destaca en el puesto número 7, jalonado entre otros pilares, por el pilar de innovación, en el que ocupa la tercera posición luego de Bogotá, D. C., y Antioquia. El departamento además ocupa el segundo lugar de la medición en los indicadores de investigación de alta calidad, revistas indexadas en pubindex, investigadores per cápita y modelos de utilidad.

El subpilar investigación de alta calidad incluye indicadores de número de grupos de investigación reconocidos, publicaciones en revistas de alta calidad, así como los recursos humanos y presupuestales para la investigación. Tan solo el 39% de los departamentos (13 de 33) se encuentran por encima del promedio nacional. La brecha en el subpilar de investigación de alta calidad es sobresaliente, muestra de ello es que Bogotá registra un puntaje de 8,95, en el segundo lugar Caldas obtiene 6,42 y el 61 % de los departamentos están por debajo de 2,78.

De igual manera, Manizales su capital, en el índice de Competitividad de Ciudades, se ubica en el puesto número 6. Se destaca en el pilar de educación superior y formación para el trabajo con una calificación de 7,72 sobre 10. Manizales AM avanza en tres posiciones y ocupa la primera posición del pilar. Esta área metropolitana lidera el subpilar de calidad de la educación superior gracias al buen desempeño en el indicador de cobertura de instituciones de educación superior con acreditación de alta calidad, en el que ocupa el segundo puesto a nivel nacional, con una puntuación de 9,48 sobre 10. Así mismo, se destaca en el indicador calidad de los docentes de educación superior, ocupando la tercera posición entre las 32 ciudades evaluadas.

Los tres primeros lugares del pilar de innovación le corresponden a Medellín AM, Bogotá, D. C., y Manizales AM, que obtienen calificaciones de 7,30, 6,87 y 6,31, respectivamente. Manizales AM es tercero en este pilar gracias a su buen desempeño en el indicador de modelos de utilidad, en el que registra un puntaje de 10 sobre 10. Además, esta área metropolitana sobresale en investigadores per cápita e investigación de alta calidad, en los que obtiene puntajes arriba de 8,70 sobre 10.

En el Índice Departamental de Innovación, Caldas ocupa el puesto 7, jalonado entre otros por el subpilar de Investigación y Desarrollo. Caldas es el segundo departamento de Colombia con mayor número de Investigadores por Millón de Habitantes, con un puntaje de 99,6.

### **11 Circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés – artículo 291 de la Ley 5ª de 1992:**

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286 ley 5 de 1992. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

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

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

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

a) *Beneficio particular:* aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea

*indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

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

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

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. (Negrilla propia)**

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

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

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

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

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

En el mismo sentido, ha manifestado ya la Honorable Corte Constitucional, que el inevitable interés político que subyace a una reforma constitucional, al concurrir con los intereses generales, no configura un conflicto de interés:

En sentencia **C 294 de 2021** estableció lo siguiente:

“La regla general es que no cabe plantear impedimentos o recusaciones por conflicto de

*intereses con motivo del trámite de una reforma constitucional; estas figuras únicamente son procedentes en casos excepcionales en los que aparezca claramente demostrada la existencia de un interés privado concurrente en cabeza de un miembro del Congreso. Como por regla general las reformas constitucionales afectan por igual a todos los colombianos, independientemente de su condición o no de parlamentario, es inusual que algún congresista se encuentre particularmente privilegiado o perjudicado por un acto legislativo, y que, por lo mismo, de él se predique un conflicto de intereses. No se deben confundir, de un lado, los intereses políticos - inevitables en el ámbito parlamentario y sobre todo cuando se trata de reformar la Constitución- los cuales pueden concurrir con los intereses generales, con los denominados intereses meramente privados que, de otro lado, sí están excluidos por la figura del conflicto de intereses -tales como los intereses económicos particulares del congresista o los intereses meramente personales y subjetivos de orden no político-. De admitirse que los intereses políticos a favor o en contra de una reforma constitucional inhiben a los congresistas de participar en su tramitación, muchas normas de la Carta se tornarían irreformables o pétreas, como por ejemplo todas las normas sobre el Congreso de la República, las elecciones, los partidos, la relación entre el gobierno y la oposición y las entidades territoriales”*

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Acto Legislativo, no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Congresistas, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

**12 Conclusión:**

La educación superior ha sido un rasgo distintivo de la ciudad de Manizales desde hace más de 40 años. Esta distinción fue reconocida por la Unesco al nombrarla una Ciudad del aprendizaje en el año 2019. Manizales es una ciudad que, además de tener diferentes universidades con acreditación de alta calidad, tiene un Sistema Universitario (SUMA) que facilita la cooperación entre las instituciones de educación superior y los procesos formativos, investigativos, administrativos y de proyección que en ellas se realizan.

Manizales como ciudad universitaria ha tenido una trayectoria que inició gracias al Concejo municipal de la ciudad, cuando adoptó este nombre por medio del Acuerdo 052 de 1989; más atrás con el surgimiento de las universidades públicas en la ciudad y, posteriormente con las privadas, el sector educativo superior fue cobrando cada vez más fuerza como sello característico en la ciudad. Hoy, por su parte, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente visualiza que Manizales será la “capital universitaria del conocimiento, el emprendimiento

y la innovación” en el 2032: “una década por delante para lograr este esfuerzo colectivo”.

La vocación universitaria de la ciudad la confirman además las cifras. Anualmente tiene alrededor de 46 mil estudiantes, aproximadamente la mitad de ellos proveniente de otras partes del país e incluso del extranjero. Las cinco universidades con domicilio en la ciudad cuentan con acreditación de alta calidad, tiene el más alto índice de docentes con doctorado por millón de habitantes y se destaca en los diferentes índices de competitividad e innovación gracias a los resultados en pilares de educación superior e investigación de alta calidad.

Gracias a esta vocación, gran parte de la economía de la ciudad está relacionada con el sector universitario, el sector inmobiliario, de transporte, cultural, gastronómico, entre otros. Los diferentes informes de Manizales Como Vamos dan cuenta de la dinámica que representa este sector en la ciudad, con alrededor de \$200 mil millones generados por los estudiantes universitarios locales y foráneos, monto asociado a una canasta educativa diversa de los estudiantes, como el arrendamiento de vivienda, alimentación, transporte, ocio y recreación, entre otros.

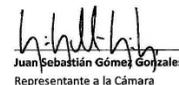
Firman los Honorables Congresistas,



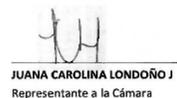
GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA  
Senador de la República  
Partido En Marcha



ISABEL CRISTINA ZULETA LOPEZ  
Senadora de la República  
Pacto Histórico - Colombia Humana



Juan Sebastián Gómez González  
Representante a la Cámara



JUANA CAROLINA LONDOÑO J  
Representante a la Cámara



Esteban Quintero Cardona  
Senador de la República  
Partido Centro Democrático



Jairo Alberto Castellanos Serrano  
Senador de la República  
Partido En Marcha



JOSÉ OCTAVIO CARDONA LEÓN  
Representante a la Cámara de Caldas



LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ  
Senadora de la República

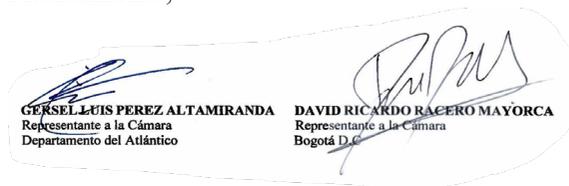
**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**  
Secretario General Cámara de Representantes  
Congreso de la República de Colombia  
E.S.D.

**Asunto: Proyecto de Acto Legislativo número 038 de 2024, por medio del cual se modifican y adicionan los artículos 173, 178 y 189 de la constitución política de Colombia.**

Respetado Doctor:

En calidad de Representante a la Cámara del Congreso de la República de Colombia radico el presente Proyecto que tiene como objeto adicionar entre las funciones de la Honorable Cámara de Representantes Aprobar o Improbar junto al senado los ascensos de militares que el Gobierno confiera.

Atentamente,



**GERSEI LUIS PEREZ ALTAMIRANDA**  
Representante a la Cámara  
Departamento del Atlántico

**DAVID RICARDO RACERO MAYORCA**  
Representante a la Cámara  
Bogotá D.C.

**PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO 038 DE 2024 CÁMARA**

*por medio del cual se modifican y adicionan los artículos 173, 178 y 189 de la Constitución Política de Colombia.*

**El Congreso de la República  
DECRETA:**

**Artículo 1º.** Modifíquese el numeral 2 del artículo 173 de la Constitución Política de Colombia, el cual quedará así:

*Artículo 173. Son atribuciones del Senado:*

2. Aprobar o improbar junto a la Cámara de Representantes, en sesiones conjuntas, los ascensos militares que confiera el Gobierno, desde oficiales generales y oficiales de insignia de la Fuerza Pública, hasta el más alto grado.

**Artículo 2º.** Adiciónese al artículo 178 de la Constitución Política de Colombia el numeral 6, que quedará así:

*Artículo 178. La Cámara de Representantes tendrá las siguientes atribuciones especiales:*

[...]

6. Aprobar o improbar junto al Senado, en sesiones conjuntas, los ascensos militares que confiera el Gobierno, desde oficiales generales y oficiales de insignia de la Fuerza Pública, hasta el más alto grado.

**Artículo 3º.** Modifíquese el numeral 19 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, que quedará así:

*Artículo 189. Corresponde al presidente de la República como jefe de Estado, jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:*

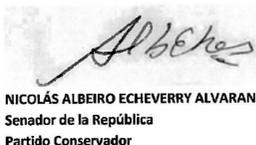
[...]



**Johnairo Roldán Avendaño**  
Senador de la República  
Partido Liberal



**ALEJANDRO VEGA PÉREZ**  
Senador de la República  
Partido Liberal Colombiano



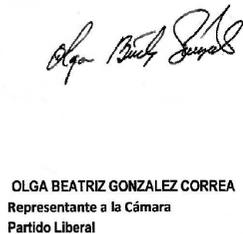
**NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARAN**  
Senador de la República  
Partido Conservador



**MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA**  
Senador de la República



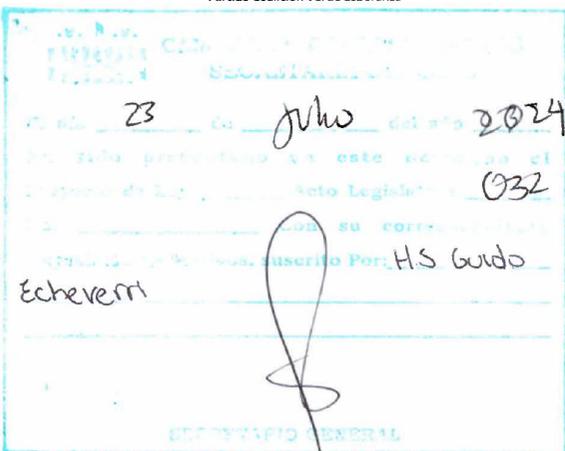
**PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS**  
Senador de la República  
Partido Pacto Histórico



**OLGA BEATRIZ GONZALEZ CORREA**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



**HUMBERTO DE LA CALLE LOMBANA**  
Senador de la República  
Partido Coalición Verde Esperanza



Stamp: **SECRETARÍA GENERAL**  
Date: 23 de julio de 2024  
Project: 032  
Signature: H.S. Guido Echeverri

\*\*\*

**PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO  
NÚMERO 038 DE 2024 CÁMARA**

*por medio del cual se modifican y adicionan los artículos 173, 178 y 189 de la constitución política de Colombia.*

Bogotá, D. C., julio 23 de 2024

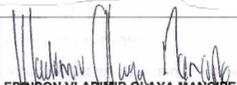
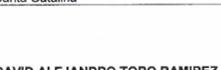
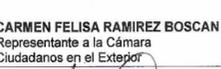
Doctor:

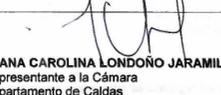
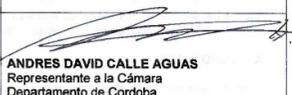
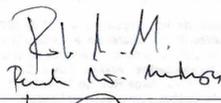
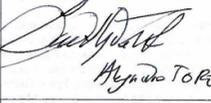
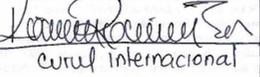
19. Conferir grados a los miembros de la Fuerza Pública y someter para aprobación del Senado de la República y de la Cámara de Representantes los que correspondan de acuerdo con los artículos 173 y 178.

**Artículo 4º.** El presente acto legislativo rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

 <b>GERSEL LUIS PÉREZ ALTAMIRANDA</b> Representante a la Cámara Departamento del Atlántico.	 <b>DAVID RICARDO RACERO MAYORCA</b> Representante a la Cámara Bogotá D.C.
---	--

 <b>ELIZABETH JAYPANG DÍAZ</b> Representante a la Cámara Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	 <b>EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE</b> Representante a la Cámara Departamento de Casanare
 <b>DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ</b> Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 <b>JORGE RODRIGO TOVAR VELEZ</b> Representante a la Cámara CITREP
 <b>MARY ANNE ANDREA PERDOMO</b> Representante a la Cámara Departamento de Santander	 <b>CAROLINA GIRALDO BOTERO</b> Representante a la Cámara Departamento de Risaralda
 <b>CARMEN FELISA RAMÍREZ BOSCAN</b> Representante a la Cámara Ciudadanos en el Exterio	 <b>ALEXANDER GUARÍN SILVA</b> Representante a la Cámara Departamento de Guainía
 <b>LUIS MIGUEL LOPEZ ARISTIZÁBAL</b> Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 <b>ALVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO</b> Representante a la Cámara Departamento de Vichada
 <b>LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA</b> Representante a la Cámara Departamento de Huila	 <b>GILMA DIAZ ARIAS</b> Representante a la Cámara Departamento de Caquetá

 <b>ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO</b> Representante a la Cámara Departamento de Santander	 <b>MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA</b> Representante a la Cámara Departamento de Caldas
 <b>JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO</b> Representante a la Cámara Departamento de Caldas	 <b>ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS</b> Representante a la Cámara Departamento de Córdoba
 <b>R.I.M.</b> Rep. Ms. Muñoz	 <b>Alejandro T.O.P.O.</b>
 Curul Internacional	

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**OBJETIVO**

El presente Proyecto de Acto Legislativo tiene como objetivo modificar y adicionar los artículos 173, 178 y 189 de la Constitución Política de Colombia para incluir a la Cámara de Representantes en el trámite de aprobación los ascensos militares y de policía que decreta el Presidente de la República, como garantía de transparencia, equidad y perspectiva territorial.

**ANTECEDENTES**

Ante el Congreso de la República se han presentado en legislaturas anteriores, dos iniciativas

que buscan propiciar que el trámite de aprobación de Ascensos de la Fuerza Pública fuese de manera conjunta por el Senado y la Cámara de Representantes; sin embargo, dicho objetivo no fue logrado.

El antecedente más reciente es la radicación del Proyecto de Acto Legislativo número 167 de 2023, el 28 de agosto de 2023, iniciativa de autoría de los honorables Representantes a la Cámara *Gersel Luis Pérez Altamiranda* y *David Ricardo Racero Mayorca*, en compañía de los miembros de la Comisión Segunda Constitucional Permanente Honorables Representantes: *Andrés David Calle Aguas, Edinson Vladimir Olaya Mancipe, Erika Tatiana Sánchez Pinto, Jorge Rodrigo Tovar Vélez, Jhoany Carlos Alberto Palacios Mosquera, Luis Miguel López Aristizábal, Juana Carolina Londoño Jaramillo, Elizabeth Jay-Pang Díaz, David Alejandro Toro Ramírez, Mary Anne Andrea Perdomo, Norman David Bañol Álvarez, Carmen Felisa Ramírez Boscán, William Ferney Aljure Martínez, Carolina Giraldo Botero, Alexander Guarán Silva, Álvaro Mauricio Londoño Lugo*, proyecto que infortunadamente no tuvo tiempo para cumplir con el trámite legislativo y de acuerdo a la Ley 5ª de 1992 debió ser archivado. En el mismo sentido, con iniciativa y autoría de los mismos Honorables Representantes, se radicó el 29 de marzo de 2023 el Proyecto de Acto Legislativo número 387 de 2023 que igualmente fue archivado por no cumplir con los tiempos de trámite legislativo establecidos en la Ley 5ª de 1992.

Por otro lado, El Proyecto de Acto Legislativo número 377 de 2019 Cámara, por el cual se modifican y adicionan los artículos 173, 178 y 189 de la Constitución Política de Colombia, de autoría de los Honorables Representantes: honorable Representante *Juan David Vélez Trujillo*, honorable Representante *Alejandro Carlos Chacón Camargo*, honorable Representante *Jorge Enrique Benedetti Martelo*, Honorable Representante *Carlos Adolfo Ardila Espinosa*, honorable Representante *Jaime Armando Yepes Martínez*, honorable Representante *José Vicente Carreño Castro*, honorable Representante *Astrid Sánchez Montes de Oca*, honorable Representante *Abel David Jaramillo Largo*, honorable Representante *Atilano Alonso Giraldo Arboleda*, Honorable Representante *Nevardo Eneiro Rincón Vergara*, honorable Representante *Neyla Ruiz Correa*, honorable Representante *César Eugenio Martínez Restrepo*, honorable Representante *Héctor Javier Vergara Sierra*, honorable Representante *Jaime Felipe Lozada Polanco*, Honorable Representante *Gustavo Londoño García*, honorable Representante *Anatolio Hernández Lozano*, honorable Representante *Germán Alcides Blanco Álvarez* y otras firmas fue retirado por decisión de los autores.

**JUSTIFICACIÓN**

Según la Ley 3ª de 1992, Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes,

encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.

Las comisiones segundas de senado y Cámara de Representantes conocerán de: política internacional; defensa nacional y fuerza pública; tratados públicos; carrera diplomática y consular; comercio exterior e integración económica; política portuaria; relaciones parlamentarias internacionales y supranacionales, asuntos diplomáticos no reservados constitucionalmente al Gobierno; fronteras; nacionalidad; extranjeros; migración; honores y monumentos públicos; servicio militar; zonas francas y de libre comercio; contratación internacional.

En este orden de ideas, no se hace distinción alguna sobre los dos organismos para la realización de sus funciones, en ese sentido, y entendiendo que por algunos eventos es posible la unificación de las mismas para tramitar con mayor eficiencia y brevedad temas específicos, la Ley 5ª en su artículo 169, prevé los eventos en que son aplicable las sesiones conjuntas, en su numeral 1, están las constitucionales, tal como se pretende con este proyecto de acto legislativo.

Ahora bien, en sentencia C-540 de 2001,[31] la Honorable Corte Constitucional se pronunció ampliamente al respecto y señaló lo siguiente:

*“Para la Corte la distribución del trabajo durante el trámite de un proyecto de ley en el Congreso de la República obedece a varios criterios confluente, relacionados con la especialización del trabajo legislativo y con la distribución racional de las actividades a cargo del Congreso, los cuales están adicionados con la regla de la publicidad de las actuaciones y deliberaciones en el trámite y aprobación de los proyectos de ley. Estos elementos tienen como común denominador el procurar la consecución de los fines esenciales del Estado, entre los cuales se destaca el de “facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación” (C. P., art. 2º), además de facilitar y organizar el cumplimiento eficiente de las funciones del Congreso, dentro de un régimen jurídico, democrático y participativo (C. P., Preámbulo y arts. 1º, 114, 150 y ss.).*

*Esta circunstancia promueve la empatía del congresista con determinadas materias de su interés; ofrece espacios para que aporte sus iniciativas al proceso legislativo; permite la realización de debates más especializados en beneficio del proceso legislativo y, además, facilita el ejercicio del control político directo por parte de la población.*

*La distribución racional del trabajo legislativo permite equilibrar la asignación de actividades entre Senadores y Representantes a la Cámara; agilizar el desarrollo de las funciones del Congreso; organizar la actividad legislativa, y facilitar la asignación de responsabilidades políticas a los congresistas durante el proceso legislativo, en*

*aras de la eficiencia y modernización de la función legislativa.”* (subrayado fuera del texto)

Entre esa evaluación de requisitos para el ascenso en la escala militar, están las aptitudes profesionales y personales de quienes buscan aprobar su ascenso, y estas en muchos casos pueden ser verificadas y confirmadas por quienes representante territorio en el congreso de la república, es decir, quienes desde su rol de legisladores deben proteger y garantizar a su territorio seguridad y Convivencia con intervenciones y leyes propias para sus representados.

De otro lado, el presente proyecto de ley no afecta la potestad que tiene el Presidente de la República, según lo consagrado en el numeral 3 artículo 189 de la Constitución Política, de “Dirigir la fuerza pública y disponer de ella como comandante supremo de las Fuerzas Armadas de la República”; así como tampoco lo establecido en el numeral 19 de la Carta superior, según la cual puede “Conferir grados a los miembros de la fuerza pública y someter para aprobación del Senado los que correspondan de acuerdo con el artículo 173”. Así pues, que la discrecionalidad del Presidente de la República sigue manteniendo el principio de discrecionalidad de sus decisiones.

Así mismo, la Corte Constitucional se ha pronunciado sobre la facultad que tiene el Presidente sobre la adopción de decisiones relativas a los ascensos, ratificando en la en Sentencia C-819 de 2005, y reiterando lo manifestado en Sentencia T-11401 de 2004, que:

*“Subraya la Corte que la discrecionalidad del Presidente para adoptar las decisiones relativas al ascenso de oficiales y la concesión de grados a los miembros de la Fuerza Pública (artículo 189-19, C. P.) obedece a varias razones, dentro de las cuales se destacan (i) el ámbito material dentro del cual se inscribe dicha potestad, v.gr. el orden público, un asunto cuya dirección ha sido atribuida expresamente al Presidente de la República; (ii) la trascendencia de dicha decisión en la medida en que los oficiales se encuentran en la línea de mando para la ejecución de las órdenes que el Presidente, como cabeza del poder civil, imparta; (iii) la especialísima relación de confianza que se deriva de lo dicho anteriormente; (iv) el sometimiento del ejercicio de esta facultad discrecional a un control político específico, consistente en la aprobación del Senado (artículo 173, C. P.). (subrayado fuera de texto).*

Así mismo, la Honorable Corte, consideró que:

*es “importante resaltar que la legislación colombiana ha estructurado una compleja secuencia de etapas destinadas a verificar el cumplimiento de los requisitos que deben cumplir los aspirantes a ascensos en la escala militar, así como una secuencia procesal de los pasos que deben agotarse para calificar las aptitudes personales y profesionales de quienes buscan la promoción en el escalafón. Así, el proceso de calificación y selección está precedido*

por una rigurosa estratificación que garantiza que quienes lleguen al escalafón precedente, sean las personas de mayor idoneidad para ser promovidas”  
(Sentencia C-819 de 2005)

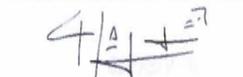
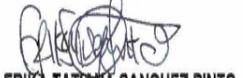
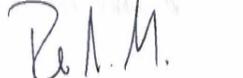
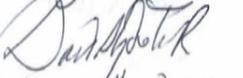
Teniendo en cuenta que, los Representantes a la Cámara son elegidos por circunscripción electoral territorial, especiales y una circunscripción internacional, lo que significa que en esta célula legislativa están los representados los ciudadanos de cada unidad territorial; lo que supone un conocimiento mayúsculo sobre la labor de los miembros de las fuerzas armadas y de policía en cumplimiento de sus funciones constitucionales y legales, estos Congresistas también idóneos para aprobar o improbar los ascensos de quienes cuidan y defiende sus jurisdicciones.

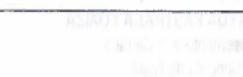
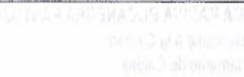
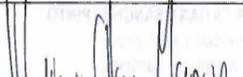
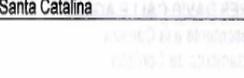
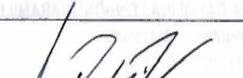
Los Honorables miembros de las Comisiones Segundas tanto de Senado como Cámara de Representantes, sesionando conjuntamente enriquecerían los debates para aprobar o improbar los ascensos que confiera el Gobierno, desde oficiales generales y oficiales de insignia de la Fuerza Pública, con garantías territoriales y aptitudinales que garantizarían mayor rigurosidad y equidad en las decisiones.

Este proyecto de Acto Legislativo no implica costos, gastos o erogaciones, que adicionen o modifiquen el Presupuesto General de la Nación.

**CONFLICTO DE INTERESES**

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso), no existe interés por parte de los autores para presentar esta iniciativa de ley.

 <b>LUIS MIGUEL LOPEZ ARISTIZABAL</b> Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 <b>ALVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO</b> Representante a la Cámara Departamento de Vichada
 <b>LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA</b> Representante a la Cámara Departamento de Huila	 <b>GILMA DIAZ ARIAS</b> Representante a la Cámara Departamento de Caquetá
 <b>ERIKA TATIANA SANCHEZ PINTO</b> Representante a la Cámara Departamento de Santander	 <b>MONICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA</b> Representante a la Cámara Departamento de Caldas
 <b>JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO</b> Representante a la Cámara Departamento de Caldas	 <b>ANDRES DAVID CALLE AGUAS</b> Representante a la Cámara Departamento de Córdoba
 Bel M. Paul No. Muñoz	 Alejandro Torres
 Camila Jimenez Circul Internacional	

 <b>GERSEL LUIS PEREZ ALTAMIRANDA</b> Representante a la Cámara Departamento del Atlántico.	 <b>DAVID RICARDO RACERO MAYORCA</b> Representante a la Cámara Bogotá D.C.
 <b>ELIZABETH JAYPANG DIAZ</b> Representante a la Cámara Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	 <b>EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE</b> Representante a la Cámara Departamento de Casanare
 <b>DAVID ALEJANDRO TORO RAMIREZ</b> Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 <b>JORGE RODRIGO TOVAR VELEZ</b> Representante a la Cámara CITREP
 <b>MARY ANNE ANDREA PERDOMO</b> Representante a la Cámara Departamento de Santander	 <b>CAROLINA GIRALDO BOTERO</b> Representante a la Cámara Departamento de Risaralda
 <b>CARMEN FELISA RAMIREZ BOSCAN</b> Representante a la Cámara Ciudadanos en el Exterior	 <b>ALEXANDER GUARÍN SILVA</b> Representante a la Cámara Departamento de Guainía

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**  
**SECRETARÍA GENERAL**

Fecha: 23 de Julio del año 2024

Se remite a este despacho el

Acto Legislativo

para su correspondiente

Asunto Por: H.A. Gersel

0350



**SECRETARÍA GENERAL**

# PROYECTOS DE LEY

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 008 DE 2024 CÁMARA

*por medio de la cual se establecen parámetros para reducir el valor de las tasas y tarifas de los peajes y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley busca la reducción de las tasas y tarifas de los peajes ubicados en la infraestructura de transporte, en los casos en los que las vías no se encuentren habilitadas al 100% o se encuentren en mal estado. Por esto, se establece como uno de los principios que se deberán observar para establecer estos valores, la valoración del estado de la vía y el porcentaje habilitado para su uso. Además, se establecen criterios que deben seguir las autoridades competentes para fijar y modificar las tasas y las tarifas de los peajes, así como los recaudadores autorizados.

**Artículo 2º.** 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:

**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), y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

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

**d)** Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura.

**e)** El estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, serán factores a tener en cuenta para la reducción del valor de las tasas y tarifas de la infraestructura.

**f)** 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.

**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.

**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.

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

**Parágrafo 4º.** Se entiende que lo dispuesto se aplica también a las vías “Concesionadas”.

**Artículo 3º.** Adiciónese el artículo 21A a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 21A. Criterios para la fijación, modificación y recaudación de tarifas de peajes.** En la fijación, modificación por incremento o reducción y/o eliminación permanente o temporal de las tarifas de los peajes de que trata el artículo anterior, las autoridades competentes y los recaudadores autorizados deberán atender, además de los principios constitucionales de la función administrativa de que trata el artículo 209 de la Constitución, entre otros los siguientes criterios:

**a)** Establecidos los peajes para mejorar la infraestructura de las vías y la movilidad, el recaudo de ellos deberá hacerse de manera que no se obstruya la movilidad, para lo cual, deberán adoptarse por los recaudadores autorizados todas las provisiones correspondientes y el pago electrónico como mínimo en la mitad de los carriles. La detención forzada de cinco (5) o más vehículos de cualquier clase en un

mismo carril de circulación con ocasión del recaudo autorizado, se entiende como obstrucción de la movilidad, situación que da origen a la obligación del recaudador, de liberar el paso de los vehículos sin cobro alguno, hasta tanto se normalice la circulación vehicular.

**b)** Sin perjuicio de lo establecido en el literal anterior, al momento de realizar el recaudo del pago de la tarifa en los peajes, se deberá hacer entrega al usuario del comprobante de pago físico o electrónico, dependiendo el método de pago empleado, el cual deberá contener el día y hora exacta del pago, las placas del vehículo, el nombre de la concesión, el municipio y departamento en donde se encuentra ubicado el peaje, el valor cobrado y la categoría del vehículo.

**c)** Todos los costos del recaudo de los peajes, incluidos los administrativos, de sistemas y financieros, se entienden incluidos dentro de la tarifa autorizada, por lo cual no podrán trasladarse en forma alguna a los usuarios. Esta disposición comprende todos los sistemas de recaudo, incluidos los automatizados o por débitos a cuentas de sistema financiero.

**d)** En caso de vías construidas o mantenidas por concesión, el fin de la etapa de operación de esos contratos, determinará el finiquito automático del cobro de los peajes autorizados a los concesionarios, sin perjuicio que, para el mantenimiento subsecuente de la vía, las autoridades establezcan en favor de la Nación valores en todo caso inferiores al finiquitado. En ningún caso los concesionarios podrán continuar recaudando valor alguno luego de terminada la operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.

**e)** La autorización de la fijación y cobro de peajes por las autoridades competentes es inescindible de la ubicación autorizada, y solo podrá realizarse en las vías que no tengan otra estación de recaudo de peajes, cuando menos en 85 kilómetros de recorrido y sin consideración de la vía o el titular de la autorización.

**f)** Ninguna concesión para la construcción, operación y/o mantenimiento de vías, podrá realizarse por más de veinte (20) años, incluida la etapa de construcción. Las autoridades respectivas deberán desagregar en esos contratos, e informar a las comunidades, los valores contractuales previstos para el pago de intereses y servicios financieros, de los previstos para el pago de las obras y su mantenimiento.

**Parágrafo 1º.** Los contratos de concesión vigentes a la entrada en vigencia de la presente ley, seguirán ejecutándose conforme a las condiciones allí pactadas y lo que la ley establecía al momento de suscribir los mismos. Sin embargo, cuando por cualquier razón las autoridades competentes para autorizar el cobro de peajes deban modificar los contratos de concesión vigentes, deberán atender los principios aquí establecidos, sin que se pueda

alegar una vulneración de los derechos adquiridos consolidados.

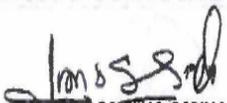
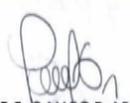
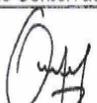
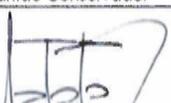
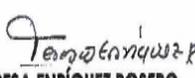
**Parágrafo 2º.** Buscando garantizar el derecho fundamental a la libre locomoción, los usuarios de la infraestructura de transporte nacional podrán hacer tránsito por municipios cuando en estos se hayan establecido medidas de restricción vehicular como el pico y placa, siempre que el usuario deba necesariamente transitar por este camino para continuar con su recorrido y no se detenga o permanezca en el municipio. Para lo anterior, en los casos en los que el usuario sea detenido por la autoridad competente, deberá exhibir el comprobante de pago original de la tarifa de alguno de los peajes más cercanos al municipio, el cual no podrá tener más de dos (2) horas de expedición.

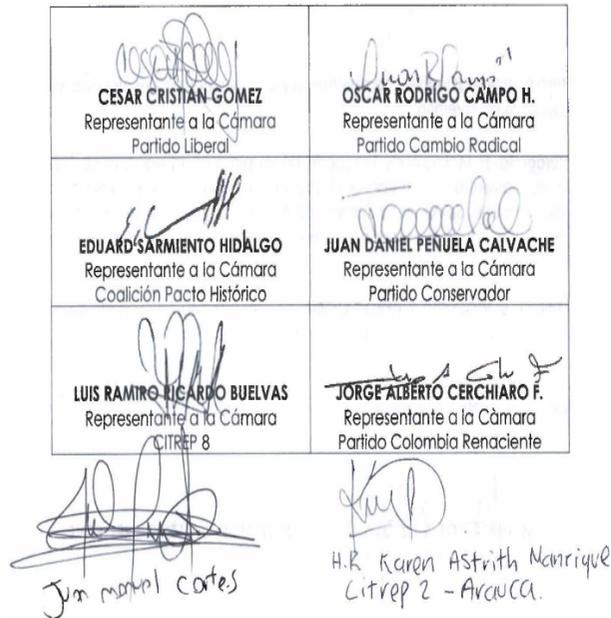
**Artículo 4º. Transitorio.** El Ministerio de Transporte dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, deberá revisar los contratos de concesión de vías Nacionales suscritos hasta la fecha, a fin de determinar el recaudo efectivo de los peajes, así como los costos proyectados en el contrato. En caso de haberse superado el tope de recaudo o el plazo, tomará medidas legales, administrativas y judiciales para hacer efectivas las cláusulas de reversión.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a doce (12) meses siguientes a la expedición de la presente ley, presentará un informe a las Comisiones Sextas de la Cámara de Representantes y del Senado de la República, sobre el cumplimiento de las disposiciones previstas en este artículo.

**Artículo 5º. Vigencia y derogatoria.** La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas.

 <b>JUAN CARLOS WILLS OSPINA</b> Representante a la Cámara Partido Conservador	 <b>LEONARDO GALLEGO ARROYAVE</b> Representante a la Cámara Partido Liberal
 <b>GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ</b> Senador de la República Partido Conservador	 <b>ARMANDO ZABARRAIN D'ARCE</b> Representante a la Cámara Partido Conservador
 <b>LUIS DAVID SUÁREZ CHADID</b> Representante a la Cámara Partido Conservador	 <b>JAMES MOSQUERA TORRES</b> Representante a la Cámara CITREP C' - Antioquia
 <b>TERESA ENRÍQUEZ ROSERO</b> Representante a la Cámara Partido de la U	 <b>ANGELA MARIA VERGARA G.</b> Representante a la Cámara Partido Conservador



## PROYECTO DE LEY NÚMERO 008 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual se establecen parámetros para reducir el valor de las tasas y tarifas en la infraestructura de transporte y se dictan otras disposiciones.*

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### I. ANTECEDENTES

La presente iniciativa fue radicada anteriormente, el pasado 22 de julio de 2022. En su trámite legislativo, la iniciativa fue aprobada por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, sin embargo, en la espera de su segundo debate ante la Plenaria, se agotó el término establecido para culminar el trámite legislativo, por lo cual se archivó. Por esta razón, se procede nuevamente a radicar la iniciativa, teniendo en cuenta los cambios y modificaciones realizadas en su previo recorrido por la Cámara de Representantes, para consideración del Congreso de la República.

#### II. OBJETO

El presente proyecto de ley busca que, dentro de los principios que orientan la fijación de las tasas y tarifas de los peajes de las vías nacionales, se tenga en cuenta el estado en el que se encuentran las vías y el porcentaje habilitado de las mismas, como factores tendientes a la reducción de dichos costos. Así mismo, se establecen una serie de criterios a tener en cuenta por parte de las entidades que fijan y modifican las tarifas, así como de aquellas que recaudan las mismas, para que, junto con los principios, se fijen de la manera más correcta y proporcional los valores cobrados a los usuarios de la infraestructura vial.

#### III. CONTENIDO

En el artículo 1° se establece el objeto de la iniciativa. En el artículo 2°, se realiza una modificación al literal d) y se incluye el literal e) del artículo 21 de la ley 105 de 1993, en el sentido de adicionar dos conceptos dentro de los principios que se deben tener en cuenta al fijar las tasas y tarifas de los peajes de manera proporcional, pues además de las ya establecidas, el estado de la vía y el porcentaje de habilitación de la misma van a ser tenidos en cuenta de manera especial para reducir las mismas.

En el artículo 3°, Se establecen criterios que, al igual que los principios del artículo 21, buscan orientar la labor de las entidades que fijan y modifican las tarifas. Así mismo, en el parágrafo 2°, se establece una excepción a las medidas de pico y placa, en los casos en los que se trate de un vehículo en tránsito y con el cumplimiento de varios requisitos adicionales. En el artículo 4°, el cual se concibe como transitorio, se deja en cabeza del Ministerio de Transporte la revisión de los contratos de concesión vigentes a la entrada en vigor de la presente ley, a fin de determinar el recaudo efectivo de los peajes, así como los costos proyectados en el contrato. Así mismo, se establece que el Min Transporte debe informar al Congreso de la República los hallazgos de dicha revisión. Finalmente, el artículo 5 consagra la vigencia.

#### IV. JUSTIFICACIÓN

La presente iniciativa surge por varios motivos. En primer lugar, los incrementos desproporcionados de las tarifas de los peajes, que posicionan a nuestro país entre los que más altos cobros realiza por este concepto, generan una gran inconformidad entre los usuarios de la infraestructura vial. Los usuarios no perciben una correlación entre el alto monto de las tarifas y el adecuado estado de las vías. Por el contrario, como se detallará a continuación, la infraestructura vial en su mayoría no se encuentra en condiciones óptimas.

Por otro lado, las entidades encargadas del recaudo de las tarifas de los peajes, en su mayoría, no disponen de sistemas adecuados y organizados que permitan realizar el cobro sin afectar la adecuada circulación vehicular. Además, no entregan comprobantes de pago con la información clara y precisa que se requiere y que debería estar a disposición del usuario para acreditar su pago.

A continuación, se desarrollan de manera más detallada los temas previamente mencionados.

#### A. REGULACIÓN Y RECAUDO DE DINERO EN LOS PEAJES

##### - Regulación:

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*.

Por su parte, el Decreto número 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 manera tal que, es el Ministerio de Transporte la entidad competente para establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de infraestructura, teniendo en cuenta los estudios de la ANI y lo propio de aquellos que están a cargo del Invias.

Es importante resaltar, lo establecido por la Corte Constitucional, al afirmar que el Congreso de la República tiene la facultad de establecer contribuciones fiscales, según lo estipulado en los artículos 150.12 y 338 de la Constitución Política. Esta facultad implica que el Congreso debe definir claramente los sujetos activos y pasivos, el hecho generador, la base gravable y la tarifa de los impuestos para asegurar que las obligaciones impositivas se ajusten a la normativa superior y posean legitimidad democrática.

La configuración de la política tributaria por parte del Congreso incluye:

1. Establecer contribuciones fiscales.
2. Proveer un marco para que las entidades territoriales puedan decretar tributos para cumplir con sus funciones constitucionales y legales.
3. Permitir que las autoridades fijen las tarifas de las tasas y contribuciones para la recuperación de costos del servicio o la participación en beneficios, siguiendo el método definido por la ley.

La jurisprudencia del tribunal ha destacado que estas facultades del Congreso están en consonancia con la reserva legal en materia tributaria y el principio de “no taxation without representation” (no hay tributación sin representación), que garantiza la legitimidad democrática en la creación de tributos.

En la sentencia C-278 de 2019, el tribunal reiteró el principio de legalidad tributaria, destacando cuatro premisas fundamentales:

1. La necesidad de una deliberación democrática suficiente y plural.
2. La obligación de definir previamente y con certeza los elementos de la obligación fiscal.
3. La importancia de este principio para la seguridad jurídica y la previsibilidad de las decisiones judiciales y administrativas.
4. La variación en el nivel de determinación exigido al Legislador dependiendo de si el tributo es de orden nacional o territorial.

El tribunal también señaló que la configuración legal de una obligación tributaria debe alinearse con los fines constitucionales específicos de cada tipo de tributo. Por lo tanto, el Legislador debe garantizar que la regulación de estos tributos cumpla con los objetivos constitucionales, ejerciendo así su amplia potestad de configuración en materia tributaria.

Si bien, en el presente proyecto no se pretende crear ni regular un nuevo tributo, lo que se busca es aclarar los parámetros que el Ministerio del Transporte o quien haga sus veces debe seguir, al establecer las tasas y las tarifas a cobrar por concepto de pago de los peajes. Por ende, está el Congreso en plena capacidad de reasumir una tarea que la misma Constitución le ha otorgado, velando por el cumplimiento del fin constitucional para el cual se concibió el cobro del tributo.

Ahora bien, no es un secreto que uno de los cobros que más inconformidad generan en los colombianos, es el de las tarifas de los peajes, pues por un lado, tal como se evidenciara en los siguientes párrafos, es una de las más elevadas de América Latina; y de otro lado, el estado de la infraestructura vial en las vías primarias y secundarias, es bastante desolador, pues las mismas constantemente se encuentran averiadas, con huecos, resaltos, desniveles, lo que hace que el tránsito sea lento, peligroso, restringido y que constantemente se deban hacer reparaciones que dificultan en gran manera la movilidad.

Por esto, lo que se pretende con el presente proyecto es incluir dentro de los principios que se deben tener en cuenta para fijar las tasas, tarifas y peajes, consagrados en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, específicamente en los literales d) y e), la necesidad de estimar las tasas de las tarifas de peajes en proporción, no solo a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, sino que también teniendo en cuenta el estado en el que se encuentre la infraestructura vial y el porcentaje de la misma que se encuentre habilitado para el uso; puesto que no es correcto cobrar un monto que sea igual independiente si están habilitados 3 carriles para uso a si solo 1 de esos 3 carriles se encuentra habilitado.

Conforme a lo anterior, se procederá a precisar sobre unos datos puntuales acerca del dinero que es objeto de recaudo por concepto de tasas y tarifas de peajes, la comparación de estos valores con otros países de Latinoamérica y el estado de la infraestructura vial.

#### - **Recaudo:**

El Ministerio de Transporte reveló que durante el año 2021 en las vías de Colombia se logró la recaudación de \$4,07 billones en los 187 peajes del país. Según la cartera, los puntos concesionados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lograron un recaudo en 2021 de \$3,26 billones; hay otro tipo de peajes en las carreteras que están a cargo de la nación, y que bajo la administración del Invias lograron el recaudo de \$819.400 millones a lo largo del año pasado<sup>1</sup>.

Por otra parte, las cifras indican que “[d]e 2014 hasta 2020, la ANI recaudó en peajes más de \$18 billones (\$18.465.056’990.155) y que el Invias recaudó, 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”<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Informe Ministerio de Transporte, 2021.

<sup>2</sup> <https://www.elespectador.com/noticias/investi->

Las cifras entregadas por el Ministerio de Transporte también arrojaron que la infraestructura concesionada tuvo un aumento de recaudo de 52,75%, pues durante el año de la pandemia los peajes recaudaron \$2,14 billones, mientras que en 2021 fueron más de \$3 billones. En cuanto a la infraestructura no concesionada, el crecimiento fue de 21,9%: el Invias logró la obtención de recursos por \$672.453 en 2020 y en 2021 hubo un recaudo de \$819.400 millones<sup>3</sup>.

A inicios de este año, el Instituto Nacional de Vías (Invias) ajustó en un 13,12% las tarifas de las 29 estaciones de peaje bajo su administración, tomando como referencia el Índice de Precios al Consumidor (IPC) divulgado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane) para 2022. Además, se añadió un 2% para actualizar la tarifa del Fondo de Seguridad Vial (Fosevi)<sup>4</sup>.

Este ajuste se oficializó mediante la Resolución número 62 del 15 de enero de 2024, afectando 29 estaciones de peaje en 15 departamentos, con tarifas definidas según la clasificación vehicular.

Con la nueva actualización, el peaje más caro para la categoría uno (automóviles, camperos y camionetas) es el de la estación El Korán en Cundinamarca, con un costo de \$16.200. Los peajes de Puerto Triunfo y Cocorná, ambos en Antioquia, le siguen con una tarifa de \$15.300.

El peaje de El Korán también resulta ser el más costoso a nivel general, ya que para la categoría siete (camiones de cinco ejes) la tarifa alcanza los \$98.600.

Por otro lado, el peaje más económico para la categoría uno es el de San Juan en La Guajira, que no tiene costo. Le siguen el de La Parada en Norte de Santander, con una tarifa de \$2.400, y el de San Diego en Cesar, con \$5.900.

Las tarifas establecidas en los artículos tercero y cuarto de la mencionada resolución deben incluir, para cada estación de peaje, la diferencia entre el valor vigente del Fosevi y \$500.

En cuanto a los peajes gestionados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Ministerio de Transporte definió las tarifas para 2024 mediante la Resolución número 20243040001125, aplicables a Invias y la ANI. El incremento del 13,12% en la tarifa está basado en el IPC de 2022.

Para las concesiones que incrementaron tarifas antes de la expedición del Decreto número 050 de 2023, el aumento será acorde al IPC de 2023, que es del 9,28%.

#### - Comparación con otros países:

En la actualidad hay 187 peajes distribuidos en las carreteras del país con una distancia, en algunos casos, de menos de 100 kilómetros. Una de las vías con los peajes más caros de Colombia es la ruta entre

Bogotá y Villavicencio, donde, en un recorrido de 86 kilómetros, se encuentran tres para la conexión entre estas dos principales ciudades.

Colombia se destaca como el país con el mayor número de peajes en América Latina. Con una extensión de 1.142.000 kilómetros cuadrados, tiene aproximadamente 180 peajes en su red vial, una cifra sorprendentemente alta en relación con su tamaño y calidad de vías. Por otro lado, Brasil y México, con territorios significativamente más grandes y redes viales más desarrolladas, tienen una menor densidad de peajes<sup>5</sup>.

Al comparar el costo de los peajes entre los países de la región y las principales naciones alrededor del mundo, salta a la vista que no hay un común denominador o una “regla de oro” en la fijación del precio de este rubro. En la actualidad, Colombia es el cuarto país con los peajes más caros en Latinoamérica, al lado de Chile, Uruguay y México. El más costoso del país tiene un valor de \$21.000. Es el Peaje Guaico en el departamento de Caldas. El segundo más costoso es el del Túnel de Occidente ubicado en el departamento de Antioquia, con un costo de \$20.600.

Comparado con la región, en un análisis de La República Colombia, los países que pagan los peajes más altos de América Latina son México (US\$6,5), Uruguay (US\$5) y Chile (US\$4,93). Le sigue en la lista Colombia, con un precio promedio de US\$4,92, y Brasil, con US\$3,6. En Chile uno de los peajes más caros está en la Autopista del Itata (Chillán-Concepción). La lista continúa con Paraguay (US\$2,01) y Argentina (US\$1,71).

Dentro de los factores que influyen en que Colombia tenga el mayor número de peajes en América Latina y sea uno de los 4 países que más alto tiene el costo de los mismo, se encuentran:

1. En Colombia, las carreteras se construyen y mantienen principalmente a través de concesiones privadas que utilizan peajes para recuperar la inversión, resultando en un mayor número de peajes.

2. La geografía montañosa de Colombia requiere inversiones significativas en infraestructura vial, como túneles y puentes, lo que aumenta la necesidad de peajes para financiar estos proyectos.

3. Las políticas gubernamentales que favorecen concesiones privadas para el desarrollo de infraestructura han llevado a una mayor proliferación de peajes en comparación con países que utilizan otros modelos de financiación.

Pero si miramos el caso de Ecuador, que también cuenta con una topografía montañosa y condiciones económicas similares a las de Colombia, este país se ubica como uno de los países con la mejor calidad de carreteras de América Latina<sup>6</sup> 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

gacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/

<sup>3</sup> <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/la-deuda-de-la-infraestructura-con-la-movilidad-urbana-estos-son-los-retos-de-colombia/202200/>

<sup>4</sup> <https://www.infobae.com/america/colombia/2023/01/13/el-peaje-mas-carro-y-el-que-mas-recaudo-en-colombia-durante-el-2022/>

<sup>5</sup> <https://diariolalibertad.com/sitio/2024/05/28/colombia-lidera-en-cantidad-de-peajes-en-latinoamerica-superando-a-brasil-y-mexico/>

<sup>6</sup> World Economic Forum - WEF, Op. cit.

más livianos pagan apenas 2 dólares y los vehículos de seis o más ejes tan solo pagan 6 dólares<sup>7</sup>.

En resumen, al comparar a Colombia con otros países latinoamericanos en términos de costo y número de peajes, se observa que Colombia no solo tiene el mayor número de peajes, superando a países con mayor extensión territorial, sino que también se encuentra entre los primeros lugares con los peajes más costosos. Esta situación coloca al país en una posición poco privilegiada en la región.

**B. ESTADO DE LAS VÍAS PRIMARIAS Y SECUNDARIAS**

El Instituto Nacional de Vías (Invías)<sup>8</sup> realizó un informe, con corte al 28 de diciembre de 2018, donde reporta que Colombia solo tiene el 13.61% de los 7.019 kilómetros de la red vial primaria en excelentes condiciones.

En el informe se detalla que del 100% de estos tramos pavimentados, tan solo 47.19% tienen una buena calificación. Al ver el estado de cada una de las vías, el consolidado general no arroja un buen panorama: 13.61% están en muy buen estado, 33.58% en bueno, 34.28% en regular, 17.68% es malo y 0.86%, muy malo<sup>9</sup>.

La red vial primaria son las grandes carreteras que están a cargo de la Nación. De este total de 7.019

kilómetros que monitorea el Invías, 5.957 kilómetros están pavimentados y 1.043,86 kilómetros no lo están. A estas vías se suman las que administra la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y de las cuales no hay un informe reciente sobre su estado.

Del informe se destaca que territorios como Córdoba, Ocaña y Tolima presentan las vías pavimentadas con el peor estado, según el Invías. Esto, tras establecer que el primero tiene 35.98 kilómetros en muy mal estado, el segundo 10.23 kilómetros; y el tercero, 1.29 kilómetros en condiciones precarias.

En contraste, el territorio de Nariño tiene la mayor cantidad de kilómetros en buen estado (252.60 kilómetros). A este le siguió Caquetá y Caldas, que alcanzaron 141.97 y 59.37 kilómetros muy buenos, respectivamente<sup>10</sup>.

En la última actualización del Estado de la Red Vial que data de diciembre de 2023, el Invías reportó que para el segundo semestre del año pasado tan solo el 14,3% de las vías pavimentadas se encontraban en muy buen estado, mientras que el 19,6% se encontraban en mal o muy mal estado.

Así mismo, se reportó que, para el segundo semestre del año pasado tan solo el 7,3% de las vías no pavimentadas se encontraban en bueno o muy buen estado, mientras que el 53% se encontraban en mal o muy mal estado.

Del total de la red vial, el 79% se encuentra pavimentada y el 21% se encuentra sin pavimentar.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera – Colfecar 2021.

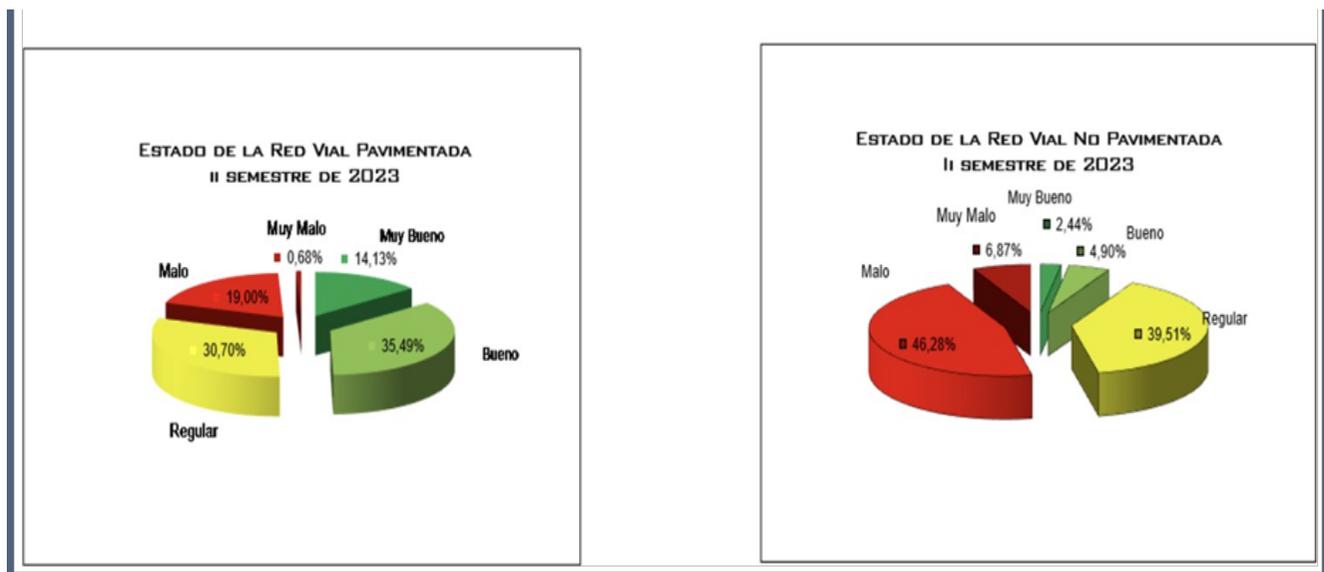
<sup>8</sup> Informe Invías – diciembre de 2018.

<sup>9</sup> <https://www.larepublica.co/economia/solo-13-de-red-vial-primaria-esta-en-muy-buen-estado-2819046>.

**INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS  
SUBDIRECCIÓN PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURA**

dic-23

No.	TERRITORIAL	PAVIMENTADO (Kms)					SIN PAVIMENTAR (Kms)					RED TOTAL CALIFICADA			
		MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	PAV.	SIN PAV.	INTERY.	TOTAL
1	ANTIOQUIA	28,32	54,10	87,54	81,07	2,00	0,00	0,00	1,62	4,10	0,00	253,03	5,72	0,00	258,75
2	ATLÁNTICO	16,75	9,79	3,05	0,00	0,00	0,00	1,95	16,70	0,00	24,10	29,59	42,75	0,00	72,34
3	BOLÍVAR	20,43	69,25	47,54	20,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	157,65	0,00	0,00	157,65
4	BOYACÁ	5,55	182,83	221,37	159,92	2,00	0,00	8,02	33,99	103,46	17,26	571,68	162,73	0,00	734,41
5	CALDAS	28,72	91,93	47,21	16,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	183,91	0,00	0,00	183,91
6	CAQUETA	130,46	83,97	89,68	88,80	0,00	0,00	10,94	23,70	19,65	0,00	392,91	54,29	0,00	447,20
7	CASANARE	1,93	136,18	270,23	153,33	0,00	0,17	10,00	23,13	14,23	0,00	561,67	47,53	0,00	609,19
8	CAUCA	65,86	248,01	181,48	106,29	0,16	0,00	10,07	305,22	241,31	4,95	601,80	561,54	0,00	1.163,34
9	CESAR	82,02	113,22	81,56	77,47	21,40	0,00	0,00	9,60	7,00	0,12	375,67	16,72	0,00	392,40
10	CHOCÓ	19,94	131,55	39,50	5,62	0,00	0,00	0,01	41,69	20,90	19,47	196,61	82,06	0,00	278,68
11	CÓRDOBA	34,34	93,07	83,57	54,04	0,00	1,00	12,48	9,46	1,00	0,00	265,02	23,94	0,00	288,96
12	CUNDINAMARCA	0,07	5,65	54,01	23,32	0,00	0,00	0,30	10,84	18,20	0,00	83,05	29,34	0,00	112,39
13	GUAJIRA	73,52	54,76	25,24	5,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	159,00	0,00	0,00	159,00
14	HUILA	38,31	76,25	76,39	80,61	0,00	12,20	1,00	25,80	169,14	0,48	271,56	208,62	0,00	480,18
15	MAGDALENA	1,64	111,30	18,22	21,43	3,61	0,00	0,95	19,70	41,63	33,36	156,19	95,65	0,00	251,84
16	META	93,49	157,78	131,23	40,93	0,00	34,86	32,88	84,96	83,23	0,00	423,44	235,93	0,00	659,37
17	NARIÑO	152,59	369,81	128,51	57,94	0,00	0,00	0,00	0,00	2,24	10,39	708,85	12,63	0,00	721,48
18	N. DE SANTANDER	3,26	73,47	125,43	158,99	0,00	0,00	3,05	29,24	71,34	8,14	361,14	111,76	0,00	472,91
19	PUTUMAYO	96,82	35,26	21,35	4,32	0,00	0,00	5,07	44,37	57,97	16,50	157,75	123,91	0,00	281,67
20	QUINDÍO	97,49	30,21	26,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	154,40	0,00	0,00	154,40
21	RISARALDA	10,63	51,83	43,69	23,74	0,00	0,00	0,00	13,65	8,50	0,27	129,88	22,42	0,00	152,30
22	SANTANDER	6,25	278,19	293,93	98,78	2,79	0,00	0,00	85,26	46,86	0,64	679,93	132,75	0,00	812,68
23	SUCRE	26,01	44,71	23,80	35,96	3,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	134,47	0,00	0,00	134,47
24	TOLIMA	4,74	64,17	33,48	17,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	120,04	0,00	0,00	120,04
25	VALLE	1,29	18,11	73,85	20,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	113,65	0,00	0,00	113,65
26	OCANA	0,00	43,90	42,65	54,24	14,46	0,00	0,00	1,39	3,43	0,00	155,26	4,83	0,00	160,09
27	S. ANDRÉS Y PROV.	11,00	12,50	14,00	7,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,30	0,00	0,00	45,30
	<b>TOTAL RED VIAL</b>	<b>1.051,42</b>	<b>2.641,82</b>	<b>2.285,24</b>	<b>1.414,58</b>	<b>50,41</b>	<b>48,23</b>	<b>96,72</b>	<b>780,31</b>	<b>914,18</b>	<b>135,69</b>	<b>7.443,47</b>	<b>1.975,13</b>	<b>0,00</b>	<b>9.418,59</b>
		<b>14,13%</b>	<b>35,49%</b>	<b>30,70%</b>	<b>19,00%</b>	<b>0,68%</b>	<b>2,44%</b>	<b>4,90%</b>	<b>39,51%</b>	<b>46,28%</b>	<b>6,87%</b>	<b>79,03%</b>	<b>20,97%</b>	<b>0,00%</b>	



Es decir que, si bien, el mayor porcentaje de red vial del país se encuentra pavimentado, más de la mitad de estas vías pavimentadas están en regular, mal o muy mal estado (50,38%).

Al analizar los factores previamente mencionados, se observa que Colombia se encuentra entre los tres países de Latinoamérica con los peajes más costosos, habiendo recaudado más de 26 billones de pesos por este concepto en 2022. Sin embargo, más del 50% de las vías pavimentadas en el país están en regular, mal, o muy mal estado. Esta situación genera gran inconformidad entre los ciudadanos, ya que no se justifica pagar elevados costos por el uso de carreteras que, en muchos casos, están en malas condiciones y son escenarios de numerosos accidentes de tránsito.

Por ello, el presente proyecto busca responder al clamor ciudadano y ofrecer una solución real y concreta, permitiendo a los colombianos pagar solo por lo que usan y en el estado en que lo usan.

## V. IMPACTO FISCAL

El Ministerio de Hacienda, en abril de 2024 presentó comentarios al texto de ponencia del Proyecto de Ley que en su momento se encontraba en trámite y que en esta ocasión se vuelve a radicar. En su momento dicha cartera argumentó que:

*“...la instalación de casetas de peajes en vías entregadas en concesión a lo largo del territorio nacional se encuentra asociada al cubrimiento de los costos e inversiones o una porción de estos, que se generen con ocasión de la ejecución de las obras necesarias para lograr el cumplimiento del objeto contractual, según sea el caso. Por tanto, una modificación a la estructura financiera del contrato, relacionada con una de las fuentes de remuneración del concesionario, generaría un desequilibrio económico del mismo y, en consecuencia, tendría que entrar a cubrirse el menor recaudo con recursos del Presupuesto General de la Nación (...) el establecimiento de los criterios previstos en el proyecto de ley, de fijar tarifas diferenciales, exenciones del cobro por detenciones forzadas o*

*instalaciones de casetas de peajes en distancias superiores a 85 km, implica costos fiscales que no están previstos en las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo ni en las proyecciones de gastos de mediano plazo del Sector Transporte, debido al encarecimiento en la estructura de costos de los proyectos de inversión en infraestructura que se financien con recursos públicos”.*

Frente al concepto del Ministerio, llama la atención que siendo esta cartera la encargada de medir el impacto fiscal de los gastos de los proyectos de ley, sea quien al mismo tiempo dice que “el costo del proyecto no es determinable”, pues en ese caso no se sabría quién podría determinar el mismo. Ahora bien, respecto a los argumentos planteados por el Ministerio respecto de la estructura financiera de los contratos de concesión, el proyecto plantea claramente que los contratos que se encuentren vigentes al momento de la expedición de la presente ley seguirán desarrollándose conforme a lo planteado, debiendo adoptarse en los contratos que se deseen suscribir con posterioridad, lo allí dispuesto. Por ende, no se afectarían contratos que se encuentren en desarrollo, sino que, por el contrario, lo que se busca es que los contratos por venir, se pacten conforme a lo adicionado por el presente proyecto de ley.

Respecto a los argumentos que plantea la cartera, sobre las tarifas, exenciones de cobro e instalación de casetas con unas distancias establecidas, no se puede alegar que las mismas necesariamente vayan a tener un impacto económico, pues dependen en su mayoría, del diligente y adecuado actuar tanto de las autoridades competentes para autorizar el cobro de peajes como de los recaudadores de las tarifas. Por ende, se busca establecer responsabilidades concretas a estas autoridades, que respondan con el pago realizado por los usuarios y que contribuyan en la adecuada utilización de los recursos.

## VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos

que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. 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”, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresual, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5ª 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.*

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

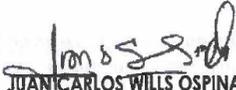
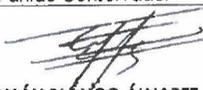
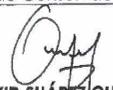
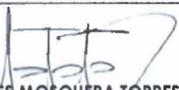
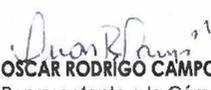
e) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y*

actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

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

De los Honorables Congresistas,

 <b>JUAN CARLOS WILLIS OSPINA</b> Representante a la Cámara Partido Conservador	 <b>LEONARDO GALLEGO ARROYAVE</b> Representante a la Cámara Partido Liberal
 <b>GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ</b> Senador de la República Partido Conservador	 <b>ARMANDO ZABARRÁN D' ARCE</b> Representante a la Cámara Partido Conservador
 <b>LUIS DAVID SUÁREZ CHADID</b> Representante a la Cámara Partido Conservador	 <b>JAMES MOSQUERA TORRES</b> Representante a la Cámara CITREP Chocó- Antioquia
 <b>TERESA ENRÍQUEZ ROSERO</b> Representante a la Cámara Partido de la U	 <b>ÁNGELA MARIA VERGARA G.</b> Representante a la Cámara Partido Conservador
 <b>CESAR CRISTIAN GOMEZ</b> Representante a la Cámara Partido Liberal	 <b>OSCAR RODRIGO CAMPO H.</b> Representante a la Cámara Partido Cambio Radical

 <b>EDUARD SARMIENTO HIDALGO</b> Representante a la Cámara Coalición Pacto Histórico	 <b>JUAN DANIEL PENUELA CALVACHE</b> Representante a la Cámara Partido Conservador
 <b>LUIS RAMIRO RICARDO BUEVAS</b> Representante a la Cámara CITREP 8	 <b>JORGE ALBERTO CERCHIARO F.</b> Representante a la Cámara Partido Colombia Renaciente

H.R. Kaven Astrith Manrique  
 Citrep 2 - Arauca.

**CAMARA DE REPRESENTANTES**  
**SECRETARÍA GENERAL**

El día 20 de Julio del año 2024  
Ha sido presentado en este despacho el  
Proyecto de Ley \_\_\_\_\_ Acto Legislativo \_\_\_\_\_  
No. 008 Con su correspondiente  
Exposición de Motivos, suscrito Por: H. R. Juan Carlos Mills

**SECRETARIO GENERAL**

**CONTENIDO**

Gaceta número 1061 - miércoles, 31 de julio de 2024

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**

<b>PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO</b>		<b>Págs.</b>
Proyecto de acto legislativo número 032 de 2024 Cámara, por el cual se otorga la categoría de distrito especial eje del Conocimiento al municipio de Manizales en el departamento de Caldas. ....		1
Proyecto de acto legislativo número 038 de 2024 Cámara, por medio del cual se modifican y adicionan los artículos 173, 178 y 189 de la constitución política de Colombia. ....		17
<b>PROYECTOS DE LEY</b>		
Proyecto de ley número 008 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establecen parámetros para reducir el valor de las tasas y tarifas de los peajes y se dictan otras disposiciones.....		21