



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1318

Bogotá, D. C., miércoles, 6 de agosto de 2025

EDICIÓN DE 41 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2025
CÁMARA

por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones a la Ley 105 de 1993 en materia de peajes, se establecen criterios para tarifas diferenciales y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., julio 22 de 2025.

Señor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

Asunto: Radicación proyecto de ley, por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones a la Ley 105 de 1993 en materia de peajes, se establecen criterios para tarifas diferenciales y se dictan otras disposiciones.

De las y los honorables Representantes,

 Juan Carlos Willis Ospina Representante a la Cámara Partido Conservador	 Modesto Enrique Aguilera Vides Representante a la Cámara Partido Cambio Radical
 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante a la Cámara Partido Liberal	

Walter Mantilla

1. ARTICULADO.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2025
CÁMARA

por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones a la Ley 105 de 1993 en materia de peajes, se establecen criterios para tarifas diferenciales y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto: La presente ley tiene por objeto actualizar y complementar el marco normativo aplicable al cobro de peajes en la infraestructura de transporte a nivel nacional, mediante la incorporación de condiciones de equidad, proporcionalidad y eficiencia. Para ello, se establece que el valor del peaje deberá ajustarse conforme al estado y nivel de habilitación de las vías, garantizando una relación justa entre el servicio prestado y el costo asumido por los usuarios. Asimismo, se definen principios de transparencia y eficiencia en el proceso de recaudo, se regulan los factores que inciden en el incremento anual de las tarifas y se establece la implementación de tarifas diferenciales, los días domingos y festivos en beneficio de las poblaciones de los departamentos de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre, para incentivar el turismo.

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 de forma accesoria al uso de la infraestructura estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

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

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

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales de la Dirección Nacional de Inteligencia 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 entidades públicas o privadas encargadas del servicio.

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura vial, el porcentaje habilitado para su uso, el domicilio del propietario del vehículo y sus respectivos costos de operación; serán factores a tener en cuenta, por parte del Gobierno nacional, para la reducción del valor de las tasas y tarifas de la infraestructura.

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

f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el Índice de Precios al Consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior decretado por el DANE o la entidad que haga sus veces, teniendo en cuenta criterio de equidad fiscal.

Parágrafo 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

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

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

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

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

Artículo 21A. Criterios para la fijación, modificación y recaudo de tarifas de peaje. 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 previsiones 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 sólo 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.

g) La tarifa del peaje deberá reducirse por lo menos en un treinta por ciento (30%) una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación o a las entidades territoriales.

h) Para el cálculo de la reducción de tarifa, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y la entidad territorial en los seis (6) meses siguientes a la entrega de la infraestructura vial, deberá realizar el cálculo sobre costos de mantenimiento, operatividad del peaje, rehabilitación y conservación de vías entregadas.

Parágrafo 1°. Los contratos de concesión vigentes a la entrada en vigencia de la presente ley continuarán ejecutándose conforme a las condiciones originalmente pactadas y a lo dispuesto por la normatividad aplicable al momento de su celebración. No obstante, en los casos en que las autoridades competentes deban modificar dichos contratos exclusivamente para efectos de prórroga de su vigencia, dichas modificaciones deberán sujetarse a los principios establecidos en la presente ley, sin que pueda alegarse vulneración de derechos adquiridos consolidados.

Parágrafo 2°. 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 4°. Adiciónese el artículo 21B de la Ley 105 de 1993, el cual, quedará así:

Artículo 21B: Tarifa diferencial. El Gobierno nacional en concurrencia con las entidades territoriales, podrá establecer excepcionalmente la ampliación de tarifas diferenciales en caso de las ya fijadas, o de nuevas por motivos de conveniencia social y de manera transitoria, como en los siguientes casos:

a) Para los vehículos de categoría I o excepcionalmente vehículos categoría II que transporten alimentos de pequeños productores agrícolas cuyos propietarios sean residentes en municipios a menos de 20 kilómetros de la ubicación del peaje, que sean administrados por la Nación o las entidades territoriales.

El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura en cumplimiento de sus funciones en el año siguiente a la expedición de la presente ley reglamentará las condiciones para el cumplimiento del presente artículo, estableciendo por lo menos: Mecanismos de Compensación para financiar la tarifa diferencial, número máximo de vehículos beneficiarios de dicha tarifa, forma de identificación de los vehículos y las demás que este considere.

b) Para los vehículos particulares de categoría 1 que transiten los días domingos y festivos en los peajes de Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de caña, El Purgatorio, El Ebanal, Alto Pino, Neguanje y La Esperanza, ubicados en los departamentos de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Guajira, Magdalena y Sucre, debido a su actividad turística.

Parágrafo: La Agencia Nacional de Infraestructura para procesos de concesión debe incluir cláusulas que permitan el establecimiento de tarifas diferenciales en razón a el domicilio del propietario del vehículo.

Artículo 5°. *Fuentes de financiación.* Podrán ser fuentes de financiación para todo efecto, incluidas las compensaciones a los concesionarios cuando sea el caso, las siguientes:

Sin Afectación Fiscal.

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

Con afectación fiscal.

1. Recursos derivados del Presupuesto General de la Nación.

2. Recursos de asignación presupuestal para los entes territoriales o propios.

Artículo 6°. Modifíquese el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual, quedará así:

Artículo 30. Del Contrato de Concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará sujeta a lo establecido en el artículo 21 de la presente ley y deberá ajustarse a la reglamentación que expida el Gobierno nacional, en caso de reglamentación específica la misma no podrá contrariar las disposiciones anteriores y quedara establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario implicará responsabilidad civil para la entidad quien, a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.

Parágrafo 1°. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales, de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

Parágrafo 2°. Los contratos a que se refiere el inciso 2° del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2° del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

Parágrafo 3°. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.

Artículo 7°. *Revisión transitoria de contratos.* 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, presentara 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 8°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

El presente proyecto de ley tiene como propósito modificar la Ley 105 de 1993, con respecto a la regulación del cobro de peajes, actualizar y complementar el marco normativo aplicable al cobro de peajes en la infraestructura de transporte a nivel nacional, mediante la incorporación de condiciones de equidad, proporcionalidad y eficiencia.

Para ello, se establece que el valor del peaje deberá ajustarse conforme al estado y nivel de habilitación de las vías, garantizando una relación justa entre el servicio prestado y el costo asumido por los usuarios. Asimismo, se definen principios de transparencia y eficiencia en el proceso de recaudo, se regulan los factores que inciden en el incremento anual de las tarifas y se establece la implementación de tarifas diferenciales, los días domingos y festivos en beneficio de las poblaciones de los departamentos de la Región Caribe, siendo estos: Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre, para incentivar el turismo.

3. MARCO NORMATIVO

a) Marco Constitucional.

La presente iniciativa, se fundamenta en los siguientes artículos constitucionales:

Artículo 1°. *“Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”*

Artículo 24. *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de el, y a permanecer y residenciarse en Colombia.*

Artículo 65. *La producción de alimentos gozará de la especial protección del Estado. Para tal efecto, se otorgará prioridad al desarrollo integral de las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, así como también a*

la construcción de obras de infraestructura física y adecuación de tierras.

De igual manera, el Estado promoverá la investigación y la transferencia de tecnología para la producción de alimentos y materias primas de origen agropecuario, con el propósito de incrementar la productividad.

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

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

Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.

B) Marco Legal.

Los proyectos de ley presentados y que se acumulan en esta ponencia, se fundamentan en las siguientes leyes:

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

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” en sus artículos;

Artículo 19. Constitución y conservación. corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente ley.

Artículo 20. Planeación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta ley.

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

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

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

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

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

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

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; 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;

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

Parágrafo 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

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

control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

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

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

Artículo 22. Destino de los Recursos del Peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.

Artículo 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.

Parágrafo 1°. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

Parágrafo 2°. Los contratos a que se refiere el inciso 2° del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2° del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

Ley 1508 de 2012. *Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas*, en su artículo;

Artículo 2°. Concesiones. Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas. Las concesiones vigentes al momento de la promulgación

de la presente ley se seguirán rigiendo por las normas vigentes al momento de su celebración.

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

Decreto número 2171 de 1992. *Por el cual se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del orden nacional.*

Decreto número 4165 de 2011. Cambiase la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, que se denominará Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte.

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 (...)."

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

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

difundida por la Junta Directiva del Banco de la República.

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

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

Este marco normativo, muestra claramente, 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.

Además, 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.

Lo cual 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.

C) Marco Jurisprudencial.

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

El principio de equidad es de naturaleza estructural, esto es, se predica del sistema tributario y no de un tributo en particular; de tal manera que el sistema tributario debe ser equitativo en su integridad. Así lo reconoció la Corte en la Sentencia C-606 de 2019, y lo ha venido sosteniendo de forma

pacífica desde mediados de los años noventa. La sistematicidad también se predica en relación con la tarifa del tributo. En esa línea, la Corte ha dicho que el principio de equidad no se predica de los contribuyentes individualmente considerados, se insiste, sino del sistema impositivo en su conjunto, lo que supone que, al verificar la posible infracción al principio de equidad por cuenta de un tributo o la configuración particular de alguno de sus elementos, es necesario tener en cuenta los beneficios tributarios que el ordenamiento jurídico reconoce a los contribuyentes frente a los que se alega el quebrantamiento del principio de equidad en materia tributaria.

La jurisprudencia de la Corte Constitucional, 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, los proyectos acá condensados no pretenden 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.

4. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY.

La presente iniciativa surge como resultado de los incrementos desproporcionados de las tarifas de los peajes, que posicionan a nuestro país entre los que más altos cobros realiza por este concepto, generando 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 más adelante, la infraestructura vial en su mayoría no se encuentra en condiciones óptimas.

Estos altos costos, generan que se afecten sectores económicos que tienen relación directa con el uso de la infraestructura de transporte vial y por ende de los peajes, como son el sector del turismo y el sector del pequeño productor agropecuario, argumentos que se esbozaran más adelante.

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.

Estos altos costos, se ven reflejados en el alto recaudo que por este concepto se han percibido, 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 2020.

Por otra parte, las cifras indican que desde 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".

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. 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).

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 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%.

4.1. SOBRE LA CONVENIENCIA PARA EL TURISMO DE LA REGIÓN CARIBE.

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

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

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

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

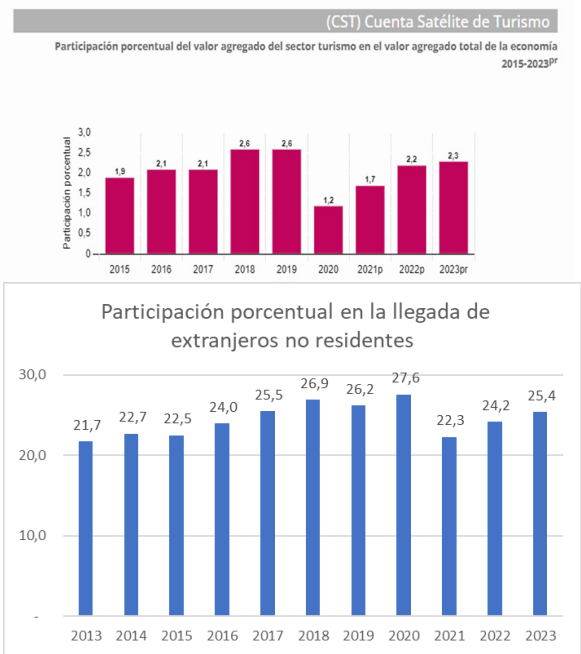
consecuencia, el presupuesto disponible para las actividades turísticas se ve reducido, lo que puede llevar a que desistan de realizar dichas actividades.

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

Productos	2019	2020	2021 ¹	2022 ²	2023 ³
Total	16.365	7.687	10.510	15.922	17.651
Servicios de alojamiento para visitantes	2.378	944	1.159	1.939	2.146
Servicios de provisión de alimentos y bebidas	4.765	2.220	3.147	5.083	5.901
Servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril					
Servicios de transporte de pasajeros por carretera	1.993	918	1.289	1.939	2.106
Servicios de transporte de pasajeros por agua	1.754	877	1.221	1.771	1.880
Servicios de transporte aéreo de pasajeros	35	17	24	35	37
Servicios de alquiler de equipos de transporte	140	70	97	141	150
Agencias de viajes y otros servicios de reserva	770	373	472	715	798
Servicios culturales deportivos y recreativos	2.035	1.103	1.485	2.050	2.188
Bienes de consumo ⁴	2.494	1.165	1.616	2.348	2.445
Otros servicios ⁵					

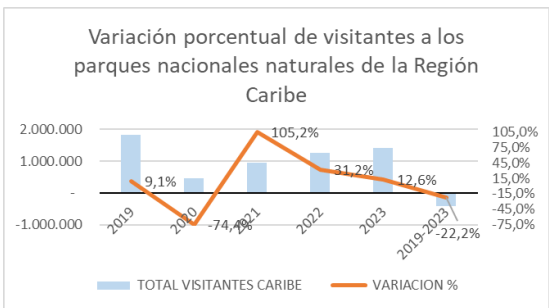
Fuente: DANE, Cuenta Satélite de Turismo

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



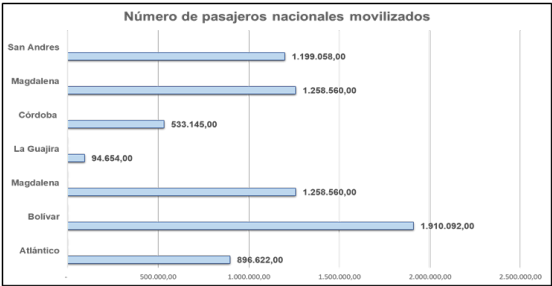
Fuente: Mincit 2024.

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



Fuente: Mincit 2024.

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

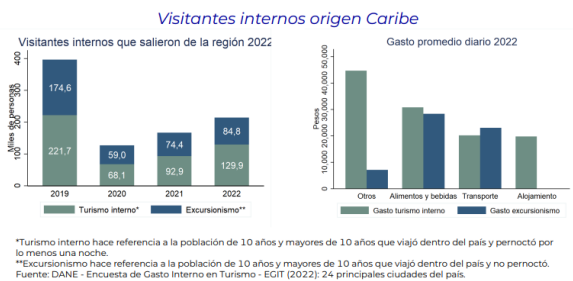


Fuente: Mintic - La República (2022).

Al finalizar el primer semestre del año 2022, 3,9 millones de personas registraron visita a las ciudades de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Valledupar, Riohacha y Montería (Anato) lo cual representó un aumento de 92% respecto al mismo periodo de 2021 y del 31% frente al primer semestre de 2019, antes de la crisis sanitaria ocasionada en razón del COVID -19, dejando en evidencia, la capacidad de resiliencia del sector turístico de la Región Caribe y su gran potencial para seguir aportando económicamente al del resto del país. (La República S.A.S., 2022).

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

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



Fuente: Mintic (2023)

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

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

Región Caribe



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

VALOR DE PEAJES DE LOS DEPARTAMENTOS DE LA REGIÓN CARIBE

ATLANTICO

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

BOLÍVAR

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

CESAR

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

CÓRDOBA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Carimagua	Invias	\$15.200
Los garzones I	Ap de la sabana	\$6.000
Los garzones II	ap de los garzones	\$6.000

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
La apartada	Concesiones Ruta del mar	\$16.100
Los cedros	Concesiones Ruta del mar	\$16.100
Mata de caña	Concesiones Ruta del mar	\$15.800
El purgatorio	Concesiones Ruta del mar	\$16.100
Los manguitos	Concesiones Ruta del mar	\$16.100
San Carlos	Concesiones Ruta del mar	\$15.800

GUAJIRA

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

MAGDALENA

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

SUCRE

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

Fuente: peajes Colombia – Invias.

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

4.2. SOBRE LA CONVENIENCIA PARA LOS PEQUEÑOS PRODUCTORES AGROPECUARIOS.

Uno de los principales efectos del aumento en la tarifa de los peajes es para el transporte de carga, por el aumento de costos de logística y fletes. Ello para los grandes productores o importadores no afecta como lo señala Jackeline Pirajan economista de Scotiabank Colpatria.

“Sin embargo, el efecto final al consumidor por el incremento de los fletes podría sentirse moderadamente, porque si bien el costo del transporte de carga podría aumentar, el precio de la carga estaría moderándose gracias a menores costos de producción a nivel internacional”

Pero para los pequeños productores agropecuarios que buscan la comercialización directa de sus productos significa una reducción paulatina de competitividad, puesto que la producción a nivel internacional y la importación de productos agrícolas podría afectar directamente los recursos que perciben los millones de campesinos en el país.

Teniendo como marco referencial los diferentes esfuerzos del Estado Colombiano por proteger al campesinado y al pequeño productor, es menester de este Congreso impulsar acciones que den beneficios y reduzcan las cargas en el transporte y comercialización de cosechas y productos agrícolas y agropecuarios del eslabón más débil en la cadena de comercialización como son los campesinos colombianos.

Es por ello, por lo que una parte de este proyecto busca no solo establecer una tarifa diferencial para vehículos circundantes a las casetas de peaje, sino ampliar dicho beneficio a pequeños productores agrícolas en los que se demuestre están transportando su producción, esto como medida afirmativa en torno a la soberanía alimentaria y la dignificación campesina.

La implementación de tarifas diferenciales para pequeños productores agrícolas es una medida crucial para fomentar la equidad y apoyar a un sector vital de la economía que enfrenta desafíos históricos como la falta de vías de comunicación y la intermediación que deja en situaciones de inferioridad manifiesta, así como desafíos recientes como son las grandes cadenas de producción y transporte que monopolizan y reglamentan informalmente los costos de producción.

Los pequeños productores agrícolas son fundamentales para el abastecimiento de alimentos y productos agrícolas en las zonas rurales y urbanas del país. Sin embargo, se enfrentan a múltiples barreras que pueden poner en riesgo su viabilidad económica y su capacidad de competir en el mercado. La carga económica impuesta por los peajes es una de estas barreras, y es esencial abordarla para asegurar la sostenibilidad y el desarrollo de este sector. Este proyecto puede contribuir a diversos elementos tales como.

Reducción de costos indirectos y de intermediación: Los pequeños productores agrícolas a menudo operan con márgenes de beneficio muy estrechos. Los costos indirectos, como las tarifas de peajes y el coste del flete de transporte, pueden representar una carga significativa que afecta su rentabilidad. La tarifa de peaje, en este sentido, no solo incrementa los costos operativos directos del transporte de productos desde las zonas de producción hasta los mercados, sino que también

puede impactar indirectamente los precios de los productos agrícolas, afectando tanto a los productores como a los consumidores.

La reducción del costo de la intermediación entre el productor y el mercado es una prioridad estratégica para mejorar la eficiencia del sistema de comercialización agrícola y aumentar los ingresos de los productores. La intermediación, en muchas ocasiones, representa una carga económica significativa para los productores agrícolas, especialmente los pequeños productores, que ven reducidos sus márgenes de beneficio debido a la presencia de múltiples intermediarios en la cadena de suministro. La reducción de estos costos no solo beneficiaría a los productores, sino que también podría resultar en precios más bajos para los consumidores finales.

Competitividad y Sostenibilidad: La competitividad de los pequeños productores agrícolas depende en gran medida de su capacidad para mantener bajos costos de producción y transporte. En muchos casos, los pequeños productores compiten con grandes empresas agrícolas que pueden absorber mejor los costos adicionales debido a economías de escala. Las tarifas diferenciales para pequeños productores permitirían equilibrar esta disparidad, brindándoles una ventaja competitiva que les permita seguir operando de manera sostenible y contribuir al abastecimiento alimentario local y nacional. El presente proyecto al darles este beneficio tarifario podrá concebir que el producto sea competitivo en mercados nacionales, así como pueda aumentar el margen de beneficio por sus productos.

4.3. SOBRE LA CONVENIENCIA PARA UN COBRO JUSTO.

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 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, parte de este proyecto, busca 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.

Finalmente, sobre la conveniencia del proyecto presentado, es importante precisar, que mediante la Resolución número 20213040030335 del 19 de julio de 2021, se establecieron tarifas diferenciales, cambiando la tarifa de \$13.000 pesos a \$700 pesos (año 2021 No incluye FOSEVI) en la estación de peaje denominada la Caimanera del proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, en la cual se disminuyeron los valores en los fines de semana, de viernes 12 pm a Domingo 0:00 y lunes festivo hasta las 00:00, en categoría 1E y 2E.

Esta medida, obtuvo un resultado positivo por parte de la comunidad, los gremios, empresarios y hoteleros, los cuales celebran el aumento de los visitantes luego de la implementación de esta tarifa, la cual busca extenderse de manera similar, mediante la implementación de este proyecto de ley en la Región Caribe, generando un mayor impacto en el turismo regional.

Con esto se demuestra, que como se ha hecho anteriormente, es posible poder establecer mecanismos para implementar tarifas diferenciales que contribuyan al bienestar de los usuarios de las vías y de los sectores que pueden verse afectados por el alto cobro de los peajes.

5. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

La presente iniciativa se radicó mediante unificación durante el mes de mayo del año 2025, conformada por:

1. El 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*, fue radicado el 20 de julio de 2024, con la autoría de los honorables Representantes; Juan Carlos Wills Ospina, Leonardo de Jesús Gallego Arroyave, Armando Antonio Zabaraín D'Arce, Luis David Suárez Chadid, James Hermenegildo Mosquera Torres, Teresa de Jesús Enríquez Rosero, Ángela María Vergara González, César Cristian Gómez Castro, Óscar Rodrigo Campo Hurtado, Eduard Giovanny Sarmiento Hidalgo, Juan Daniel Peñuela Calvache, Luis Ramiro Ricardo Buelvas, Jorge Alberto Cerchiaro Figueroa y del honorable Senador Germán Alcides Blanco.

2. El Proyecto de Ley número 103 de 2024 Cámara, *por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se estructura tarifa diferencial en los peajes de la infraestructura de transporte*, fue radicado el 30 de julio de 2024, con la autoría de los honorables Representantes Carlos Felipe Quintero Ovalle, Álvaro Leonel Rueda Caballero, Karyme Adrana Cotes Martínez, Jorge Alberto Cerchiaro Figueroa, Jhoany Carlos Alberto Palacios Mosquera, Hugo Alfonso Archila Suárez, Luis Carlos Ochoa Tobón, Hugo Danilo Lozano Pimiento, Dolcey Óscar Torres Romero y Gilma Díaz Arias

3. El Proyecto de Ley número 185 de 2024 Cámara, *por medio del cual se modifica la Ley*

105 de 1993 y se establece una tarifa diferencial en la estación de peajes de los municipios de los departamentos de la Región Caribe, en días domingos y festivos. Fue radicado el 14 de agosto de 2024, con la autoría de los honorables Representantes, Modesto Enrique Aguilera Vides, Bayardo Gilberto Betancourt Pérez, Betsy Judith Pérez Arango, Jairo Humberto Cristo Correa, Javier Alexander Sánchez Reyes, Néstor Leonardo Rico Rico, Óscar Rodrigo Campo Hurtado, Sandra Milena Ramírez Caviedes, Luz Ayda Pastrana Loaiza, Hernando González, Mauricio Parodi Díaz, Jorge Méndez Hernández y los honorables Senadores, Antonio Luis Zabaraín Guevara y Carlos Mario Farelo Daza.

Por instrucción de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el mes de marzo del año 2025, se designaron ponentes para presentar informe de ponencia para primer debate a los tres proyectos acumulados, no obstante, **no se llevó a cabo debate por lo que el proyecto fue archivado por artículo 190 de Ley 5ª de 1992.**

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

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

- El proyecto de ley fue aprobado por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes el día 15 de junio de 2021, con el compromiso de adelantar audiencias públicas para poder escuchar a los sectores involucrados. Seguidamente, se nombró una Subcomisión integrada por los honorables Representante Rodrigo Rojas, Aquileo Medina, León Fredy Muñoz, Emeterio Montes, Milton Angulo, Mónica Raigoza, Martha Villalba y Esteban Quintero designada para revisar el contenido y alcance del texto propuesto para segundo debate, para unificar

criterios sobre la materia y posteriormente rendir un informe a la Comisión.

El informe de ponencia para segundo debate del presente proyecto de ley fue socializado el 21 de diciembre de 2021 entre los honorables Representantes integrantes de la Subcomisión creada para revisar el texto propuesto.

Actualmente el proyecto se encuentra archivado por tránsito de legislatura.

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

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

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

- **Resolución de 29 de junio de 2021 por el cual se establecen tarifas diferenciales de peaje denominado las caimaneras del proyecto de asociación público privada de iniciativa privada para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, y**

se dictan otras disposiciones. Conforme a las funciones y competencias de la Agencia Nacional de Infraestructura de conformidad con el Decreto número 4165 de 2011 como entidad del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, que tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados, y en atención a su conocimiento y análisis técnicos, reuniones de socialización, concertación y acuerdos con usuarios y comunidades, llevados a cabo en virtud de sus competencias funcionales, ha propuesto la expedición del presente acto administrativo. Que mediante memorando con número de radicado 20211410076443 del 30 de junio de 2021, la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el numeral 9.8. del artículo 9º del Decreto número 087 de 2011 analizó y viabilizó el otorgamiento de tarifas diferenciales para las categorías 1 y 2 en la estación de peaje la Caimanera, para los vehículos particulares y buses que transitan los días viernes desde las 12.00 pm hasta las 00:00 horas del día Domingo o Lunes Festivos en el corredor Coveñas (Tolú).

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

- **Decreto número 087 de 2011. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias:** el presente proyecto surgió de la necesidad de integrar óptimamente los procesos misionales de infraestructura, y de transporte y tránsito, en lo que se refiere a su articulación con el

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

6. IMPACTO FISCAL.

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

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

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

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

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

“El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 exige que en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos u conceda beneficios tributarios se

explícite cuál es su impacto fiscal y se establezca su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo que dicta anualmente el Gobierno nacional. Las normas contenidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa, con el fin de que ella se realice con conocimiento de causa de los costos fiscales que genera cada una de las leyes aprobadas por el Congreso de la República. También permiten que las leyes dictadas estén en armonía con la situación económica del país y con la política económica trazada por las autoridades correspondientes. Ello contribuye ciertamente a generar orden en las finanzas públicas, lo cual repercute favorablemente en la estabilidad macroeconómica del país. De la misma manera, el cumplimiento de los requisitos establecidos en el mencionado artículo 7° ha de tener una incidencia favorable en la aplicación efectiva de las leyes, ya que la aprobación de las mismas solamente se producirá después de conocerse su impacto fiscal previsible y las posibilidades de financiarlo. Ello indica que la aprobación de las leyes no estará acompañada de la permanente incertidumbre acerca de la posibilidad de cumplirlas o de desarrollar la política pública en ellas plasmada.” (Subrayado fuera de texto original).

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

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

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los Congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el

Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los Congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.”

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

Así las cosas, la tarifa se concibe en el aspecto tributario como el precio exigible por el prestador de un servicio público a los usuarios del mismo, y es diferencial en tanto que constituye una exención parcial distributiva por reducción de la tarifa en uso, con el único fin de hacer de la tarifa un tributo menos oneroso.

En este entendido, una exención parcial en peaje la ha determinado la Corte Constitucional en el siguiente sentido:

“La Corte pone de presente que como se señaló en los apartes preliminares de esta sentencia, cuando una norma tributaria impone una carga y excluye de ella a un sujeto o sector determinado, no puede tachársele de inconstitucional por ese sólo hecho. Y ello por cuanto “las exenciones son medidas fiscales que por sí mismas constituyen una excepción al principio de igualdad, pero que forzosamente no implican su desconocimiento”.

Así mismo ha de tenerse en cuenta que la Constitución no ha consagrado un derecho a recibir o conservar exenciones tributarias, sino que por el contrario ha establecido un deber general de contribuir mediante el pago de tributos al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad (artículo 95-9 de la C.P).

Igualmente, que en esa perspectiva no resulta lógico en principio declarar la inconstitucionalidad de una norma que establece una exención, por el simple hecho de no comprender a otros que habrían podido también ser supuestamente sus destinatarios. Esa determinación corresponde al exclusivo resorte del legislador. En ese orden de ideas, la Corte no encuentra que haya lugar a un condicionamiento de la norma en el sentido señalado por el señor Procurador a partir de la supuesta configuración de una omisión legislativa, pues claramente no se dan los presupuestos señalados por la jurisprudencia para la configuración de dichas omisiones, -particularmente en cuanto no existe en el ordenamiento constitucional una norma que señale el deber específico que se estaría incumpliendo-. Ello implicaría una intervención indebida del Juez Constitucional en el ámbito de la potestad de

configuración reconocida al legislador en materia tributaria. Ahora bien, como ya se ha expresado lo anterior no implica un pronunciamiento sobre eventuales decisiones del legislador encaminadas a determinar que las ambulancias de los cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios estén cubiertas por la exención mencionada. En conclusión, no puede entenderse vulnerado en manera alguna el principio de igualdad” Sentencia C-508 de 2006.

7. CONFLICTO DE INTERÉS.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) *Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el Congresista tiene un interés*

particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

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

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

Parágrafo 1º. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los Congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto. **Parágrafo 2º.** Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los Congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

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

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

Corte Constitucional (2019). Sentencia C-278 de 2019 <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30038148>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De los y los honorables Representantes,

 Juan Carlos Willis Ospina Representante a la Cámara Partido Conservador	 Modesto Enrique Aguilera Vides Representante a la cámara Partido Cambio Radical
 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante a la Cámara Partido Liberal	


Walter Montoya

PRESENTE

El día 30 de Julio del año 2025.

Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de Ley ☒ Auto Legislativo

No. 138 Con su correspondiente Exposición de Motivos suscrita Por:

Hr. Juan Carlos Willis y otros.

SECRETARÍA GENERAL

Carrera 7 No. 8 – 68 Edificio Nuevo del Congreso.
Bogotá – Colombia

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 139 DE 2025
CÁMARA

por medio de la cual se exalta como una manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, que se celebra en el municipio de Planeta Rica, en el departamento de Córdoba.

Bogotá, D. C., 30 de julio de 2024.

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

Referencia: PROYECTO DE LEY NÚMERO 139 DE 2025 CÁMARA, *por medio de la cual se exalta como una manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, que se celebra en el municipio de Planeta Rica, en el departamento de Córdoba.*

Cordial saludo.

En nuestra condición de Congresistas y en cumplimiento de los artículos 150 y 154, de la Constitución Política, así como de los artículos 139, 140 y 145 de la Ley 5ª de 1992, nos disponemos a radicar ante la honorable Cámara de Representantes el presente proyecto de ley, que tiene por objeto rendir homenaje y brindar reconocimiento legal y cultural al Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, evento de gran tradición que se realiza en el municipio de Planeta Rica, en el departamento de Córdoba.

De la Congresista;


ANA PAOLA GARCÍA SOTO
Representante a la Cámara
Departamento de Córdoba

TEXTO PROPUESTO
PROYECTO DE LEY NÚMERO 139 DE
2025 CÁMARA

por medio de la cual se exalta como una manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, que se celebra en el municipio de Planeta Rica, en el departamento de Córdoba

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Exáltese como manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel

Emiro Naranjo Montes, que se celebra anualmente en el municipio de Planeta Rica, en el departamento de Córdoba, con el objetivo de fortalecer su reconocimiento colectivo por su aporte a la conservación, promoción y divulgación de la música tradicional de bandas folclóricas colombianas.

Asimismo, ratifíquese al Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes como elemento relevante del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, al constituirse en un espacio de encuentro, formación y divulgación de los saberes musicales tradicionales que refuerzan la raíz cultural del Caribe colombiano y del país.

Artículo 2º. El Ministerio de Cultura, en colaboración con la Gobernación de Córdoba y la Alcaldía de Planeta Rica, podrá incluir dentro de sus programas de intervención, el respaldo técnico, logístico y financiero para el desarrollo del Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, conforme a la disponibilidad presupuestal.

La Gobernación del departamento de Córdoba, la Alcaldía del municipio de Planeta Rica y demás entes territoriales, iniciarán los procesos con las comunidades portadoras de la manifestación, del Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes a efectos de generar procesos para el reconocimiento y protección en el ámbito de sus territorios. De la misma manera, los portadores, la Alcaldía del municipio de Planeta Rica y demás entes territoriales, junto con la Gobernación del departamento de Córdoba, servirán de interlocutores con el Ministerio de Cultura para que este les permita llevar el nivel de reconocimiento y protección de la manifestación en el ámbito nacional, con la inclusión en la lista indicativa y con el Plan Especial de Salvaguarda.

Artículo 3º. Autorícese al departamento de Córdoba para que adelante las gestiones de interacción con los municipios en los que se evidencie la práctica de la manifestación cultural de Concurso de Bandas Folclóricas, generando estrategias que permitan fomentar la gestión y transmisión de los saberes, conocimientos y prácticas folclóricas, en el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, que se celebra en el municipio de Planeta Rica, Córdoba, para favorecer el relevo generacional y garantizar la permanencia de esta manifestación.

Artículo 4º. Autorícese al Gobierno nacional, al departamento de Córdoba y a los municipios que lo componen, para que, de acuerdo con los recursos que se incluyan en los respectivos presupuestos y en concordancia con el principio de autonomía presupuestal, se adelanten obras o actividades que fortalezcan el Concurso Nacional de Bandas Miguel Emiro Naranjo, que se celebra en Planeta Rica.

De igual forma, quedan autorizados para impulsar y apoyar ante otras entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios

a los que les autoricen apropiarse en los presupuestos locales y en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia fiscal, destinados al objeto que refiere la presente ley.

Las obras y/o actividades que se adelanten serán consensuadas entre los diferentes niveles de las administraciones nacional y territorial.

El Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes que se realiza en el municipio de Planeta Rica - Córdoba, corresponde igualmente a una manifestación de la cultura de la región y para su realización, la entidad territorial en cuestión definirá las condiciones operativas y logísticas que permitan su éxito.

Artículo 5º. Autorícese a RTVC - Sistema de Medios Públicos - a realizar una producción de radio y una de televisión, que serán transmitidas al país por Radio Nacional de Colombia, el Canal Institucional y Señal Colombia, respectivamente, y sus plataformas digitales, sobre el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, que se celebra en el municipio de Planeta Rica, en el departamento de Córdoba, destacando a la vez la diversidad social, geográfica y económica de la región.

Parágrafo. Los productos audiovisuales producidos por RTVC - Sistema de Medios Públicos, sobre el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, de que trata el presente artículo, podrán ser retransmitidos por los canales públicos de televisión nacional y regional, el canal del Congreso y las emisoras de radio de interés público, a discreción de cada uno de ellos.

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

De la Congresista:


ANA PAOLA GARCÍA SOTO
Representante a la Cámara
Departamento de Córdoba

TRÁMITE DEL PROYECTO

Origen: Congresual.

Autora: Representante a la Cámara por el departamento de Córdoba, Ana Paola García Soto.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Es importante precisar que, para la elaboración del presente proyecto de ley, se tomó como referencia el articulado de la Ley 2398 de 2024, de mi autoría, así como algunos apartes de la exposición de motivos del que en su momento fue el Proyecto de Ley número 264 de 2022 Cámara 161 de 2023 Senado.

1. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene como propósito rendir homenaje y brindar reconocimiento legal y cultural al Concurso Nacional de Bandas

Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, evento de gran tradición que se realiza en el municipio de Planeta Rica, en el departamento de Córdoba, que desde hace décadas viene promoviendo la música de bandas folclóricas como símbolo de la identidad cultural del Caribe colombiano y de toda la Nación.

Este concurso ha sido semillero de talentos, espacio de formación musical y punto de encuentro de agrupaciones de diversas regiones del país, permitiendo que pervivan los saberes ancestrales y las expresiones musicales que forman parte del Patrimonio Cultural Inmaterial de Colombia.

Nombrado en honor al maestro Miguel Emiro Naranjo Montes, insigne músico cordobés y referente de la música de banda en Colombia, este evento representa no solo una celebración artística, sino también una plataforma de intercambio intergeneracional que fortalece el tejido social y cultural del país.

2. FUNDAMENTOS DE DERECHO

2.1. Constitución Política

Artículo 7º. El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.

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

Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

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

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

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

Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este

intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

El Procurador General de la Nación o uno de los ministros del gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un Incidente de Impacto Fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oirán las explicaciones de los proponentes sobre las consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.

Parágrafo. Al interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva.

Artículo 341. El gobierno elaborará el Plan Nacional de Desarrollo con participación activa de las autoridades de planeación, de las entidades territoriales y del Consejo Superior de la Judicatura y someterá el proyecto correspondiente al concepto del Consejo Nacional de Planeación; oída la opinión del Consejo procederá a efectuar las enmiendas que considere pertinentes y presentará el proyecto a consideración del Congreso, dentro de los seis meses siguientes a la iniciación del período presidencial respectivo.

Con fundamento en el informe que elaboren las comisiones conjuntas de asuntos económicos, cada corporación discutirá y evaluará el plan en sesión Plenaria. Los desacuerdos con el contenido de la parte general, si los hubiere, no serán obstáculo para

que el gobierno ejecute las políticas propuestas en lo que sea de su competencia. No obstante, cuando el gobierno decida modificar la parte general del plan deberá seguir el procedimiento indicado en el artículo siguiente.

El Plan Nacional de Inversiones se expedirá mediante una ley que tendrá prelación sobre las demás leyes; en consecuencia, sus mandatos constituirán mecanismos idóneos para su ejecución y suplirán los existentes sin necesidad de la expedición de leyes posteriores, con todo, en las leyes anuales de presupuesto se podrán aumentar o disminuir las partidas y recursos aprobados en la ley del plan. Si el Congreso no aprueba el Plan Nacional de Inversiones Públicas en un término de tres meses después de presentado, el gobierno podrá ponerlo en vigencia mediante decreto con fuerza de ley.

El Congreso podrá modificar el Plan de Inversiones Públicas siempre y cuando se mantenga el equilibrio financiero. Cualquier incremento en las autorizaciones de endeudamiento solicitadas en el proyecto gubernamental o inclusión de proyectos de inversión no contemplados en él, requerirá el visto bueno del Gobierno nacional.

Artículo 345. En tiempo de paz no se podrá percibir contribución o impuesto que no figure en el presupuesto de rentas, ni hacer erogación con cargo al Tesoro que no se halle incluida en el de gastos.

Tampoco podrá hacerse ningún gasto público que no haya sido decretado por el Congreso, por las asambleas departamentales, o por los concejos distritales o municipales, ni transferir crédito alguno a objeto no previsto en el respectivo presupuesto.

Artículo 346. El gobierno formulará anualmente el presupuesto de rentas y ley de apropiaciones, que será presentado al Congreso dentro de los primeros diez días de cada legislatura. El presupuesto de rentas y ley de apropiaciones deberá elaborarse, presentarse y aprobarse dentro de un marco de sostenibilidad fiscal y corresponder al Plan Nacional de Desarrollo.

En la ley de Apropiaciones no podrá incluirse partida alguna que no corresponda a un crédito judicialmente reconocido, o a un gasto decretado conforme a ley anterior, o a uno propuesto por el gobierno para atender debidamente el funcionamiento de las ramas del poder público, o al servicio de la deuda, o destinado a dar cumplimiento al Plan Nacional de Desarrollo.

Las Comisiones de Asuntos Económicos de las dos Cámaras deliberarán en forma conjunta para dar primer debate al proyecto de Presupuesto de Rentas y ley de Apropiaciones.

2.2. Leyes

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

Ley 819 de 2003. Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

Ley 1185 de 2008. Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 - Ley General de Cultura- y se dictan otras disposiciones.

Ley 1801 de 2016. Por la cual se expide el código Nacional de Policía y Convivencia. Se establecen disposiciones para la protección de los bienes del Patrimonio Cultural.

2.3. Decretos

Decreto número 1313 de 2008. Por el cual se reglamenta el artículo 7° de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 4° de la Ley 1185 de 2008, relativo al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

Decreto número 2941 de 2009. Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza inmaterial.

Decreto número 1080 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura.

Decreto número 2358 de 2019. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto número 1080 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura, en lo relacionado con el Patrimonio Cultural Material e Inmaterial. Reglamenta el objeto, integración, definiciones, fomento y titularidad del Patrimonio Cultural Inmaterial y establece el procedimiento de inclusión a la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

3.1. El Patrimonio Cultural

La Unesco (2021) define el patrimonio como “el legado cultural que recibimos del pasado, que vivimos en el presente y que transmitiremos a las generaciones futuras”, los cuales sin duda atraen el turismo e inspiran la creatividad e innovación en los pueblos de hoy. Estos legados pueden ser tangibles, intangibles y naturales; de tipo material o conformado por expresiones vivas heredadas y de gran valor, a las que se les ha dado un considerable significado y sentido, que se han convertido en factores determinantes para mantener la cohesión social, el respeto por la diversidad cultural, permitiendo la inclusión social con enfoque diferencial.

En Colombia, por su parte, la Ley 1185 de 2008, determina que el Patrimonio Cultural de la Nación:

“...está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble

e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, filmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico” (Congreso de la República, 2008).

Es decir, del Patrimonio Cultural de la Nación hacen parte tanto bienes materiales como manifestaciones inmateriales a las que se les ha atribuido un significado representativo a partir de procesos sociales y culturales de años, o incluso de cultura presente, siempre que generen procesos de identidad en las comunidades. Los primeros se declaran como bienes de interés cultural, mientras que, las segundas deben ser incluidas en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) conforme a unos criterios de valoración y al cumplimiento de unos requisitos. En Colombia ambas declaraciones se hacen a través de acto administrativo, por medio del cual se decide que esos bienes o manifestaciones quedan cobijadas por el Régimen Especial de Protección o de Salvaguardia de que trata la Ley 397 de 1997, con sus modificaciones, adiciones y reglamentaciones.

Ahora bien, en el caso de este proyecto de ley, se busca exaltar el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, que se celebra anualmente en el municipio de Planeta Rica, en el departamento de Córdoba, como manifestaciones del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, autorizándose al Ministerio de Cultura para asesorar el proceso de postulación a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial y el posterior desarrollo del Plan Especial para su Salvaguardia. En consecuencia, solo se refiere a la modalidad del Patrimonio Cultural Inmaterial, el cual es definido por el artículo 2.5.1.2. del Decreto número 2358 de 2019, que modificó el Decreto número 1080 de 2015, como:

“El Patrimonio Cultural Inmaterial está integrado por los usos, prácticas, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos, espacios culturales y naturales que les son inherentes, así como por las tradiciones y expresiones orales, incluidas las lenguas, artes del espectáculo, usos sociales, rituales y actos festivos, conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo, técnicas artesanales, que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte de su Patrimonio Cultural. El Patrimonio Cultural Inmaterial incluye a las personas que son creadoras o portadoras de las manifestaciones que lo integran”.

Sin embargo, para que las manifestaciones logren ser incluidas allí, requieren seguir una serie de pasos, en donde es indispensable el acompañamiento del Ministerio de Cultura para que preste su guía técnica en la postulación que se debe hacer ante el Consejo de Patrimonio y la elaboración del Plan Especial de Salvaguardia (PES), requisito sine qua non a la hora de postularse. Posterior a ello, se presenta el

PES ante el Consejo de Patrimonio Cultural; luego la autoridad nacional o las autoridades territoriales, indígenas o de los consejos comunitarios de las comunidades afrodescendientes, según sus competencias, expide el Acto administrativo de inclusión en la lista; y finalmente es cuando se pone en marcha y se consolida el PES (Min Cultura, Sf).

Así las cosas, de llegarse a convertir en ley esta iniciativa, se le estaría dando el reconocimiento de la riqueza y potencial a estas manifestaciones culturales, para abrirles la primera puerta, promover el interés sobre ellas, que sean identificadas para que logren ser postuladas, ya sea por el Congreso mismo, otras entidades estatales, grupos sociales, colectividades o comunidades, personas naturales o jurídicas (Resolución número 0330 de 2010 del Ministerio de Cultura), a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, la cual es definida como “un registro de información y un instrumento concertado entre las instancias públicas competentes y las comunidades involucradas, dirigido a aplicar planes especiales de salvaguardia a las manifestaciones que ingresen en dicha lista” (Min Cultura, Sf).

En este proyecto se hacen autorizaciones para que la Nación, el departamento de Córdoba y el municipio de Planeta Rica, dentro de los lineamientos del Marco Fiscal de Mediano plazo, asignen recursos presupuestales para el fomento y la protección de las muestras culturales del Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, como parte del Plan de Salvaguardia que desarrollará el Ministerio de Cultura y que permitirá la financiación de proyectos en pro de su conservación y recuperación. Permitiendo, además, la gestión de recursos económicos adicionales o complementarios ante otras entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales. Asimismo, se autoriza a la Nación para incorporar partidas presupuestales para la realización de ciertas obras de utilidad pública de interés social, histórico, material y audiovisual en el municipio de Planeta Rica, que traten sobre el objeto de la ley.

3.1.1 El patrimonio cultural inmaterial en Colombia

En Colombia existe la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial que contiene las manifestaciones declaradas en el ámbito nacional, y las declaradas como de la humanidad, quedando cobijadas por el Régimen Especial de salvaguardia, protección, sostenibilidad, divulgación y estímulo para las manifestaciones incluidas en ellas, contemplado en la Ley 397 de 1997, modificada y adicionada por la Ley 1185 de 2008; existiendo a demás Listas Representativas de Patrimonio Cultural Inmaterial departamentales, municipales y distritales, que incluyen las manifestaciones según el ámbito territorial al que éstas correspondan.

Dicho Régimen Especial garantiza la salvaguardia de las manifestaciones y expresiones culturales a través de un conjunto de medidas,

planes e instrumentos que promueven no solo su sostenibilidad, sino la del propio Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación, por cuanto son apropiadas por la comunidad cuando se promueve un especial interés en ellas, al ser expresiones inmateriales que le son propias y con las que se identifican (Mejía, Sf).

Las manifestaciones que se han incluido en la LRPCI se enuncian a continuación (Min Cultura, Sf):

LRPCI de la Humanidad, declarada por la Unesco

- Espacio Cultural de San Basilio de Palenque
- Declarada Carnaval de Barranquilla
- Procesiones de Semana Santa de Popayán
- El sistema normativo de los wayuu aplicado por el pütchipuiui
- Carnaval de Negros y Blancos de Pasto
- Los conocimientos tradicionales (Jaguas de Yuruparí) para el Manejo del Mundo de los grupos indígenas del río Pira Paraná
- Músicas de marimba y cantos tradicionales del Pacífico Sur Colombiano
- Fiesta de San Francisco de Asís en Quibdó
- La música vallenata tradicional del caribe colombiano
- Cantos de Trabajo de Llano
- Los conocimientos y técnicas tradicionales asociadas con el Barniz de Pasto Mopa-Mopa

LRPCI de la Nación

- Bëtsnaté o Día Grande de la tradición camëntsá
- Cuadrillas de San Martín
- Carnaval de Riosucio
- Cuadros Vivos de Galeras
- Cultura Sillettera del territorio de Santa Elena
- El Proceso de Formar y Vivir como Nukak Baka (Gente Buena)
- Encuentro de Bandas Musicales de Paipa
- Gualíes, alabaos y levantamientos de tumba, ritos mortuorios de las comunidades afro del Medio San Juan del Pacífico Colombiano
- Sistema de Conocimiento Ancestral de los Pueblos Arhuaco Kuankamo Kogui y Wiwa de la Sierra Nevada de Santa Marta
- Tradición de Celebrar a los Ahijados con Macetas de Alfeñique
- Saberes asociados a la partería afro del Pacífico
- Semana Santa de Ciénaga de Oro

3.1.2. Protección del patrimonio cultural a nivel mundial

Son varios los instrumentos internacionales que salvaguardan el Patrimonio Cultural, a continuación,

se mencionan los más representativos que han sido ratificados por Colombia, comprometiéndose el Estado a formular e implementar políticas públicas específicas para dicho patrimonio.

- *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural (Unesco, 1972, ratificado por la Ley 45 de 1983.*

En ella se determina qué se debe considerar como Patrimonio Cultural y natural, teniendo cada uno de los Estados Partes la obligación de identificarlos, protegerlos, conservarlos, rehabilitarlos y transmitirlos a las generaciones futuras; procurando adoptar políticas, a instituir en su protección, conservación y revalorización; y adoptando medidas jurídicas, científicas, técnicas, administrativas y financieras, entre otras. Asimismo, creó en la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura un Comité intergubernamental de protección del Patrimonio Cultural y natural. Se creó un Fondo para la Protección del Patrimonio Cultural y Natural Mundial.

- *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial (Unesco, 2003), ratificado por la Ley 1037 de 2006.*

Lo dispuesto por este instrumento debe ser respetado al momento de realizar inclusiones en la LRPCI y en los procesos de salvaguardia, pues su finalidad es la salvaguardia y el respeto del Patrimonio Cultural Inmaterial y la sensibilización local, nacional e internacional de la importancia del Patrimonio Cultural Inmaterial.

Define qué se entiende por “Patrimonio Cultural Inmaterial”, cómo se manifiesta, cuáles son las funciones de los Estados parte, las medidas de salvaguardia. Establece las listas representativas del Patrimonio Cultural, los programas, proyectos y actividades como medidas de salvaguardia. 3.2.

Descripción del municipio de Planeta Rica, Córdoba

Planeta Rica es un municipio ubicado en el departamento de Córdoba, en la región del Caribe colombiano, a aproximadamente 70 kilómetros al norte de Montería. Fue creado en 1967 por medio de la ordenanza 009 del 3 de enero. El municipio está dividido políticamente en varios barrios en su área urbana y cuenta con varias veredas en su área rural (Alcaldía de Planeta Rica, s.f.).

Con una población estimada de alrededor de 50,000 habitantes (DANE, proyección a 2020), la mayoría de la población se encuentra en el estrato 1 y 2, lo que refleja un nivel socioeconómico bajo. La economía de Planeta Rica está centrada en actividades del sector primario, especialmente en la ganadería, la agricultura (destacándose en cultivos como la caña de azúcar y el arroz) y la producción de frutas tropicales.

En cuanto a los servicios básicos, el municipio cuenta con una cobertura total de energía eléctrica y acueducto en el área urbana, con una prestación de servicios de buena calidad, aunque aún persisten

desafíos en las áreas rurales, donde el acceso a estos servicios puede ser limitado en algunas zonas. La comunidad es conocida por su espíritu cálido y su capacidad para mantener vivas las tradiciones culturales, destacándose en eventos como el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas (Plan de Desarrollo Municipal de Planeta Rica 2020–2023).

El Concurso Nacional de Bandas Folclóricas de Planeta Rica es uno de los eventos más representativos de la región, celebrando la música y las tradiciones culturales del Caribe colombiano. Este concurso reúne a diferentes bandas de música folclórica que compiten en varias categorías, interpretando géneros tradicionales como el porro, la cumbia y otros ritmos autóctonos de la región. Es una verdadera fiesta cultural que resalta la importancia de la música y el baile en la identidad local y regional, y atrae tanto a locales como a turistas, quienes disfrutan de la vibrante manifestación de la cultura caribeña. Además de las competencias, el evento se caracteriza por desfiles y presentaciones públicas, lo que convierte a Planeta Rica en un centro de encuentro cultural durante los días del concurso (El Meridiano, 2023).

3.3. El Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes

Antes que nada, es preciso señalar que este acápite se fundamenta en datos históricos recopilados de documentos institucionales de la Gobernación de Córdoba y de la Alcaldía del municipio de Planeta Rica, así como de diversas fuentes periodísticas locales y programas culturales desarrollados en la región.

El Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, es una fiesta cultural que ha rendido homenaje a quienes han dedicado sus vidas a preservar y transmitir las expresiones musicales y culturales a las nuevas generaciones, también se ha consolidado como uno de los encuentros más importantes para la preservación y difusión de la música folclórica, donde cada año cuentan con presentaciones en vivo, talleres, conversatorios y actividades culturales que celebran la riqueza musical de Colombia.

Este Concurso dio inicios en el municipio de Planeta Rica en febrero de 1990, bajo el nombre de “Concurso Nacional de Bandas Aficionadas Ciudad Planeta Rica”. La idea de organizar este evento surgió durante una tertulia improvisada, el 29 de junio de 1989, en el marco del XIII Festival Nacional del Porro en San Pelayo. En esa reunión participaron el folclorista Guillermo Valencia Salgado (Compa’e Goyo), el doctor Elías Bechara Zainúm (gestor de la Universidad de Córdoba y de la Universidad del Sinú), Fabio Eliecer Londoño Narváez (docente e historiador) y Miguel Emiro Naranjo Montes (docente y músico).

Al llegar a Planeta Rica el maestro Miguel Emiro Naranjo y el profesor Fabio Eliecer Londoño Narváez convocaron a diversas personalidades amantes de la cultura para que, pudieran conocer la

finalidad de la propuesta y entender la importancia de la misma y así fortalecer la identidad cultural de Planeta Rica en el ámbito mundial. Fue entonces como se formó el comité dinamizador que, desde sus inicios, se encargó de elaborar las bases, estatutos y objetivos del Concurso de Bandas Musicales, con el fin de dignificar y preservar tanto la música de bandas como a los músicos que las interpretan. Este evento se consolidó como un hito en la Región Caribe, siendo pionero en el reconocimiento y la preservación del Patrimonio Cultural y musical de la zona.

El Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes se realiza desde 1990, aunque tuvo una pausa de más de dos décadas entre 1997 y 2017. Tras su reactivación en 2017, el evento se ha llevado a cabo de manera continua, completando hasta la fecha 26 ediciones. Este concurso no solo ha ofrecido espacios de disfrute para la población adulta, sino que también ha fomentado la participación de niños y jóvenes, acercándolos a las manifestaciones culturales que conforman nuestra identidad.

Este evento cultural tiene una gran relevancia en el municipio de Planeta Rica. Se trata de una celebración que honra la música tradicional y las expresiones folclóricas del Caribe colombiano, convirtiéndose en uno de los principales referentes de la identidad cultural de la comunidad planetaricense y un espacio fundamental para la conservación y difusión del legado musical de la región.

El concurso es conocido por su capacidad para reunir a bandas de música folclórica provenientes de diferentes regiones de Colombia, que compiten en diversas categorías e interpretan géneros tradicionales como el porro, el fandango y otros ritmos autóctonos. Cada banda ofrece presentaciones llenas de energía y color, reflejando la diversidad cultural y la riqueza rítmica del Caribe colombiano. Además de los músicos, también juegan un papel esencial en la representación de la identidad cultural las coreografías y danzas que acompañan las presentaciones.

Este concurso lleva el nombre de Miguel Emiro Naranjo Montes, en honor al destacado músico y compositor, cuya influencia en la música folclórica de la región sigue siendo un legado vivo. Desde su creación, el evento ha funcionado como una plataforma para artistas locales, nacionales e internacionales, permitiéndoles mostrar su talento y compartir sus creaciones con una audiencia diversa. El concurso también fomenta el intercambio cultural entre los participantes, quienes tienen la oportunidad de conocer y enriquecer sus repertorios musicales, contribuyendo a la preservación de la música tradicional colombiana.

A lo largo de los años, el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas se ha convertido en un importante motor de proyección para la cultura de Planeta Rica, fortaleciendo el sentido de pertenencia de la comunidad y atrayendo a turistas que buscan

conocer las expresiones folclóricas del Caribe colombiano. Además, el evento desempeña un papel esencial en la promoción de la identidad cultural entre los jóvenes, quienes tienen la oportunidad de explorar sus talentos y desarrollar sus capacidades artísticas a través de la música y la danza.

Este festival no solo celebra la música, sino que también promueve la convivencia social, la integración familiar y el orgullo por las tradiciones locales. Con el paso de los años, el concurso ha recibido delegaciones de diversas partes del país, lo que ha permitido ampliar la difusión de la música de Planeta Rica y enriquecer el intercambio cultural. Asimismo, ha sido un espacio para que comunidades afrodescendientes exhiban sus expresiones culturales, en un ambiente de respeto y reconocimiento.

Se pretende exaltar el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes como una manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de Colombia. Su principal objetivo es preservar e impulsar las tradiciones culturales más puras de la ciudad de Planeta Rica y su región, representadas por el porro y el fandango en sus diferentes modalidades, como las agrupaciones de gaitas, tambores, bandas de música y orquestas tropicales. El evento también busca abrir espacios a nuevas propuestas musicales de artistas jóvenes, tanto locales como nacionales, que contribuyan al fortalecimiento de la identidad cultural del municipio y la región.

El concurso se ha establecido como un punto de encuentro para los cultores de esta expresión musical y dancística, brindando un escenario donde se pueden compartir conocimientos y enriquecer el Patrimonio Cultural. La ciudad de Planeta Rica, por su ubicación estratégica, su afluencia turística y su infraestructura hotelera, ofrece las condiciones ideales para este propósito. El evento también busca promover estas tradiciones a través de los medios de comunicación, la tecnología y las instituciones educativas, con el objetivo de fortalecer los valores éticos y morales en la sociedad. El porro y el fandango, lejos de promover actitudes negativas como la violencia o la drogadicción, reafirman la identidad cultural frente a los desafíos de la globalización, convirtiéndose en un hecho social y cultural que resguarda lo verdadero.

En conclusión, el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes no solo tiene un impacto significativo para la comunidad de Planeta Rica, sino que también desempeña un papel crucial en la consolidación y preservación de la cultura folclórica colombiana. Su celebración contribuye a fortalecer el Patrimonio Cultural Inmaterial de la región, reafirma la identidad local y proyecta a Planeta Rica como un referente cultural y turístico en Colombia, aspirando a ser un baluarte de la identidad cultural del municipio.

Bibliografía

Alcaldía de Planeta Rica. (s.f.). *Reseña histórica*. Recuperado de: <https://planetarica-cordoba.gov.co>

Alcaldía de Planeta Rica. (2020). *Plan de Desarrollo Municipal 2020–2023*. Recuperado de <https://planetarica-cordoba.gov.co>

Antecedentes del Proyecto de Ley número 264 de 2022 Cámara - 161 de 2023 Senado. Se puede consultar en: <https://www.camara.gov.co/mapale> Hoy Ley 2398 de 2024. Recuperada de: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2398_2024.html

El Meridiano. (2023, septiembre 4). *Planeta Rica vibró con el Concurso Nacional de Bandas*. Recuperado de <https://elmeridiano.co>

ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL

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

Ahora bien, en cumplimiento a la disposición referida, se deja de manifiesto que, el gasto de que tratan algunos artículos, no se impone u ordena, sino que se autoriza, para que los entes territoriales y el gobierno incorporen dentro del Presupuesto General de la Nación y/o impulsen a través del sistema nacional de cofinanciación las apropiaciones requeridas para dar cumplimiento a lo allí estipulado.

La Corte Constitucional le ha reconocido al Congreso de la República la facultad que tiene para aprobar proyectos de ley que comporten gasto público, siempre y cuando no se imponga su ejecución, sino que se faculte al gobierno para incluir las partidas correspondientes en el Presupuesto General de la Nación, en los siguientes términos:

“La jurisprudencia ha indicado que tanto el Congreso de la República como el Gobierno nacional poseen iniciativa en materia de gasto público. El Congreso está facultado para presentar proyectos que comporten gasto público, pero la inclusión de las partidas presupuestales en el presupuesto de gastos es facultad exclusiva del gobierno. También ha indicado que el legislador puede autorizar al Gobierno nacional para realizar obras en las entidades territoriales, siempre y cuando en las normas respectivas se establezca que el desembolso procede a través del sistema de cofinanciación¹”.

Además, téngase en cuenta que, para el Alto Tribunal ², el análisis del impacto fiscal de las

¹ Corte Constitucional. Sentencia C - 411 de 2009. Magistrado Ponente: Juan Carlos Henao Pérez. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2009/C-441-09.htm>

² Corte Constitucional. Sentencia C-507 de 2008.

normas, en el cuerpo del proyecto de ley, no es requisito sine qua non para su trámite legislativo, ni debe ser una barrera para que el Congreso ejerza sus funciones, ni crea un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda; es más, hacer el análisis del impacto fiscal no recae únicamente en el legislador, sobre este punto consideró que:

“...el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los Congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el marco fiscal de mediano plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto”³ (SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Lo anterior significa que, en cualquier momento del trámite legislativo, el Ministro de Hacienda y Crédito Público podrá ilustrarle a este Congreso las consecuencias económicas del presente proyecto de ley, ya sea de manera oficiosa o a petición; toda vez que, de acuerdo con el proceso de racionalidad legislativa, la carga principal del análisis de impacto fiscal reposa en esta cartera por contar con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica; esto sin desconocer que el trámite del proyecto no se viciaría si no se llegase a contar con tal pronunciamiento por parte de Hacienda⁴.

RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

El artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, impone a los autores y ponentes la obligación de presentar en el cuerpo de la exposición de motivos de los proyectos de ley, un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés para los Congresistas en el marco de la discusión y votación de los mismos.

Así las cosas, dándole cumplimiento a la ley, en nuestra calidad de autores del presente proyecto, manifestamos que, no genera conflictos de interés a los Congresistas que participen en su discusión y votación, por ser de interés general, común a todos en igualdad de condiciones, que puede coincidir y

fusionarse con los intereses del electorado; es decir, no se materializa una situación concreta que resulte en un beneficio particular. Tampoco hay un beneficio actual que se configure en circunstancias presentes. Y mucho menos existe un beneficio directo que se pueda producir de forma específica respecto de los Congresistas, de sus cónyuges, compañeros o compañeras permanentes, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

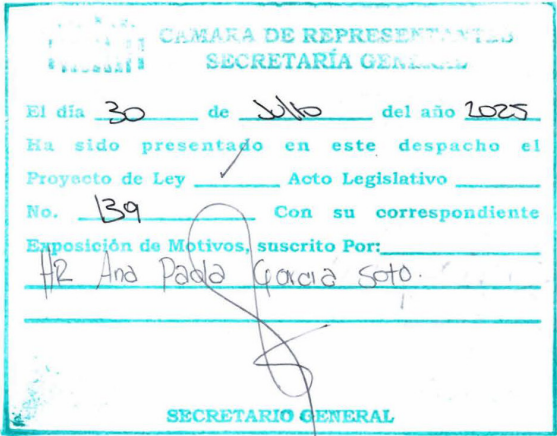
Sobre el particular, para el Consejo de Estado:

“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el Congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del Congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”⁵ (SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Aun dadas las anteriores aclaraciones, se recuerda que los conflictos de interés son personales y le corresponde a cada Congresista evaluarlos, lo que significa que, si algún Congresista considera estar inmerso en una causal por la cual deba declararse impedido, está en todo su derecho de ponerla a consideración.

De la Congresista;


ANA PAOLA GARCÍA SOTO
Representante a la Cámara
Departamento de Córdoba


CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL
El día 30 de Julio del año 2025
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley ☒ Acto Legislativo
No. 139 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
#2 Ana Paola García Soto
SECRETARIO GENERAL

Magistrado Ponente: Jaime Córdoba Triviño. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/C-507-08.htm>

³ Corte Constitucional. Sentencia C-866 de 2010. Magistrado Ponente: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2010/C-866-10.htm>

⁴ Corte Constitucional. Sentencia C-502 de 2007. Magistrado Ponente: Manuel José Cepeda Espinosa. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/c-502-07.htm>

⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado número FI. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

PROYECTO DE LEY NÚMERO 140 DE 2025
CÁMARA

por medio de la cual se crea la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) desde las instituciones de educación preescolar, básica y media en Colombia y se dictan otras disposiciones

Bogotá, D. C., 30 de julio de 2024.

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL
CÁMARA DE REPRESENTANTES

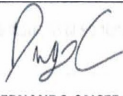
Ciudad

Referencia: PROYECTO DE LEY NÚMERO 140 DE 2025 CÁMARA, por medio de la cual se crea la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) desde las instituciones de educación preescolar, básica y media en Colombia y se dictan otras disposiciones.

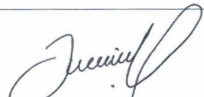
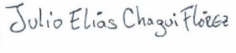
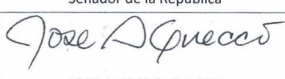
Cordial saludo.

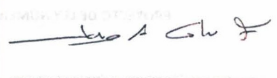
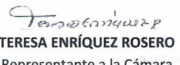
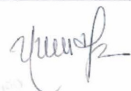
En nuestra condición de Congresistas y en cumplimiento de los artículos 150 y 154, de la Constitución Política, así como de los artículos 139, 140 y 145 de la Ley 5ª de 1992, nos disponemos a radicar ante la honorable Cámara de Representantes el presente proyecto de ley, que tiene por objeto establecer el marco jurídico para la creación de la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) desde las Instituciones de Educación Preescolar, Básica y Media en Colombia, con el fin de garantizar el bienestar emocional, prevenir problemas psicológicos y trastornos mentales, y promover una atención integral para esta población, además de lo establecido en la Ley 1616 de 2013.

De los Congresistas;

 ANA PAOLA GARCÍA SOTO Representante a la Cámara Departamento de Córdoba	 DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca
--	--

 JOSE ELIECER SALAZAR LOPEZ Representante a la Cámara Departamento del Cesar	 MILENE JARAVA DÍAZ Representante a la Cámara Departamento de Sucre
 ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara Departamento del Guainía	 CAMILO ESTEBAN ÁVILA MORALES Representante a la Cámara Departamento del Vaupés

 JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República	 JOHN MOISES BESAILE Senador de la República
 ALFREDO DELUQUE ZULETA Senador de la República	 JULIO ELIAS CHAGUI FLOREZ Senador de la República
	 JOSE ALFREDO GNECCO

	Senador de la República
 HERNANDO GUIDA PONCE Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira
 TERESA ENRÍQUEZ ROSERO Representante a la Cámara Departamento de Nariño	 NORMA HURTADO SÁNCHEZ Senadora de la República

TEXTO PROPUESTO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 140 DE 2025
CÁMARA

por medio de la cual se crea la ruta integral de prevención y atención para la salud mental de niños, niñas y adolescentes (RISMNA) desde las instituciones de educación preescolar, básica y media en Colombia y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1º. Objeto. El presente proyecto de ley tiene como objeto establecer el marco jurídico para la creación de la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) desde las Instituciones de Educación Preescolar, Básica y Media en Colombia, con el fin de garantizar el bienestar emocional, prevenir problemas psicológicos y trastornos mentales, y promover una atención integral para esta población, además de lo establecido en la Ley 1616 de 2013.

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. La creación e implementación de la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) desde las Instituciones Públicas y Privadas de Educación Preescolar, Básica y Media en Colombia tendrá aplicación en todo el territorio nacional, bajo el acompañamiento de las secretarías de educación y salud del orden territorial y la coordinación del Ministerio de Educación Nacional y Ministerio de Salud y Protección Social.

Parágrafo. Las acciones afirmativas contenidas en esta ley tendrán un enfoque diferencial con respecto a la territorialidad, género, etnia, religión, nacionalidad, ideología política o filosófica, discapacidad y sexo.

Se establecerán medidas especiales en beneficio de niños, niñas y jóvenes pertenecientes a comunidades étnicas, negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, así como de aquellos y aquellas que hayan sido víctimas de violencia intrafamiliar, víctimas de violencia sexual o del conflicto armado, que vivan en zonas rurales, o que tengan orientaciones sexuales o identidad de género diversas.

Artículo 3º. Conceptos. Para efectos de la aplicación e interpretación de la presente ley se establecen los siguientes conceptos:

a) Salud mental en la infancia y la adolescencia: significa un mejor desarrollo emocional en la adultez, así como aprender destrezas sociales saludables y un óptimo enfrentamiento de problemas. Los niños, niñas y adolescentes que son mentalmente sanos desarrollan una calidad de vida ideal y se desempeñan mejor en la casa, la escuela y la comunidad. La salud mental no se limita a la ausencia de trastornos, sino que implica el desarrollo de competencias emocionales, sociales y cognitivas que permiten el bienestar, la resiliencia y la participación activa de su vida escolar y social.

b) Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA): es un conjunto de acciones y servicios organizados, con el propósito de promover la salud mental, identificar y prevenir los trastornos y/o enfermedades mentales, y brindar una atención integral a niños, niñas y adolescentes. Esta ruta tiene como fin asegurar la detección, intervención y seguimiento oportuno, así como el acceso equitativo a servicios de salud mental, mediante la coordinación intersectorial entre las instituciones educativas y el sistema de salud, con miras a garantizar el bienestar emocional y psicológico de esta población en Colombia.

c) Trastornos y/o enfermedades mentales en niños, niñas y adolescentes: son alteraciones de la salud mental que afectan su bienestar emocional y su funcionamiento diario. Estos pueden manifestarse en problemas como la depresión, la ansiedad, problemas del neurodesarrollo y de conducta, entre otros.

d) Brigada de diagnóstico en salud mental: es un equipo multidisciplinario que realiza evaluaciones y diagnósticos relacionados con la salud mental. Está compuesta por profesionales especializados en psicología, psiquiatría y trabajo social, los cuales tendrán la responsabilidad de realizar el abordaje coordinado, interdisciplinario e interinstitucional de los problemas en salud mental en instituciones educativas y brindar apoyo en la sensibilización a la comunidad educativa de la respectiva territorial.

CAPÍTULO II

Ruta de Atención Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA)

Artículo 4º. Creación y componentes de la Ruta. Créase la Ruta Integral para la Prevención y Atención de la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes “RISMNA”, la cual estará a cargo del Ministerio de Educación Nacional y del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), y cuya coordinación para la implementación estará a cargo del Ministerio de Salud y Protección Social.

Para el desarrollo de la Ruta Integral para la Prevención y Atención de la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes “RISMNA” se tendrán en cuenta los siguientes componentes:

1. Promoción y educación en salud mental para la prevención. Se enfoca en crear conciencia, educar, desarrollar habilidades socioemocionales, prevenir conductas de riesgo y reducir el estigma relacionado con la salud mental. Esto por medio de programas y acciones implementadas en las instituciones de educación preescolar, básica y media que busquen promover el bienestar psicoemocional, identificar factores de riesgo, prevenir los problemas psicológicos y trastornos y/o enfermedades mentales, y conductas suicidas en los niños, niñas y adolescentes, generando un entorno propicio para su crecimiento, desarrollo y éxito educativo.

Algunas acciones que pueden formar parte de este componente son: el desarrollo de programas educativos que promuevan la salud mental y estilos de vida saludables, primeros auxilios educativos, implementación de campañas de concientización y sensibilización en la comunidad educativa y capacitación del personal educativo.

1.1 Componente de Bienestar Socioemocional y Promoción de la Salud Mental: Fomentar estrategias preventivas universales, educación emocional y apoyo psicosocial.

1.2 Componente de Prevención y Atención de Trastornos Mentales: Acciones específicas de detección, intervención y tratamiento de casos diagnosticados.

2. Detección temprana y evaluación integral de trastornos y/o enfermedades mentales. Consiste en detectar y evaluar de manera temprana los problemas psicológicos o trastornos mentales en niños, niñas y adolescentes, para proporcionar una intervención adecuada y oportuna. Esto permitirá abordarlos de manera efectiva, antes de que se agraven y afecten negativamente el bienestar y el desarrollo de esta población, por lo que los profesionales de la salud y educadores deberán estar capacitados para reconocer las señales de alerta.

3. Atención integral y accesible desde la articulación intersectorial. Se enfoca en garantizar una atención integral, equitativa y coordinada entre diferentes entidades para garantizar la salud mental de los niños, niñas y adolescentes. Esto

implica la disponibilidad de servicios adecuados y diferenciales, la eliminación de barreras de acceso, la coordinación entre diferentes sectores, la participación multidisciplinaria de diferentes actores, el enfoque centrado en el niño y la familia, y la continuidad de la atención a lo largo del tiempo.

4. Atención especializada en población con discapacidad cognitiva. Todos los actores deben recibir capacitación especial para ayudar en la detección de enfermedades mentales en personas con discapacidad cognitiva, requiriendo protocolos diferenciados de acuerdo con las características de la discapacidad, un enfoque multidisciplinario y el uso de herramientas adaptadas para asegurar una intervención adecuada.

5. Enfoque integral y holístico. Abordar la salud mental de los niños, niñas y adolescentes no solo desde una perspectiva psicológica o médica, sino también considerando aspectos sociales, emocionales, educativos y familiares. Esto garantiza que los niños reciban una atención completa que considere todas las dimensiones de su bienestar.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Salud y Protección Social podrá incluir otros actores del sector público y/o privado que requiera para el desarrollo de los componentes de la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA). En donde se establecerán mecanismos de participación activa de la comunidad educativa, incluyendo asociaciones de padres y cuidadores, con el fin de fortalecer la prevención y la promoción del bienestar socioemocional en entornos escolares y familiares.

Estos actores deberán seguir los lineamientos emitidos por el Ministerio de Salud y Protección Social, siempre desde la garantía de derechos humanos.

Parágrafo 2º. El Ministerio de Salud y Protección Social articulará de forma diferenciada la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) dentro de las Rutas Integrales de atención en salud (RIAS), garantizando el derecho fundamental a la salud estipulado en la Ley 1751 de 2015.

Parágrafo 3º. El Ministerio de Educación Nacional bajo el acompañamiento del Ministerio de Salud y Protección Social, en un plazo no mayor a doce meses a partir de la expedición de la presente ley, definirán la articulación, diferenciación y alcance que tiene la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) con la Ruta de Atención Integral para la Convivencia Escolar estipulada en el artículo 29 del capítulo V de la Ley 1620 de 2013, concibiendo la salud mental de los niños, niñas y adolescentes desde un enfoque holístico e integral que considere el entorno familiar, social, económico, cultural, biológico y otros aspectos individuales, y no únicamente como un problema de convivencia escolar.

Así mismo, el Ministerio de Educación Nacional deberá tener en cuenta los lineamientos de Abordaje pedagógico de situaciones de riesgo para la vida de niñas, niños y adolescentes, contemplado en la Ley 2414 de 2024.

Para su desarrollo, se garantizará la participación de expertos en salud mental infantil, representantes del sector educativo, organizaciones de la sociedad civil y familias.

Adicionalmente, el Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Salud y Protección Social deberán presentar informes anuales al Congreso de la República sobre los avances en la implementación de dicha articulación.

CAPÍTULO III

Implementación de la Ruta de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) desde las instituciones de educación públicas y privadas

Artículo 5º. Activación de la Ruta Integral. Las instituciones de educación preescolar, básica y media en Colombia, como primera instancia, deberán activar la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) para el desarrollo de todos sus componentes establecidos en el artículo 4º, en coordinación y acompañamiento de las secretarías de educación y salud del ente territorial o distrital, cómo de los actores que hacen parte del sistema de salud en Colombia.

El Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Salud y Protección Social definirán los procesos y los protocolos que deberán seguir las entidades e instituciones de educación pública y privadas en coordinación con las Entidades de Prestadoras de Salud (EPS) o quien las sustituya, en todos los casos en que se vea afectada la salud mental de los estudiantes de las instituciones educativas, articulando una oferta de servicio ágil, integral y complementario.

Los procesos y protocolos que establezca el Gobierno nacional deberán tener en cuenta:

1. Una vez se identifique un caso de problema psicológico y/o trastorno de salud mental, el cuerpo docente es el actor que activa la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA), siguiendo el protocolo previamente establecido por el Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Salud y Protección Social.

2. Principalmente, el profesor o cualquier miembro de la comunidad educativa deberá informar de inmediato a la autoridad educativa competente y al equipo de salud mental de la institución.

3. Se deberá recopilar información relevante sobre el comportamiento y desempeño del estudiante, respetando su confidencialidad.

4. Se pondrá en conocimiento de los hechos a los padres de familia o acudientes de los niños, niñas y adolescentes que tengan problemas psicológicos

o problemas/trastornos de salud mental, para compartir las preocupaciones y recomendar una evaluación profesional.

5. Se notificará al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) y al Sistema General de Seguridad Social en Salud para garantizar el ingreso a una adecuada atención.

6. Se garantizará un seguimiento constante y colaborativo con el equipo interdisciplinario para garantizar el apoyo y la intervención adecuada para el estudiante afectado.

Parágrafo transitorio. El Gobierno nacional reglamentará la materia dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.

Parágrafo 1º. Previamente se realizará la capacitación para la implementación de la RISMNA a los actores implicados, principalmente al cuerpo docente y a las directivas de las instituciones de educación preescolar, básica y media.

Parágrafo 2º. Se propenderá por crear canales de articulación entre la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) y el Modelo de Acción Integral Territorial (MAITE) establecido por la Resolución número 2626 de 2019 Expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social.

Parágrafo 3º. La Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) se articulará con la Red Integral de Prestación de Servicios de Salud Mental establecida en el Capítulo II de la Ley 1616 de 2013.

Parágrafo 4º. En la activación de la Ruta, las instituciones rurales podrán ajustar los protocolos según sus particularidades culturales, geográficas y sociales, previa orientación técnica de las secretarías territoriales de educación y salud.

Artículo 6º. Programa “Mentes Activas”. Créase el programa “Mentes Activas” bajo el componente 2 de la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) establecido en el artículo 4º, el cual estará a cargo de las Entidades Prestadoras de Salud (EPS) o quien las sustituya, el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), las secretarías de salud de las entidades de orden territorial, cuya coordinación para la implementación estará en el Ministerio de Salud y Protección Social.

“Mentes Activas” es un programa que tiene como objetivo principal promover el bienestar emocional y la salud mental de niños, niñas y adolescentes a través de tamizajes en instituciones de educación preescolar, básica y media. El programa busca identificar de manera temprana posibles problemas de salud mental en esta población, permitiendo una intervención oportuna y adecuada.

Parágrafo 1º. El Gobierno nacional iniciará, dentro de los (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, con los primeros tamizajes, para los cuales se organizarán equipos multidisciplinarios de profesionales especializados en salud mental,

que se desplazarán a las instituciones educativas y llevarán a cabo evaluaciones de salud mental.

Parágrafo 2º. El Ministerio de Salud y Protección Social definirá metas a corto, mediano y largo plazo, con el fin de garantizar el 100% de instituciones educativas de preescolar, básica y media intervenidas con los tamizajes del programa “Mentes Activas”.

Parágrafo 3º. Los tamizajes deberán estar acompañados de jornadas de capacitación dirigidas a todos los niños, niñas y adolescentes, en materia de Salud Mental, que incluyan la enseñanza de las habilidades psicosociales tanto individuales como colectivas para la vida. El grupo experto debe contar con los conocimientos requeridos en Salud Mental y pedagogía para impartir las capacitaciones.

Artículo 7º. Atención urgente e inmediata. Se le dará atención urgente e inmediata en el Sistema General de Seguridad Social en Salud a los casos identificados con problemas de salud mental bajo el programa “Mentes Activas”. Esto puede incluir la provisión de servicios de psicología, psiquiatría, terapia, apoyo emocional y seguimiento continuo.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Salud y Protección Social establecerá un sistema de registro y seguimiento para garantizar una atención urgente, efectiva y continua de los casos diagnosticados con trastornos o problemas y/o enfermedades mentales en las instituciones de educación, el cual debe articularse con el Sistema de Información Unificado de Convivencia Escolar para que las instituciones de educación realicen su propio seguimiento.

Parágrafo 2º. El sistema de registro garantizará el derecho a la intimidad y la confidencialidad de las personas involucradas, de acuerdo con los parámetros de protección fijados en la Ley Estatutaria número 1266 de 2008.

Artículo 8º. Asignación de personal idóneo. El Ministerio de Educación Nacional deberá aumentar la oferta de profesionales especializados en salud mental en instituciones de educación pública en donde se identifiquen mayores diagnósticos de problemas psicológicos y/o trastornos de salud mental en niños, niñas y adolescentes bajo el programa “Mentes Activas”, respetando la disponibilidad presupuestal, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto del Mediano Plazo.

Artículo 9º. Capacitación docente. El Ministerio de Salud y Protección Social en articulación con el Ministerio de Educación Nacional elaborarán un programa de capacitación dirigido a delegados del cuerpo docente de las instituciones educativas del país y secretarías de salud y educación de las entidades territoriales, en temas que abordan la identificación temprana de señales de alerta y factores de riesgo relacionados con la salud mental en niños, niñas y adolescentes. Estos programas estarían diseñados de manera integral, abordando aspectos teóricos y prácticos.

Parágrafo 1º. Los delegados capacitados serán multiplicadores de conocimiento dentro del

cuerpo docente de cada institución educativa a la que pertenecen, siempre y cuando cuenten con la certificación de idoneidad para ello, así como elementos mínimos indispensables para garantizar que la información que brinden sea la mínima adecuada. El Ministerio de Educación Nacional hará seguimiento de su gestión y reglamentará los requisitos de idoneidad dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley.

Parágrafo 2º. El programa de capacitación, de que trata el presente artículo, debe garantizar la formación suficiente y eficiente en el desarrollo de competencias, habilidades y aptitudes necesarias de los docentes, como actores encargados de activar la Ruta, basado en un componente ético para evitar la vulneración de los derechos de los niños, niñas y adolescentes y sus familias en el marco de la confidencialidad.

Artículo 10. Consultorio Psicológicos Comunitarios para la niñez y la adolescencia. Las facultades de Psicología, reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, podrán crear consultorios Psicológicos Comunitarios para la Niñez y la Adolescencia. Estos serán espacios de aprendizaje práctico de estudiantes de psicología para que se realicen procesos de acompañamiento y/o consejería dentro de la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA).

Teniendo en cuenta que los estudiantes acompañarán y/o aconsejarán personas sujetas de especial protección constitucional, es necesario que la Universidad garantice una capacitación que les permita comprender la presente ley, la finalidad de la Ruta Integral y el bienestar de los niños, niñas y adolescentes objeto del acompañamiento y/ consejería.

El Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, dentro de los 8 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, reglamentarán los objetivos, principios, servicios, y funcionamiento de los Consultorios Psicológicos Comunitarios para la niñez y la adolescencia, y la delimitación de los niveles de complejidad de los problemas en salud mental en los cuales los estudiantes de pregrado y posgrado pueden hacer acompañamiento y/o consejería.

Parágrafo 1º. Los Consultorios Psicológicos Comunitarios de las facultades de Psicología deben prestar servicios de forma gratuita en virtud de las condiciones socioeconómicas de los beneficiados.

Parágrafo 2º. Los Consultorios Psicológicos tienen la obligación de la confidencialidad del paciente, y deben contar con permisos concientizados del acudiente.

Parágrafo 3º. Los Consultorios Psicológicos Comunitarios para la niñez y la adolescencia podrán articularse con instituciones de educación preescolar, básica y media, y Entidades Prestadoras de Salud (EPS) o quien las sustituya, para brindar servicios

en salud mental a niños, niñas y adolescentes y los servicios podrán ser prestados dentro de las instalaciones de estas.

Artículo 11. Investigación y desarrollo de la Salud Mental en niños, niñas y adolescentes en Colombia. El Ministerio de Salud y Protección Social durante el año siguiente a la promulgación de esta ley, por medio del Observatorio Nacional de Salud Mental (SISPRO), impulsará investigaciones previas a la implementación de la Ruta Integral para la Prevención y Atención de la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes “RISMNA”, así como investigaciones durante la implementación de la misma, que permitan ampliar la comprensión de los problemas psicológicos y trastornos mentales, los factores de riesgo y protección, así como los determinantes sociales y biológicos relacionados con la salud mental de niños, niñas y adolescentes en Colombia, con el fin de contribuir a mejorar la atención en salud mental y a promover políticas y programas basados en la evidencia, y establecer planes de mejoramiento explícitos que busquen obtener el impacto esperado.

Parágrafo 1º. Se realizarán investigaciones anuales que realicen evaluación y seguimiento de intervenciones y programas existentes de salud mental que surjan por la implementación la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA), con el fin de que el Ministerio de Salud y Protección Social identifique aspectos a mejorar. Dichas investigaciones deberán incluir como insumo los informes anuales que podrán suministrar las secretarías de salud municipal y departamental, el Ministerio de Educación Nacional y las secretarías de educación municipal y departamental, así como los informes que surjan de las instituciones educativas y los demás documentos que resulten relevantes.

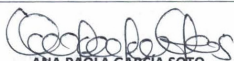
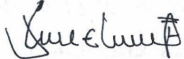
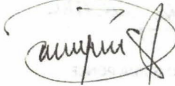
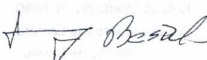
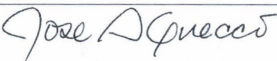
Parágrafo 2º. Los productos investigativos deben considerar el estado de salud mental de Niños, Niñas y Adolescentes pre y post pandemia del COVID-19.

Artículo 12º. Evaluación y seguimiento de la RISMNA. Se creará un Comité Nacional de Evaluación y Seguimiento de la RISMNA, integrado por representantes del Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Educación Nacional, Defensoría del Pueblo y sociedad civil, el cual emitirá un informe anual a las Comisiones Sextas y Séptimas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República sobre la implementación y resultados del programa, incluyendo indicadores de cobertura, calidad y efectividad en la prevención y atención de la salud mental de niños, niñas y adolescente.

Parágrafo transitorio. El Gobierno nacional reglamentará la materia dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.

Artículo 13. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

De los Congresistas;

 ANA PAOLA GARCÍA SOTO Representante a la Cámara Departamento de Córdoba	 DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca
 JOSE ELIECER SALAZAR LOPEZ Representante a la Cámara Departamento del Cesar	 MILENE JARAVA DÍAZ Representante a la Cámara Departamento de Sucre
 ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara Departamento del Guainía	 CAMILO ESTEBAN ÁVILA MORALES Representante a la Cámara Departamento del Vaupés
 JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República	 JOHN MOISES BESAILE Senador de la República
 ALFREDO DELUQUE ZULETA Senador de la República	 JULIO ELIAS CHAGUI FLOREZ Senador de la República
	 JOSE ALFREDO GNECCO Senador de la República
 HERNANDO GUIDA PONCE Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira
 TERESA ENRÍQUEZ ROSERO Representante a la Cámara Departamento de Nariño	 NORMA HURTADO SÁNCHEZ Senadora de la República

TRÁMITE DEL PROYECTO

Origen: Congresual.

Autores: honorable Representante Ana Paola García Soto,

ANTECEDENTES

El presente proyecto fue radicado por primera vez el día 6 de septiembre de 2023, bajo el número 203 de 2023 Cámara, y fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1292 del mismo año, por los honorables Senadores Juan Carlos Garcés Rojas, Julio Elías Vidal, Alfredo Rafael Deluque Zuleta, Juan Felipe Lemos Uribe, José Alfredo Gnecco Zuleta, Norma Hurtado Sánchez, Julio Elías Chagui Flórez, José David Name Cardozo y John Moisés Besaile Fayad; así como por los honorables Representantes Ana Paola García Soto, José Eliécer Salazar López, Víctor Manuel Salcedo Guerrero,

Hernando Guida Ponce, Teresa de Jesús Enríquez Rosero, Alexánder Guarín Silva, Milene Jarava Díaz, Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza, Camilo Esteban Ávila Morales, Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, Astrid Sánchez Montes de Oca, Diego Fernando Caicedo Navas, Jorge Alberto Cerchiaro Figueroa, Ana Rogelia Monsalve Álvarez y Hugo Alfonso Archila Suárez.

Con el fin de que el citado proyecto de ley siguiera su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5ª, de 1992, en la Comisión Sexta, Constitucional Permanente fue designado como Coordinador Ponente el Representante Diego Caicedo Navas. El 15 de abril de 2024 se llevó a cabo una Audiencia Pública en el recinto de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, con el propósito de recibir observaciones y comentarios que permitieran enriquecer el proyecto desde diversas perspectivas.

Encumplimiento del artículo 153 de la mencionada Ley 5ª, el ponente en Cámara, Representante *Diego Caicedo Navas*, presentó el informe de ponencia para primer debate ante la Comisión Sexta el 24 de mayo de 2024, el cual fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 677 de 2024.

Posteriormente, el 11 de junio de 2024, la Comisión Sexta discutió y aprobó en primer debate el articulado tal como fue presentado en la ponencia, junto con dos proposiciones: una al artículo 2º, presentada por la Representante *Irma Luz Herrera*, y otra al artículo 10, por la Representante *Ana Paola García Soto*.

Durante el debate, también se dejaron como constancias las proposiciones del Representante Cristóbal Caicedo al artículo 2º, y del Representante *Daniel Carvalho* al artículo 10. La proposición del Representante *Caicedo* será considerada en la ponencia para segundo debate, mientras que la del Representante *Carvalho* fue incluida dentro de la proposición aprobada presentada por la Representante *Ana Paola García Soto*.

La ponencia para segundo debate en Cámara fue radicada el 11 de septiembre de 2024 y publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1424 de 2024. El 29 de abril de 2025, el proyecto fue aprobado por la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes, con modificaciones derivadas de proposiciones presentadas por distintos representantes, las cuales fueron avaladas y aprobadas por el pleno.

Posteriormente, el proyecto pasó al Senado, bajo el número 455 de 2025 Senado, y mediante oficio de fecha 23 de mayo de 2025, la Mesa Directiva de la Comisión Sexta, Constitucional Permanente de dicha Corporación designó como Ponente Coordinador al Senador *Robert Daza Guevara*, quien radicó ponencia para primer debate y el 3 de junio del 2025 fue aprobado el proyecto por unanimidad en dicha célula legislativa.

Finalmente, mediante oficio de fecha 9 de junio de 2025, la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la

República nuevamente designa al Senador *Robert Daza Guevara* como Ponente Coordinador para segundo debate de esta iniciativa, quien presentó la ponencia el 10 de junio de 2025, publicada en la ***Gaceta del Congreso*** número 932 de 2025.

Sin embargo, el proyecto no logró ser discutido por la Plenaria del Senado, y en atención al artículo 190 de la Ley 5ª de 1992 y al artículo 162 de la Constitución Política se archivó, toda vez que, ya habían transcurrido 2 legislaturas desde su radicación.

En razón a la importancia que tiene esta iniciativa, los firmantes hemos decidido volverla a presentar, con el texto de la ponencia de segundo debate en Senado, último texto que se encontraba concertado con Congresistas, academia y diferentes organizaciones; con el fin de iniciar el trámite legislativo nuevamente, y esta vez sí logre convertirse en ley de la República.

Audiencia Pública

Respecto del proyecto que fue archivado, número 203 de 2023 Cámara - 544 de 2025 Senado, el día 15 de abril de 2024 se desarrolló una Audiencia Pública en las instalaciones de la Comisión Sexta, Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes liderada por los Congresistas coautores del proyecto de ley honorable Representante *Ana Paola García Soto* y honorable Representante *Hugo Archila Suárez*, y el Coordinador Ponente honorable Representante *Diego Caicedo Navas*, durante la cual asistieron e intervinieron las siguientes entidades, organizaciones y ciudadanos:

- Jean David Polo Vargas, director del Observatorio de Salud Mental desde el Bienestar (Universidad del Norte)
- Juan Camilo Caro Daza delegado del Ministerio de Educación Nacional
- Aldemar Parra Espitia delegado del Ministerio de Salud y Protección Social
- Mariana Andrea Pinilla Guzmán delegada de la Universidad Javeriana
- Diana Obando delegada de la Universidad de la Sabana
- Leonardo Hernández, Corporación Corazones Azules
- Representantes de la Sociedad Civil del departamento de Casanare Jenny Salcedo, Tatiana Serrano, Yuly Colmenares, Edna Quintero, Beatriz Roncancio.

A continuación, se presenta un breve resumen de las intervenciones, así:

- Es importante tener en cuenta dentro de la construcción del articulado del presente proyecto de ley a la población LGBTIQ+.
- La formación de los psico-orientadores es fundamental, debe hacerse sin generar mayores cargas a los docentes de las instituciones, es decir, deben ser profesionales exclusivos para esta

atención, ya que tienen funciones para asesorar sobre los riesgos y articularse con los demás responsables.

- Hacer la diferenciación técnica de los términos síntomas de síndromes, problemas psicológicos y trastornos mentales, debido a que la atención que se le da a cada situación es distinta.
- Las Rutas de atención deben seguir protocolos y procesos del manejo de confidencialidad y estigmatización.
- Existen aspectos que determinan como se aborda el tema y como se crean Rutas de atención y prevención de problemas y trastornos de salud mental en niños, niñas y adolescentes, como: el financiamiento, la detección temprana, concentración en la primera infancia para evitar problemas en la adultez e inclusión de la familia.
- El conflicto armado, la crisis de la COVID-19 y los fenómenos migratorios se han convertido en determinantes y causales de las afectaciones a la salud mental.
- Además, fenómenos como el conflicto, el desplazamiento forzado, la privación de la libertad, los feminicidios y el acoso escolar (bullying) son detonantes protagónicos de crisis en la salud mental de toda la población, pero con énfasis en los niños, niñas y adolescentes.
- La articulación entre familia, instituciones educativas y entidades del Estado que ejecuten las Rutas es crucial para la prevención y atención de los menores que lo requieran.
- El enfoque de todo el proyecto de ley se debe hacer desde la territorialidad para no perder de vista las particularidades de las poblaciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La salud mental es un aspecto fundamental en el desarrollo integral de los niños, niñas y adolescentes. El bienestar emocional de esta población no solo influye en su crecimiento y aprendizaje, sino también en su capacidad para establecer relaciones saludables, enfrentar desafíos y alcanzar un adecuado desarrollo emocional en la adultez, por lo que es responsabilidad del Estado garantizar que esta población tenga acceso a una adecuada salud mental, brindando los recursos y servicios necesarios para su prevención y atención.

En la actualidad, los niños, niñas y adolescentes enfrentan múltiples desafíos que pueden afectar su salud mental, como el estrés académico, el acoso escolar, los cambios familiares, las presiones sociales y el acceso a las nuevas tecnologías, agudizándose aún más después de las medidas de confinamiento generadas por la pandemia COVID 19. Estos factores pueden desencadenar problemas emocionales y trastornos mentales que, de no ser atendidos a tiempo, pueden tener un impacto negativo a largo plazo en su bienestar.

Con lo anterior resulta imprescindible implementar una Ruta Integral de prevención y atención en salud mental específicamente diseñada para niños, niñas y adolescentes, ya que se abordaría

de manera temprana los problemas de salud mental, se identificaría factores de riesgo y protección con el fin de promover estrategias de promoción e intervención adecuadas para garantizar el bienestar emocional y psicológico de esta población.

El Estado, como garante del bienestar de sus ciudadanos más jóvenes, debe asumir un papel activo en la implementación de esta Ruta de prevención y atención en salud mental, lo implica la asignación de recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para establecer programas de promoción, detección, intervención y seguimiento en las instituciones de educación básica y media, así como en los servicios de salud.

1. CONSIDERACIONES PREVIAS

La salud mental de los niños, niñas y adolescentes requiere una especial atención y tratarse de forma integral y preventiva. Actualmente en Colombia, se evidencia una creciente incidencia de problemas de salud mental en esta población, que van desde trastornos de ansiedad y depresión hasta comportamientos autolesivos y suicidio.

Es imperativo abordar esta problemática de manera integral, involucrando tanto a las instituciones educativas, padres de familia, como al sistema de salud. La creación de la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) busca precisamente establecer un marco normativo que garantice la implementación de acciones preventivas y de intervención temprana desde las instituciones de educación básica y media. Hacerlo a través de las instituciones educativas es primordial, debido a que permite que la prevención a través de la Ruta llegue a un alto porcentaje de esta población. Este proyecto de ley pretende que gracias a una Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) se impulse la promoción de la salud mental en los entornos educativos, brindando a los docentes y personal educativo las herramientas necesarias para identificar de manera temprana señales de alerta y factores de riesgo relacionados con la salud mental de los estudiantes. De esta manera, se podrá ofrecer un apoyo adecuado y remitir a los profesionales de la salud correspondientes para una atención integral.

Asimismo, la RISMNA busca fortalecer la articulación intersectorial entre las instituciones educativas y el sistema de salud, promoviendo la coordinación y el intercambio de información entre ambos sectores. Esto con el fin permitir una derivación oportuna y efectiva de los casos que requieran atención especializada, asegurando una continuidad en la atención y evitando la fragmentación de los servicios.

Además, este proyecto de ley también establece la necesidad de desarrollar programas de capacitación y sensibilización dirigidos a los docentes y personal educativo, con el objetivo de promover su formación en temas básicos relacionados con la salud mental en el contexto educativo y brindarles herramientas

prácticas para apoyar a los estudiantes a percibir un mayor bienestar emocional.

Otro componente crucial del proyecto de ley es que crear los Consultorios Psicológicos Comunitarios para la niñez y la adolescencia en las facultades de psicología de las universidades del país, con el fin de fortalecer las habilidades y aprendizajes prácticos de los estudiantes de psicología, además de ser actores relevantes para aportar en la prevención e intervención de problemas en salud mental de acuerdo con el nivel de formación de los estudiantes. De igual forma los Consultorios, al brindar un servicio integral a pacientes diagnosticados, también ayudaría a subsanar la grave problemática de escases de profesionales y especialistas en salud mental que atienden casos en el país.

En conclusión, la creación de la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) desde las Instituciones de Educación Básica y Media en Colombia representa una medida necesaria y conveniente para abordar de manera integral los problemas de salud mental en esta población. El enfoque preventivo, la coordinación intersectorial y la capacitación del personal educativo son elementos fundamentales para garantizar una atención integral y promover el bienestar emocional de los niños, niñas y adolescentes en nuestro país.

2. JUSTIFICACIÓN

Conveniencia del proyecto de ley

La salud es un derecho primordial para el bienestar individual y colectivo de la humanidad, es una responsabilidad de los gobiernos garantizarla de manera plena para toda la población, sin discriminación. También es un deber de los ciudadanos desarrollar acciones de autocuidado y de prevención. Pero, la salud no se limita a un estado físico, también hace referencia al estado mental de las personas, lo cual se relaciona con comportamientos positivos o negativos a nivel individual y hacia la sociedad misma; pero, ¿qué es la salud mental?, la Organización Mundial de la Salud (OMS) la define como un estado de bienestar, en el cual la persona es consciente de sus propias capacidades, podrá enfrentar la vida, trabajar, y finalmente contribuir a la sociedad (salud, 2023). Sin embargo, debido a factores personales, familiares, sociales y culturales, la salud mental se puede ver afectada y es cuando aparecen las dificultades psicológicas o trastornos mentales. En este sentido, una de cada cuatro personas tiene la probabilidad de sufrir un problema de salud mental a lo largo de su vida (salud, 2023).

Adicionalmente, en la actualidad se vive un periodo pospandemia, producto del Covid-19”, contexto que debe tenerse en cuenta para la toma de decisiones desde lo gubernamental a nivel mundial. Un ejemplo de las consecuencias de la pandemia vivida entre el 2020 y 2022 son los problemas económicos, políticos y sociales de difícil control y la crisis social que afectó directa o indirectamente la salud de las personas durante y después de la

llegada de esta. Por ejemplo, la pandemia aumentó los trastornos mentales en niños y jóvenes debido a las limitaciones en los procesos de socialización, las dinámicas familiares emergentes y la inclusión de la vida digital en la vida cotidiana (UNICEF, 2020).

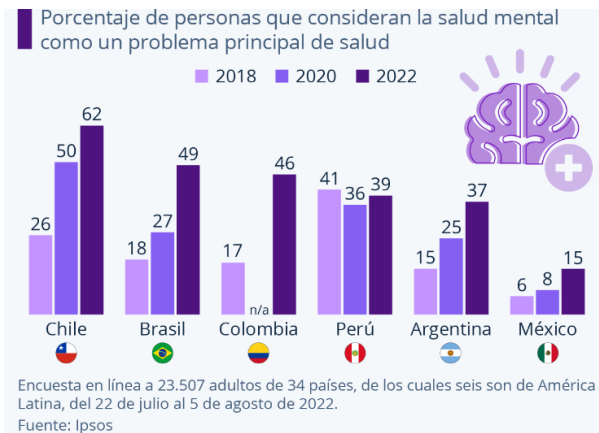
El 11 de marzo del 2020 Tedros Adhanom Ghebreyesus, director de la Organización Mundial de la Salud-OMS, anunciaba que la Covid-19 se catalogaba como una pandemia, lo que implicaba tomar acción inmediata para mitigar su propagación, como la causa era desconocida, lo esencial del plan de acción siempre fue aislamiento y cuarentena. Al ser una respuesta inmediata no se tuvieron en cuenta los efectos del encierro mismo y sus consecuencias en las personas (Lopera, 2023).

El confinamiento permanente aumentó los problemas mentales en niños y jóvenes, por ejemplo, la depresión, ansiedad, difícil de atención e hiperactividad, trastorno bipolar, de comportamiento disruptivo y disocial, se afectó el neurodesarrollo (Lopera, 2023). Uno de los grandes impactos se evidenció en el hecho de que los niños, niñas y adolescentes, la mayoría acostumbrados a asistir a aulas de clase, pasaron a tener clases virtuales, disminución de actividades fuera de casa, disminución de la frecuencia de actividades con otros niños. Así, la socialización se convirtió en un escenario difícil de lograr para las familias en general.

Este escenario se anudó con la crisis social en general que se estaba viviendo, y resultó en trastornos mentales diagnosticados a la fecha, lo cual es solo una parte de las problemáticas surgidas después de la pandemia, y que alertan a los países en necesidad de promover acciones efectivas para la recuperación integral de la población.

De acuerdo con el Fondo de Naciones Unidas para la infancia, se estimó que en el 2021 el 15% de los niños y jóvenes entre los 10 y 19 años en América Latina y el Caribe habrían sido diagnosticados con un trastorno mental. A nivel mundial uno de cada 7 jóvenes entre los 10 y 19 años tiene un trastorno de salud mental que constituye una de las causas principales de enfermedad y discapacidad en la población adolescente (salud, 2023). A continuación, se muestra un balance de percepción en materia de salud mental, como un problema fundamental de salud, con necesidad de atención en diferentes países de América Latina.

GRAFICA 1. Salud mental como un problema principal de salud entre el 2018 y 2022



Fuente: Ipsos julio de 2022.

En Colombia casi se triplicó de 2018 a 2022 la percepción de la salud mental como un problema relevante en salud, con una percepción más alta en comparación con Perú, Argentina y México. A pesar de la relevancia de promover la salud mental para mejorar el bienestar integral de las personas, los gobiernos solo destinan el 2% del presupuesto en salud para la prevención y tratamiento de los trastornos mentales (OMS, 2022). Esto evidencia una problemática en el sistema de salud, pero también informa la relevancia de la participación del sistema educativo en este objetivo. Los entornos escolares también se convierten en garantes en materia de prevención de los problemas de salud mental, debido a que en estos escenarios es donde transcurren gran parte de la vida los niños, niñas y adolescentes. Adicionalmente, en los colegios se promueve la salud mental brindando mecanismos para relacionarse con la vida, con los otros, se afianzan temas como la identidad, autoestima, seguridad, pertenencia, dominio, apoyo y participación social. Es importante resaltar que un estado pleno de salud mental afecta de forma positiva los resultados educativos, emocionales y comportamentales de la población (Sarmiento, 2017).

Pero, ¿cuál es el aporte del cuerpo de psicólogos en las instituciones educativas?, actualmente existe un déficit en oferta para la atención en salud integral, especialmente en salud mental en el país, el bajo presupuesto en este tema no ha permitido atender la demanda en trastornos de salud mental de los niños, niñas y adolescentes, pues por cada 1.500 estudiantes hay un psicólogo, desde el *Ministerio de Educación Nacional* se ha hecho un llamado para la identificación de alertas, donde familia y profesores puedan convertirse en los identificadores de riesgos en la salud mental. Respecto al año 2022, en Bogotá, se registraron 8.332 intentos suicidas, con una tasa del 10.5 por 10.000 habitantes, mostrando un aumento del 37,17% en comparación con el año 2021. El grupo de edad que presenta mayor peso porcentual corresponde a los grupos de edad juventud con 3.564 (42,8%) casos, adolescencia con 2.447 (29,4%) (Secretaría de Salud de Bogotá, 2022).

Teniendo en cuenta el contexto mundial y nacional, surge la necesidad de que cada país pueda generar orientaciones, guías, mecanismos y soluciones para afrontar las problemáticas para fortalecer la salud mental de los niños, niñas y adolescentes. El presente proyecto de ley busca la creación de una Ruta Integral de salud para niños, niñas y adolescentes, a través de la atención, promoción y prevención de trastornos de salud mental, liderada por un proceso de articulación institucional entre el sistema de salud y el sistema educativo del país, y de esta manera se pueda generar una orientación jurídica inicial para garantizar la salud integral de los niños, niñas y adolescentes.

En Colombia, existen diferentes entidades que lideran programas de prevención y promoción de trastornos de salud mental en jóvenes, incluso han

adaptado sus programas, entidades como el *Instituto Colombiano de Bienestar Familiar* han priorizado programas de atención psicosocial, para garantizar la protección integral de los NNA. Sin embargo, aún persiste una disyuntiva entre el marco normativo, la satisfactoria implementación de políticas públicas nacionales y locales para la atención de niños, niñas y adolescentes y su salud mental, la plena implementación de la política integral para la prevención y del consumo de sustancias psicoactivas (SPA), y la efectividad en atender la salud mental de la población joven del país.

Resulta relevante implementar las políticas nacionales de prevención para atender las diferentes problemáticas adolescentes, con énfasis en su salud mental. Por ejemplo, en relación a SPA y salud mental en adolescentes, algunos estudios, han revelado que, de 10.000 adolescentes, dos tercios de quienes desarrollaron trastornos por consumo de alcohol o sustancias habían experimentado al menos un trastorno de salud mental (Conway, Swendsen, Husky, He, & Merikangas, 2016). Con este proyecto se busca hacer visible una Ruta de atención que pueda brindar los elementos normativos necesarios para complementar la acción de las políticas públicas, en aras de la protección de la salud mental de los niños, niñas y adolescentes.

Para brindar cumplimiento a cabalidad de lo expuesto en el proyecto de ley, es fundamental la articulación del Ministerio de Salud y Protección Social y del Ministerio de Educación Nacional, que deberán trabajar de manera aunada para manejar un sistema de información, y un conjunto de acciones exitosas para el manejo de los casos que se presenten. Así mismo, las instituciones de educación básica y media tienen un rol preponderante en la generación de alertas tempranas para la identificación, seguimiento de los casos que atentan contra la salud mental de NNA, por lo que es necesario que las entidades departamentales y municipales hagan de los primeros canales de acceso para la atención integral.

- **Recursos y financiamiento.** El gobierno destinará los recursos necesarios para la implementación de la Ruta Integral de Salud Mental de Prevención y Atención para Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA). Se promoverá la asignación de presupuestos adecuados, tanto en el ámbito educativo como en el de salud, para garantizar la disponibilidad de servicios, la capacitación del personal, la investigación y el desarrollo de programas y acciones en salud mental.

2.1. Marco normativo

En materia de política frente a la salud mental los avances jurídicos se iniciaron en 1998, con la expedición por parte del Ministerio de Salud de la Resolución número 2358, se formuló la Política de Salud Mental, cuyo objetivo se orientó a promover la salud mental en el país y prevenir la aparición de la enfermedad mental, así como mejorar el acceso, cobertura y calidad de la atención en salud mental en

todas sus fases, a través de la cual se establecieron las relaciones entre la salud mental desde una perspectiva integral y se definieron las atenciones para las personas con padecimientos mentales. A continuación, se presenta una síntesis de la normatividad vigente en materia de salud mental en el país.

- En 2005, el Ministerio de la Protección Social, con la Fundación para la Educación y el Desarrollo Social (FES), elaboraron los Lineamientos de Política de Salud Mental para Colombia con “...*el propósito de facilitar el debate público sobre la situación de la salud mental de los colombianos, sus necesidades y los enfoques posibles para su abordaje en el marco del Sistema General de Seguridad Social en Salud y el Sistema de la Protección Social, para la formulación y desarrollo de una Política Nacional...*”.

- En 2007, el Ministerio de la Protección Social, con la Asociación Colombiana de Psiquiatría (ACP), formularon el documento “Política Pública del Campo de la Salud Mental, Propuesta para la discusión y acuerdos”, con este se buscaba la gestión integral de la salud mental y los aspectos relacionados con el enfoque de determinantes de sociales de la salud y el deterioro de esta.

- 2013-Ley 1616, que enmarca un cambio y priorización de la salud mental dentro del diseño de programas, proyectos a nivel nacional, cuyo objeto es garantizar el ejercicio pleno del Derecho a la Salud Mental a la población colombiana, priorizando a los niños, las niñas y adolescentes, mediante la promoción de la salud y la prevención del trastorno mental, la Atención Integral e Integrada en Salud Mental en el ámbito del Sistema General de Seguridad Social en Salud, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 49 de la Constitución y con fundamento en el enfoque promocional de Calidad de vida y la estrategia y principios de la Atención Primaria en Salud. De igual forma se establecen los criterios de política para la reformulación, implementación y evaluación de la Política Pública Nacional de Salud Mental, con base en los enfoques de derechos, territorial y poblacional por etapa del ciclo vital. “disposiciones para garantizar el ejercicio pleno del derecho a la salud mental de la población colombiana, priorizando a los niños, las niñas y adolescentes, mediante la promoción de la salud y la prevención del trastorno mental, la atención integral e integrada en salud mental, en consonancia con lo preceptuado en el artículo 49 de la Constitución Política (social, 2018).

- 2010: Para la Agenda 2030 definida por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD, los Estados Partes deben formular políticas y acciones a partir del “...*consenso cada vez mayor en la necesidad de hacer más esfuerzos para reducir la estigmatización de los enfermos mentales y ofrecer servicios de salud mental a la población...*” Que la Ley 1414 de 2010 establece en su artículo 5° que el Ministerio de Salud y Protección Social deberá formular la Política Pública de atención integral a

las personas que padecen epilepsia. Que en relación con las Estrategias y Planes de Acción sobre Salud Mental 2013-2021 y Epilepsia 2012 – 2021.

- 2012: Con la Ley 1566 de 2012, reconoce, de una parte, que el consumo, abuso y adicción a sustancias psicoactivas, lícitas o ilícitas, es un asunto de salud pública y bienestar de la familia, la comunidad y los individuos, que requiere atención integral por parte del Estado, y de otra, el derecho de la persona que sufra trastornos mentales o cualquier otra patología derivada del consumo, abuso y adicción a tales sustancias, a ser atendida en forma integral por las entidades que conforman el Sistema General de Seguridad Social en Salud, conforme a la normatividad vigente, a las Políticas Públicas Nacionales en Salud Mental y de Reducción del Consumo de Sustancias Psicoactivas y su Impacto, adoptadas por el Ministerio de Salud y Protección Social. (Política integral para la prevención y Atención del Consumo de Sustancias Psicoactivas - Resolución número 089 de 2019, 2019).

- 2013: En 2013, con la Resolución número 1841, se publicó el Plan Decenal de Salud Pública 2012- 2021, que integra la dimensión transversal “*Gestión Diferencial de Poblaciones Vulnerables*” y *acoge lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 1448 de 2011 en su componente “Víctimas de Conflicto Armado Interno”*. 5. En 2014, el Ministerio de Salud y Protección Social, junto con la Universidad Nacional de Colombia, construyeron el documento “*Propuesta de Ajuste a la Política Pública de Salud Mental 2014 y su respectivo Plan de Acción 2014 – 2021*”, que hizo énfasis en “... garantizar plenamente el disfrute efectivo del derecho a la salud mental mediante su posicionamiento en la agenda pública y la generación de acciones transectoriales de protección y promoción de la salud mental, prevención, tratamiento y rehabilitación integral de los problemas y trastornos relacionados con la salud mental...”. (Política pública nacional de salud mental).

- 2015: con la Ley 1751 de 2015 “*por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones*” establece en su artículo 5° que el Estado es responsable de respetar, proteger y garantizar el goce efectivo del derecho fundamental a la salud. Que la Política de Atención Integral en Salud (PAIS), adoptada por la Resolución número 429 de 2016, tiene como objetivo la generación de las mejores condiciones de la salud de la población, mediante la regulación de la intervención de los responsables de garantizar la atención de la promoción, prevención, diagnóstico, tratamiento, rehabilitación y paliación en condiciones de accesibilidad, aceptabilidad, oportunidad, continuidad, integralidad y capacidad de resolución.

- 2018: La Organización Mundial de la Salud (OMS) exhorta a que, en la esfera de la salud, se incorpore, entre otras cosas, una perspectiva de derechos humanos. Que mediante la Resolución número 1841 de 2013 este ministerio adoptó el

Plan Decenal de Salud Pública, estableciendo como parte de sus dimensiones, la de Convivencia y Salud Mental, como eje prioritario dentro de la cual propone la meta f del Componente de Promoción de la convivencia social y de la salud mental, que “*a 2021 el 100% de Departamentos y municipios del país adopten y adapten la Política Pública Nacional de Salud Mental acorde a los lineamientos del Ministerio de Salud y Protección Social*”. (social, 2018).

2.2. Impacto del Covid-19 en la Salud mental de NNA

Para el presente proyecto, se debe tener en cuenta el contexto actual de postpandemia, donde los países están en una fase de recuperación económica, política y social. De acuerdo con Unicef, las cifras relacionadas a alteraciones de salud mental en niños, niñas y adolescentes ha ido aumentando. Para 2019 más del 20% de ellos sufrían de trastornos; luego de la pandemia esta cifra se cuadruplicó. (Rosero, 2022).

El Covid-19 afectó la salud mental de los y las jóvenes en Latinoamérica y el Caribe, de acuerdo con UNICEF, a los pocos meses de la pandemia hasta el mes de septiembre del 2020, los jóvenes entrevistados, entre los 13 y 29 años experimentaron ansiedad y depresión, 27% síntomas de ansiedad y 15% desarrollaron síntomas relacionados con depresión. (UNICEF, 2020). Por lo tanto, es de vital importancia conocer dichos antecedentes de coyuntura en materia de salud, para identificar sus efectos en la salud mental de la población objetivo de este proyecto de ley: NNA.

A nivel mundial, el suicidio es la cuarta causa de muerte más común de jóvenes entre los 15 y 19 años, más de 700.000 personas mueren por suicidio en el mundo, una de cada 100 muertes se da a causa del suicidio. Por ejemplo, una de cada 9 personas en regiones afectadas por el conflicto armado tiene un desorden moderado o severo de salud mental. Asimismo, 1 de cada 5 niños, niñas y adolescentes en el mundo recibió un diagnóstico de salud mental. (OMS, 2022).

2.3 Situación de la salud mental de los NNA en Colombia

Con el fin de complementar el trabajo del gobierno en el cumplimiento de los *Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030*, en específico sobre el ODS 3 y la meta 3,4 que hace alusión a la salud y bienestar. En el 2021, el *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)*, publicó un estudio estadístico en Colombia, con el objetivo de analizar los efectos de la pandemia en la salud mental. Esta publicación surgió a partir de la recolección de información de la encuesta de *Pulso Social y la gran encuesta integrada de hogares*. A continuación, se brinda un contexto general de salud mental desde 2 apartados: salud mental antes de la pandemia, y después de la pandemia, para

posteriormente identificar y profundizar en los datos específicos de salud mental en NNA.

2.4. Salud mental de los jóvenes antes de la pandemia.

Diagnósticos frecuentes en salud mental de NNA: ansiedad, depresión, déficit de atención, conducta suicida

Cabe resaltar que, para el caso del diagnóstico de depresión, los adolescentes presentaron al menos un síntoma de la enfermedad; el 80 % tiene de 1 a 3 síntomas, el 16,6 % de las mujeres y el 15 % de los hombres, de 4 a 6 síntomas. En cuanto a depresión o ansiedad, el 13,2 % de las mujeres y el 11,2 % de los hombres tenía 8 o más síntomas. (Política Nacional de infancia y adolescencia 2018-2030, 2018) (Política Nacional de infancia y adolescencia 2018-2030, 2018).

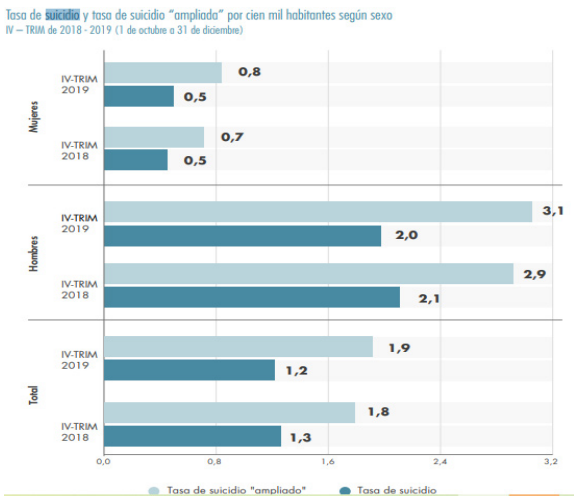
La población entre los 7 a 11 años: el 44,7% actualmente, presenta por lo menos un síntoma relacionado con la esfera mental. Los síntomas más frecuentes: Lenguaje anormal (19%) y asustarse o ponerse nervioso sin razón (12.4%). La población de 12 a 17 años corresponde al 12,2% de los adolescentes y presenta problemas mentales. Los síntomas más frecuentes son asustarse con facilidad (24,6%) y dolores de cabeza frecuentes (20,5%). Mientras que la población de 18 años y más, el 11,2% tuvo síntomas sugestivos de problemas mentales. La población que tiene trastornos mentales a causa de eventos traumáticos es del 40,2 – 41,4% de las personas de 18 años y más, los han sufrido. (Política Nacional de infancia y adolescencia 2018-2030, 2018).

Se detectó con los resultados de la encuesta, la Población de 7 a 11 años: El 4,7% ha tenido cualquier trastorno mental. El trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH) de cualquier tipo fue el evento más prevalente, con 3%. Población de 12 a 17 años: El 4,4% ha tenido cualquier trastorno mental en los últimos 12 meses. La fobia social (3,4%) y cualquier trastorno de ansiedad (3,5%) fueron los trastornos más prevalentes. Población de 18 años y más: El 4% ha tenido cualquier trastorno mental en los últimos 12 meses. La depresión – de cualquier tipo- (1,9%) y la ansiedad – de cualquier tipo- (2,1%) fueron los eventos más prevalentes. (Encuesta Nacional de salud mental, 2015).

En el 2018, según la encuesta nacional los adolescentes, el 12,2% ha presentado síntomas de problemas mentales en el último año, la prevalencia de cualquier trastorno mental fue de 4,4%, la fobia social (3,4%) y cualquier trastorno de ansiedad (3,5%) fueron los trastornos más prevalentes. (Encuesta Nacional de salud mental, 2015). Por otra parte, entre el 2018 y 2019 disminuyó de manera leve la tasa de suicidios en Colombia (0,2), a continuación, se presentan los datos de tasa de suicidio por cien mil habitantes. Que refleja una situación preocupante antes de la pandemia, pero

con agudización de problemáticas de salud mental durante el 2020.

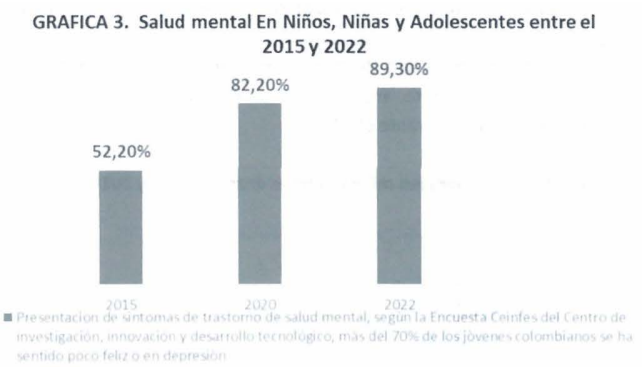
GRAFICA 2. Tasa de suicidio por cien mil habitantes entre el 2019 y 2020



Fuente. DANE-Estadísticas vitales- 2019.

2.5. Salud mental de los jóvenes durante y después la pandemia

Cabe resaltar que antes de la pandemia las cifras de salud mental en Colombia no eran alentadoras, de acuerdo con la encuesta de salud mental realizada en el 2015, según los resultados de la encuesta de salud mental del Ministerio de Salud y Protección Social para el 2015 cerca del 52,2% de los jóvenes encuestados presentaba uno o dos síntomas de ansiedad, el 36% de los jóvenes entre los 12 y 17 años manifestaron que su salud mental era excelente (DANE, 2021). A continuación, se presenta el aumento porcentual de síntomas de depresión en jóvenes entre los 10 y 29 años, de acuerdo con encuestas recientes:



Fuente: elaboración propia a partir de estadísticas del DANE, y Ceinfes del Centro de investigación, innovación y desarrollo tecnológico.

Durante la pandemia la presentación de síntomas asociados a la depresión en jóvenes aumentó en un 30%, de acuerdo con la encuesta realizada por el Centro de investigación e innovación para el desarrollo tecnológico, más del 70% de los jóvenes manifestaron síntomas de depresión. De acuerdo con este sondeo realizado entre los meses de abril y mayo de 2022, la encuesta buscaba diagnosticar la salud mental de los jóvenes, por ende, se indagó en preguntas sobre niveles de preocupación,

concentración capacidad para la toma de decisiones, confianza, superación de dificultades. (OMS, 2022).

Adicionalmente una de las conclusiones a las que llegaron fue que “según los resultados de la Encuesta de Pulso Social de junio -2021- la población de 10 a 24 años es quien más se ha visto afectada por COVID-19 al presentar el mayor porcentaje (41,2%) sobre haber sentido preocupación o nerviosismo. (Rosero, 2022). Entre las razones arrojadas para resultar en sentimientos y síntomas de estos 2 trastornos, se encontró principalmente la situación económica, específicamente se evidencian que “*La situación general en los países y sus localidades ha afectado el día a día de las personas jóvenes pues 46% reporta tener menos motivación para realizar actividades que normalmente disfrutaba. 36% se siente menos motivada para realizar actividades habituales*”. (UNICEF, 2020). Esta situación se anidó con otros resultados del sondeo realizado con los jóvenes, frente a su percepción del futuro, donde el 43% de las jóvenes se sintió pesimista frente al futuro y el 31% de los jóvenes se sintió pesimista frente al futuro.

Durante el 2021 se realizaron 18 mil atenciones en salud mental por vía telefónica, a través de la opción 4 de la línea 192, a continuación, se evidencian los motivos principales de las llamadas en la población joven, donde la ansiedad, reacciones al estrés, y depresión fueron los trastornos más frecuentes en las llamadas. De acuerdo al Ministerio de Salud, “*4 de cada 10 personas, desde la juventud hasta la vejez, se contactaron por síntomas de ansiedad o depresión, y la mayoría de las llamadas por conducta suicida se asocia con personas entre los 14 y 26 años*”. (Ministerio de Salud, 2021).

TABLA 1. Distribución de motivos de llamada durante la pandemia, en NNA

Motivo de llamada	Tabla 2. Distribución de motivos de llamada por momentos del curso de vida				
	Primera infancia	Infancia	Adolescencia	Juventud	Adultez
Síntomas de ansiedad	1,18%	2,97%	9,61%	23,06%	24,73%
Reacciones al estrés	30,18%	23,27%	9,91%	12,87%	20,34%
Síntomas de depresión	0,59%	2,97%	9,43%	18,13%	14,93%
Exacerbación de trastorno mental previo	0,59%	1,98%	3,99%	12,20%	11,43%
Otros	31,96%	29,95%	26,71%	7,84%	5,40%
Problemas de la conducta en NNA	14,20%	27,46%	24,23%	1,79%	2,85%
Solicitud de información	14,79%	8,17%	3,81%	3,25%	4,56%
Problemas en las relaciones interpersonales	0,59%	0,50%	2,78%	5,30%	5,47%
Problemas asociados al consumo de alcohol y otras	0,00%	0,00%	4,71%	6,23%	4,33%
Sustancias psicoactivas	0,59%	0,25%	3,20%	7,09%	3,22%
Conducta suicida	0,00%	0,00%	0,79%	0,87%	1,34%
V. Psicológica	3,55%	0,00%	0,12%	0,63%	0,85%
V. Física	1,18%	1,73%	0,24%	0,56%	0,43%
Solicitud de medicamentos	0,59%	0,74%	0,48%	0,37%	0,12%
V. Sexual					0,00%

Fuente: Ministerio de Salud-2021.

Cabe resaltar que 3 de cada 4 jóvenes reconoció la necesidad de pedir ayuda en relación a su estado físico y mental. A nivel regional, los principales medios institucionales que recibieron estas solicitudes fueron: 50% a los centros de salud, hospitales especializados, 26% centros de culto, 23% servicios en línea. Según el Ministerio de Salud, después de problemas cardiovasculares, la depresión es la segunda causa de problemas de salud en Colombia. (Alvarado, 2022).

De acuerdo a medicina legal la mayoría de los suicidios se dan en población adolescente entre los 12 y 17 años, jóvenes entre los 18 y 28 años y adultos tempranos 29 y 49 años. (Alvarado, 2022). Por ende, la problemática de salud mental requiere

de atención institucional, de manera anudada entre las diferentes entidades tanto del sistema de salud como del sistema educativo, con apoyo del personal de entidades de los diferentes territorios, encargadas de la protección y garantía de derechos de los niños, niñas y adolescentes en el país.

2.6 Situación actual: salud mental de los niños, niñas y adolescentes en Colombia

En Colombia se han realizado tres estudios en materia de Salud Mental de 1993, 2003 y 2015, que han reconocido la necesidad de contextualizar la recolección y análisis de la información para poder captar los cambios en la dinámica de la sociedad y su influencia en la salud mental. (social, 2018). De acuerdo con medicina legal, durante 2021 a 2022 se suicidaron 4.159 personas en Colombia, de las cuales 1714 eran menores de 29 años. (Alvarado, 2022).

El 44, 7% de los niños en Colombia tienen indicios de algún problema de salud mental. Según la *Política Pública de infancia y adolescencia y datos de la Encuesta Nacional de Salud Mental del 2015*, el 44,7 % de las niñas y niños entre los 7 y 11 años requiere de evaluación para determinar problemas o posibles trastornos; el 27,6 % presenta un síntoma, el 10,5 % tiene dos y un 6,6 % reporta 3 síntomas o más positivos. (Politica Nacional de infancia y adolescencia 2018-2030, 2018).

De acuerdo con esta encuesta, los síntomas representativos en relación a la salud mental se asocian a lenguaje anormal (19,6 %), asustarse o ponerse nervioso sin razón (12,4 %), presentar cefaleas frecuentes (9,73 %) y jugar poco con otros niños (9,5 %). Para adolescentes entre los 12 y 17 años, según resultados de esta encuesta, los trastornos más comunes en este rango de edad fueron: depresión, ansiedad, psicosis y epilepsia, representados en mujeres, con un 13,2 % y un en 11,2 % en hombres. (Política Nacional de infancia y adolescencia 2018-2030, 2018).

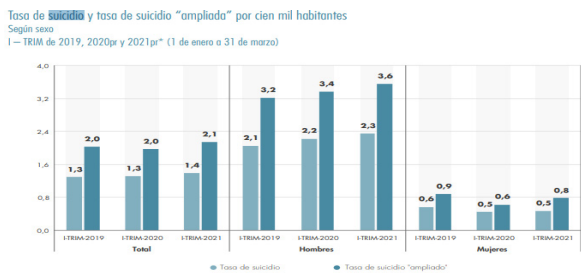
Conducta suicida

La conducta suicida es un resultado no deseado en salud mental, no considerada como un diagnóstico en sí mismo. Tiene origen multifactorial y se ha definido como “una secuencia de eventos denominado proceso suicida que se da de manera progresiva, en muchos casos e inicia con pensamientos e ideas que se siguen de planes suicidas y culminan en uno o múltiples intentos con aumento progresivo de la letalidad sin llegar a la muerte, hasta el suicidio consumado”. Su espectro incluye la ideación suicida, el plan suicida, el intento de suicidio y el suicidio. (social, 2018).

De los 25.835 casos reportados al SIVIGILA en 2017, el 62,7% fueron de sexo femenino. En general, las mujeres son quienes intentan suicidarse con mayor frecuencia en razón de 2 mujeres por cada hombre. El 29,7% ocurrió en población de 15 a 19 años (48,5% entre los 15 y 24 años), el 79,9% proceden de cabeceras municipales, el 2,2% fueron indígenas y el 3,7% afrocolombianos. A

continuación, se presenta la tasa de suicidio por 100.000 habitantes entre el 2019, 2020 y 2021.

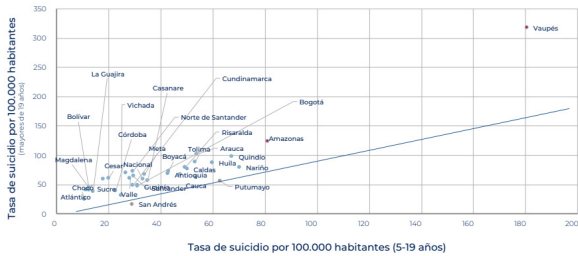
GRAFICA 4. Tasa de suicidio por cien mil habitantes entre el 2019 y 2020



Fuente: DANE-Estadísticas vitales y CNPV 2018 y proyecciones de la población.

El siguiente grafico da cuenta de los departamentos con mayor tasa de suicidios de grupos poblacionales entre 5 y 19 años, los departamentos ubicados hacia el lado derecho manifiestan mayor tasa de suicidios, Putumayo y el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina son los departamentos donde las tasas de suicidio de niñas, niños, adolescentes y jóvenes son más altas que las de la población mayor de 19 años.

GRAFICA 6. Tasa de suicidios por 100.000 habitantes nivel departamental

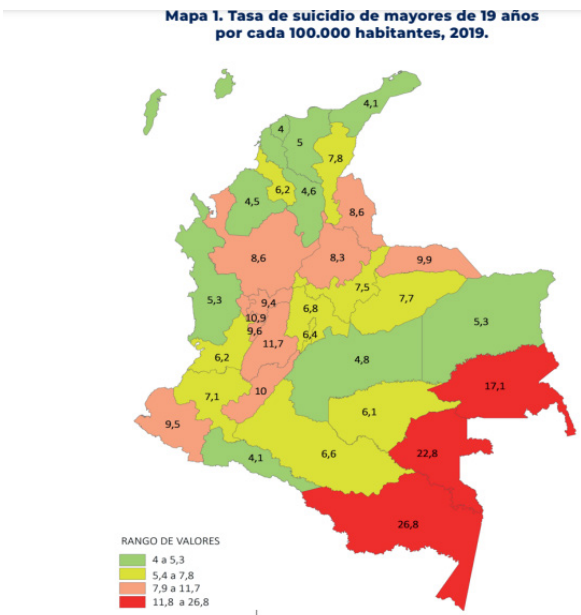


Fuente: Observatorio del bienestar de la niñez 2019.

El suicidio es un tema de gran relevancia en salud pública, incluso antes de llegar la pandemia. Es un evento prevenible que genera alto impacto en el individuo, la familia y la sociedad. Es un tema que afecta en mayor medida a la población joven, entre los 15 y 29 años, situación que se agudizó después del 2020.

Además, existen factores de riesgo, que abonan a escenarios suicidas, como la situación económica familiar, violencia intrafamiliar, grupos específicos de riesgo como son las personas con antecedentes de intento de suicidio, contexto de conflictos, conflicto armado, las personas que consumen sustancias psicoactivas, personas pertenecientes a diversidad sexual, grupos étnicos, personas bajo custodia. (Política Nacional de infancia y adolescencia 2018-2030, 2018). A continuación, se presenta información sobre En 2019, los departamentos con mayor tasa de suicidio en la población mayor de 19 años fueron: Amazonas (26,8), Vaupés (22,8), Guainía (17,1), Tolima (11,7) y Risaralda (10,9). Los departamentos con mayor índice de suicidios corresponden a zonas con población indígena.

GRAFICA 7. Mapa que señala departamentos con tasas altas de suicidio en el 2019.



Fuente: Observatorio del bienestar de la niñez.

ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL

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

Para la Corte Constitucional⁶, el análisis del impacto fiscal de las normas, en el cuerpo del proyecto de ley, no es requisito sine qua non para su trámite legislativo, ni debe ser una barrera para que el Congreso ejerza sus funciones, ni crea un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda; es más, hacer el análisis del impacto fiscal no recae únicamente en el legislador, sobre este punto consideró que:

“...el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los Congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el marco fiscal de mediano plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias

6 Corte Constitucional. Sentencia C-507 de 2008. Magistrado Ponente: Jaime Córdoba Triviño. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/C-507-08.htm>

económicas del proyecto”⁷ (SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Lo anterior significa que, en cualquier momento del trámite legislativo, el Ministro de Hacienda y Crédito Público podrá ilustrarle a este Congreso las consecuencias económicas del presente proyecto de ley, ya sea de manera oficiosa o a petición; toda vez que, de acuerdo con el proceso de racionalidad legislativa, la carga principal del análisis de impacto fiscal reposa en esta cartera por contar con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica; esto sin desconocer que el trámite del proyecto no se viciaría si no se llegase a contar con tal pronunciamiento por parte de Hacienda⁸.

En el caso del presente proyecto de ley, este no ordena gasto, no comprende un impacto fiscal y por lo tanto no requiere cumplir con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, ni se encuentra condicionado al aval del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

El artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, impone a los autores y ponentes la obligación de presentar en el cuerpo de la exposición de motivos de los proyectos de ley, un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés para los Congresistas en el marco de la discusión y votación de los mismos.

Así las cosas, dándole cumplimiento a la ley, en nuestra calidad de autores del presente proyecto, manifestamos que, no genera conflictos de interés a los Congresistas que participen en su discusión y votación, por ser de interés general, común a todos en igualdad de condiciones, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado; es decir, no se materializa una situación concreta que resulte en un beneficio particular. Tampoco hay un beneficio actual que se configure en circunstancias presentes. Y mucho menos existe un beneficio directo que se pueda producir de forma específica respecto de los Congresistas, de sus cónyuges, compañeros o compañeras permanentes, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

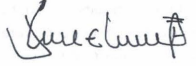
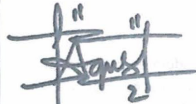
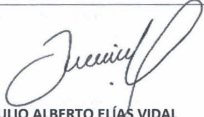
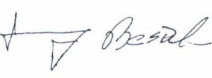
Sobre el particular, para el Consejo de Estado:

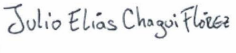
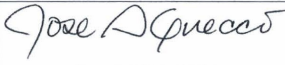
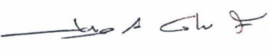
“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el Congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del

Congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”⁹ (SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Aun dadas las anteriores aclaraciones, se recuerda que los conflictos de interés son personales y le corresponde a cada Congresista evaluarlos, lo que significa que, si algún Congresista considera estar inmerso en una causal por la cual deba declararse impedido, está en todo su derecho de ponerla a consideración.

De los Congresistas;

 ANA PAOLA GARCÍA SOTO Representante a la Cámara Departamento de Córdoba	 DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca
 JOSE ELIECER SALAZAR LOPEZ Representante a la Cámara Departamento del Cesar	 MILENE JARAVA DÍAZ Representante a la Cámara Departamento de Sucre
 ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara Departamento del Guainía	 CAMILO ESTEBAN ÁVILA MORALES Representante a la Cámara Departamento del Vaupés
 JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República	 JOHN MOISES BESAILE Senador de la República

 ALFREDO DELUQUE ZULETA Senador de la República	 JULIO ELÍAS CHAGUI FLOREZ Senador de la República
	 JOSE ALFREDO GNECCO Senador de la República
 HERNANDO GUIDA PONCE Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira
 TERESA ENRÍQUEZ ROSERO Representante a la Cámara Departamento de Nariño	 NORMA HURTADO SÁNCHEZ Senadora de la República

⁷ Corte Constitucional. Sentencia C-866 de 2010. Magistrado Ponente: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2010/C-866-10.htm>

⁸ Corte Constitucional. Sentencia C-502 de 2007. Magistrado Ponente: Manuel José Cepeda Espinosa. Recuperada de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/c-502-07.htm>

⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado número FI. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El día 30 de Julio del año 2025

Ha sido presentado en este despacho el

Proyecto de Ley ☒ Acto Legislativo

No. 140 Con su correspondiente

Exposición de Motivos, suscrito Por:

HE. Ana Paula García Soto y otros

SECRETARIO GENERAL

CONTENIDO	
Gaceta número 1318 - miércoles, 6 de agosto de 2025	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
PROYECTOS DE LEY	Págs.
Proyecto de ley número 138 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones a la Ley 105 de 1993 en materia de peajes, se establecen criterios para tarifas diferenciales y se dictan otras disposiciones.....	1
Proyecto de ley número 139 de 2025 Cámara, por medio de la cual se exalta como una manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, el Concurso Nacional de Bandas Folclóricas Miguel Emiro Naranjo Montes, que se celebra en el municipio de Planeta Rica, en el departamento de Córdoba.	17
Proyecto de ley número 140 de 2025 Cámara, por medio de la cual se crea la Ruta Integral de Prevención y Atención para la Salud Mental de Niños, Niñas y Adolescentes (RISMNA) desde las instituciones de educación preescolar, básica y media en Colombia y se dictan otras disposiciones.....	26