



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 1019

Bogotá, D. C., martes, 11 de agosto de 2026

EDICIÓN DE 9 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 123 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se establecen criterios diferenciales para el traslado del personal de la Policía Nacional perteneciente a pueblos y comunidades étnicas y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D. C., julio de 2026.

Señores
SECRETARÍA GENERAL
SENADO DE LA REPÚBLICA
E. S. D.

Asunto: Radicación Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establecen criterios diferenciales para el traslado del personal de la Policía Nacional perteneciente a pueblos y comunidades étnicas y se dictan otras disposiciones"

En nuestra condición de miembros del Congreso de la República y en ejercicio de la facultad de iniciativa legislativa consagrada en los artículos 150 y 154 de la Constitución Política y en el artículo 140 de la Ley 5ª de 1992, respetuosamente nos permitimos radicar el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establecen criterios diferenciales para el traslado del personal uniformado de la Policía Nacional perteneciente a pueblos y comunidades étnicas y se dictan otras disposiciones".

En consecuencia, solicitamos que se adelante el trámite correspondiente para su numeración, publicación y reparto a la Comisión Constitucional Permanente competente.

Cordialmente,

MARTHA ISABEL PERALTA EPIEYÚ
Senadora de la República
MAIS
FERNEY SILVA IDROBO
Senador de la República
Pacto Histórico
JORGE HERNÁN BASTIDAS ROSERO
Representante a la Cámara por Cauca
Pacto Histórico
HERACLITO LANDÍNEZ SUÁREZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Pacto Histórico

 Proyecto de Ley Policías más cerca de su territorio y sus comunidades Bogotá, 11 de agosto de 2026	
JOHANA OSORIO MÁRQUEZ Senadora de la República Pacto Histórico	
 Yairi Contreras J. Senadora	

PROYECTO DE LEY NÚMERO 123 DE 2026

"Por medio de la cual se establecen criterios diferenciales para el traslado del personal de la Policía Nacional perteneciente a pueblos y comunidades étnicas y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer criterios diferenciales para el traslado de oficiales subalternos, miembros del nivel ejecutivo, suboficiales, agentes y patrulleros de la Policía Nacional pertenecientes a pueblos indígenas, comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, y al pueblo Rrom, con el propósito de promover la conservación de sus vínculos comunitarios, culturales y territoriales, en armonía con las necesidades del servicio de policía.

Artículo 2º. Traslado de oficiales subalternos, miembros del nivel ejecutivo, suboficiales y agentes

Adiciónese un párrafo al artículo 42 del Decreto Ley 1791 de 2000, así:

Parágrafo. En los traslados por necesidades del servicio que deban ser dispuestos mediante Orden Administrativa de la Dirección General de la Policía Nacional, conforme a lo previsto en el numeral 3, literal b), del presente artículo, se tendrán en cuenta el arraigo y los vínculos familiares, comunitarios, culturales y territoriales de los oficiales subalternos, miembros del nivel ejecutivo, suboficiales y agentes pertenecientes a pueblos indígenas, comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, y al pueblo Rrom.

En estos casos, se priorizará su traslado a una unidad o dependencia policial ubicada en su territorio de origen o en áreas geográficas cercanas.

Quando el traslado sea solicitado por el interesado, tendrán prelación y trámite prioritario las solicitudes presentadas por el personal señalado en el inciso primero del presente párrafo que se encuentre prestando el servicio de policía fuera de su territorio de origen y solicite su traslado a una unidad o dependencia policial ubicada en dicho territorio o en áreas geográficas cercanas.

Artículo 3°. Traslado de patrulleros de Policía

Modifíquese el artículo 31 de la Ley 2179 de 2021, el cual quedará así:

ARTÍCULO 31. TRASLADO. Es el acto de autoridad competente por el cual se cambia al Patrullero de Policía de unidad o dependencia policial, con el fin de desempeñar las funciones inherentes al servicio de policía en el lugar designado por la Institución.

Los traslados podrán ser por necesidades del servicio o por solicitud del interesado y efectuarse de una unidad policial a otra o al interior de la misma.

Parágrafo 1º. Contra el acto administrativo que ordena el traslado no procede recurso alguno.

Parágrafo 2°. En los traslados por necesidades del servicio se tendrán en cuenta el arraigo y los vínculos familiares, comunitarios, culturales y territoriales de los patrulleros de Policía pertenecientes a pueblos indígenas, comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, y al pueblo Rrom.

En estos casos, se priorizará su traslado a una unidad o dependencia policial ubicada en su territorio de origen o en áreas geográficas cercanas.

Quando el traslado sea solicitado por el interesado, tendrán prelación y trámite prioritario las solicitudes presentadas por los patrulleros pertenecientes a los pueblos y comunidades señalados en el presente párrafo que se encuentren prestando el servicio de policía fuera de su territorio de origen y soliciten su traslado a una unidad o dependencia policial ubicada en dicho territorio o en áreas geográficas cercanas.

Artículo 4º. Acreditación

Para la aplicación de las medidas de priorización y prelación establecidas en la presente ley, el personal uniformado deberá acreditar su integridad étnica o cultural a través de una certificación expedida por el Ministerio del Interior o por la autoridad competente, de conformidad con la legislación y reglamentación aplicables.

Cuando el traslado se produzca por solicitud del interesado, la certificación deberá ser aportada junto con la respectiva solicitud.

En los traslados dispuestos por necesidades del servicio, la Policía Nacional tendrá en cuenta la certificación cuando esta repose en la hoja de vida, en los sistemas institucionales de información o haya sido aportada previamente por el uniformado.

Artículo 5º. Procedimiento y término para decidir

La Policía Nacional, a través de la Dirección de Talento Humano o la dependencia que haga sus veces, establecerá un procedimiento para la identificación, presentación, valoración, seguimiento y decisión de los traslados y solicitudes regulados en la presente ley.

Las solicitudes de traslado presentadas al amparo de la presente ley tendrán prelación y trámite prioritario y deberán ser decididas de fondo dentro de un término máximo de sesenta (60) días hábiles, contados a partir del día siguiente a su recepción.

Quando la solicitud no reúna los requisitos o documentos necesarios para su valoración, la Policía Nacional requerirá al interesado, por una sola vez, dentro de los diez (10) días

hábiles siguientes a su recepción, para que complete la información correspondiente. El término para decidir se suspenderá desde la comunicación del requerimiento y se reanudará a partir del día siguiente a aquel en que el interesado aporte la información solicitada.

Artículo 6º. Reglamentación

El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional, en coordinación con el Ministerio del Interior y la Policía Nacional, reglamentará la aplicación de la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación.

Artículo 7°. Traducción a lenguas nativas

Las autoridades de los pueblos y comunidades étnicas con tradición lingüística propia podrán solicitar al Gobierno nacional la traducción de la presente ley a su respectiva lengua nativa.

El Gobierno nacional reglamentará lo pertinente y adoptará las medidas necesarias para garantizar su divulgación y comprensión por parte de los pueblos y comunidades destinatarios.

Artículo 8°. Vigencia

La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, adiciona el artículo 42 del Decreto Ley 1791 de 2000 y modifica el artículo 31 de la Ley 2179 de 2021.

Cordialmente


MARTHA ISABEL PERALTA EPIYÚ
Senadora de la República
MAIS


FERNEY SILVA IDROBO
Senador de la República
Pacto Histórico


HERACLITO LANDINEZ SUAREZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Histórico

JORGE HERNAN BASTIDAS ROSERO
Representante a la Cámara por Cauca
Pacto Histórico


 Proyecto de Ley
 Policías más cerca de su
 territorio y sus comunidades
 Lima, 10 de 2026

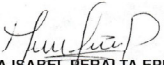
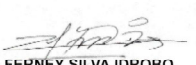
JOHANA OSORIO MÁRQUEZ
Senadora de la República
Pacto Histórico

KL 2N
Kamelia

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

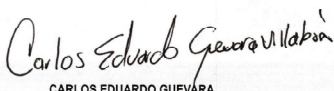
EL día 24 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo _____
No. 128/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
Hs. Martha Benítez, Fernery Silva Idrobo,
Sandra Chirindy, Yaimi Contreras, Johana
Osorio y otros

SECRETARIO GENERAL

administrativos, operacionales, de mando, régimen disciplinario, justicia penal militar y policial, además que para todos los derechos y obligaciones consagrados en el régimen especial de carrera de la Policía Nacional, comprende los siguientes grados: 1. Oficiales a) Oficiales Generales 1. General 2. Mayor General 3. Brigadier General b) Oficiales Superiores 1. Coronel 2. Teniente Coronel 3. Mayor c) Oficiales Subalternos 1. Capitán 2. Teniente 3. Subteniente 2. Nivel Ejecutivo a) Comisario b) Subcomisario c) Intendente Jefe d) Intendente e) Subintendente f) Patrullero 3. Suboficiales a) Sargento Mayor b) Sargento Primero c) Sargento Viceprimero d) Sargento Segundo e) Cabo Primero f) Cabo Segundo 4. Agentes a) Agentes del Cuerpo Profesional b) Agentes del Cuerpo Profesional Especial 5. Patrulleros de Policía a) Patrullero de Policía	En la Ley 2179 de 2021 "Por la cual se crea la categoría de Patrulleros de Policía", se establecen normas relacionadas con el régimen especial de carrera del personal uniformado de la Policía Nacional, se fortalece la profesionalización para el servicio público de policía y se dictan otras disposiciones. ARTÍCULO 2. RÉGIMEN ESPECIAL. En el marco del mandato constitucional, entiéndase como el conjunto de normas de contenido legal y reglamentario que buscan salvaguardar las condiciones especiales en materia de carrera, salarial, prestacional, de salud, pensional, de asignación de retiro y disciplinaria, propias de los integrantes de la Fuerza Pública, aplicables a los uniformados en servicio activo de la Policía Nacional La Ley 21 de 1991, por la cual se aprueba el Convenio 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales, que reconoce el derecho de estos pueblos a mantener y fortalecer sus instituciones, formas de vida, y a decidir sus prioridades en lo que atañe a su desarrollo, en armonía con las políticas estatales. La Ley 1448 de 2011, en su artículo 13, que consagra el principio de enfoque diferencial en la política pública MARCO JURISPRUDENCIAL Sentencia C-394 de 1995. La Corte declaró exequible la posibilidad de traslado diferencial de personas privadas de la libertad pertenecientes a resguardos indígenas, con fundamento en el pluralismo étnico-cultural, precedente que abrió la puerta al reconocimiento de tratamientos diferenciales de ubicación/traslado por razones étnicas dentro de instituciones estatales, sin que ello viole el principio de igualdad. Sentencia C-063 de 2010. La Corte explicó que el principio de diversidad étnica y cultural se encuentra en tensión con el sistema general de derechos fundamentales, pero que esa tensión no exime al Estado de su deber de preservar la convivencia pacífica, por lo cual está obligado, al mismo tiempo, a garantizar los derechos de todas las personas como ciudadanas y a reconocer las diferencias y necesidades particulares derivadas de su pertenencia a grupos culturales específicos. Este es, precisamente, el ejercicio de ponderación que el proyecto de ley traduce en política pública: diferenciación étnica sin sacrificar la igualdad ni las necesidades del servicio. Sentencia T-576 de 2014. Reiteró que ninguna autoridad pública, ni siquiera el juez constitucional, puede definir si una persona pertenece o no a una minoría étnica, pues son las propias comunidades las únicas llamadas a fijar esos criterios de pertenencia en ejercicio
de su autonomía, lo cual resulta relevante para el diseño de los mecanismos de acreditación étnica que deberá prever el proyecto (certificaciones de autoridades tradicionales, consejos comunitarios o el Ministerio del Interior). La Sentencia T-001 de 2024 reafirmó que los servidores públicos tienen derecho a una justificación suficiente y razonable en las decisiones de traslado, incluso en entidades con amplia discrecionalidad, y que la ausencia de dicha motivación puede resultar arbitraria y afectar derechos fundamentales. Este precedente respalda la necesidad de que la ley fije criterios objetivos y verificables, evitando que la discrecionalidad de la Policía Nacional se ejerza sin consideración del factor étnico. La Sentencia T-233 de 2025, en uno de los casos más cercanos al objeto de este proyecto. Un servidor público de la etnia Arhuaca solicitó su traslado para ejercer funciones cerca de su núcleo familiar y su espacio de arraigo cultural. La Corte sostuvo que la población étnica es sujeto de especial protección constitucional, titular de derechos colectivos que salvaguardan su arraigo territorial y sus prácticas culturales, pero que ante derechos individuales como el trabajo es necesario armonizar su ejercicio con los principios de eficiencia y mérito en el empleo público, concluyendo que deben valorarse tanto las circunstancias particulares de arraigo cultural de la persona como la eficiencia y continuidad del servicio público. Este precedente es la piedra angular jurisprudencial que legitima el equilibrio que plantea el objeto del proyecto de ley entre protección étnica y necesidades del servicio de policía. La Sentencia T-276 de 2022 reconoció a las comunidades afrodescendientes como sujetos colectivos titulares de derechos fundamentales merecedores de especial protección constitucional, en razón de la discriminación estructural e histórica padecida, lo que refuerza la inclusión expresa de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras en el ámbito de protección del proyecto. 4. IMPACTO FISCAL Con relación al impacto fiscal que genera la materialización de la iniciativa legislativa que se presenta, corresponde al Ministerio de Hacienda conceptualizar durante el trámite de la iniciativa de conformidad con lo establecido el artículo séptimo de la Ley 819 de 2003 estableció que, cualquier proyecto de ley que otorgue gasto o que otorgue beneficios tributarios deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. De igual forma, establece que se debe incluir en la exposición de motivos y en la ponencia de trámite respectiva, los costos fiscales y la fuente de ingreso adicional generada para el funcionamiento de dicho costo. La Corte Constitucional, ha sostenido que la finalidad del artículo 7 de la Ley 819 de 2003 es garantizar que las leyes que se expidan tengan en cuenta las realidades macroeconómicas del país, 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. Además, de acuerdo con el parágrafo del Artículo 334 de la Constitución Política, y la Sentencia C - 288-2012 proferida por la Corte Constitucional, la regla fiscal no puede aplicarse de manera tal que se menoscaben los derechos fundamentales, se restrinja su alcance o se niegue su protección efectiva. Se trata de un imperativo que subordina toda decisión a la imposibilidad de afectar el goce efectivo de los derechos constitucionales. Por ello, en forma categorica, el inciso 4 del artículo 1 del Acto Legislativo No. 03 de 2011, dispone que: "En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales". 5. CONFLICTO DE INTERESES En aplicación de lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992, y dando cumplimiento al inciso uno del artículo 291, sobre la obligación los congresistas de describir las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés de acuerdo al artículo 286, se considera que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no resulta en un posible beneficio particular, actual y directo a favor de los congresista, por cuanto se trata de disposiciones que cumplen con exhortos de la H. Corte Constitucional, que son de carácter general que inciden en toda la población colombiana, y que coincide o fusiona con los intereses de la ciudadanía. Al respecto, el Consejo de Estado ha señalado lo siguiente: <i>"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 concorra 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 alguna⁴⁵."</i> Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en cuenta que la descripción del posible conflicto de interés que se pueda presentar frente al trámite del presente Proyecto de Ley no exime del deber del congresista de identificar causales adicionales y manifestar oportunamente. Cordialmente,  MARTHA ISABEL PERALTA EPIEYÚ Senadora de la República MAIS  FERNÉY SILVA IDROBO Senador de la República Pacto Histórico

PROYECTO DE LEY NÚMERO 139 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., julio de 2026 Doctor DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ Secretario General Senado de la República Ciudad Asunto: Radicación del Proyecto de Ley "Por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones" Reciba un cordial saludo, Sr. Secretario. En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el proyecto de la referencia, cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, para lo cual solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo. De los honorables congresistas,  ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA Senadora de la República Partido Político MIRA  MARITZA ALVAREZ BARRERA Representante a la Cámara por Cundinamarca Partido Político MIRA  MANUEL VIRGUEZ PIRAQUIVE Senador de la República Partido Político MIRA  CARLOS EDUARDO GUEVARA Senador de la República Partido Político MIRA	Proyecto de Ley N° 139 de 2026 Senado "Por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones". El Congreso de Colombia, DECRETA: CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene como objeto establecer la política de Estado ferroviaria en Colombia, buscando promover el transporte ferroviario como una opción eficiente, segura y sostenible y fomentando inversiones en infraestructura, tecnología, modernización y expansión de la red ferroviaria del país de acuerdo a las normas internacionales, para promover el transporte intermodal y el posicionamiento del país como un puerto de transferencia de carga internacional en la región. Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Esta ley se aplicará a todas las actividades relacionadas con la planificación, construcción, operación, mantenimiento y regulación de la infraestructura ferroviaria en Colombia. CAPÍTULO II AGENCIA NACIONAL DE FERROCARRILES Artículo 3. Agencia Nacional de Ferrocarriles. El Gobierno Nacional podrá crear la Agencia Nacional de Ferrocarriles, la cual estará adscrita al Ministerio de Transporte y será la entidad encargada de la administración, operación, mantenimiento, modernización y estandarización de las vías férreas y el modo ferroviario, para interconectar las capitales, los centros de producción, consumo, y los puertos marítimos y fluviales, dinamizando y modernizando el transporte multimodal en Colombia. Parágrafo 1º. La Agencia Nacional de Ferrocarriles estará compuesta por un Director General, designado por el Presidente de la República, y contará con un equipo técnico y administrativo especializado en gestión ferroviaria, ingeniería, logística y planificación del transporte. Parágrafo 2º. La financiación de la Agencia Nacional de Ferrocarriles provendrá de asignaciones del presupuesto nacional, recursos obtenidos de la cooperación internacional, ingresos generados por servicios prestados y otros mecanismos de financiación que establezca el Gobierno Nacional. Artículo 4. Funciones de la Agencia Nacional de Ferrocarriles. Las funciones de la Agencia Nacional de Ferrocarriles incluirán, pero no se limitarán a: - Gestionar y operar la red ferroviaria nacional, asegurando su eficiencia y seguridad. - Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo de las infraestructuras ferroviarias para garantizar su buen estado y funcionamiento continuo.
- Promover y ejecutar proyectos de modernización y expansión de la red ferroviaria, adoptando tecnologías avanzadas y prácticas innovadoras. - Establecer y supervisar el cumplimiento de estándares y normativas técnicas para la infraestructura y operación ferroviaria, alineados con los estándares internacionales. - Fomentar la interconexión del sistema ferroviario con otros modos de transporte (carretero, marítimo, aéreo) para mejorar la conectividad y la eficiencia logística. - Desarrollar planes estratégicos y programas de desarrollo ferroviario a corto, mediano y largo plazo, en coordinación con el Plan Nacional Ferroviario (PNF). - Coordinar con el Ministerio de Educación, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio del Trabajo y el SENA la formación y capacitación del personal del sector ferroviario, asegurando la actualización continua de sus competencias. - Facilitar la participación de la sociedad civil y las comunidades en los procesos de planificación y desarrollo de proyectos ferroviarios, asegurando procesos de consulta y concertación. Parágrafo. La Agencia Nacional de Ferrocarriles presentará informes anuales al Congreso de la República sobre su gestión, el estado de la infraestructura y superestructura ferroviaria y los avances en los proyectos de modernización y expansión. CAPÍTULO III PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO Artículo 5. Plan Maestro Ferroviario (PMF). El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, actualizará el Plan Maestro Ferroviario (PMF), en el cual establecerá los siguientes lineamientos que deberán ser desarrollados en un corto y mediano plazo: - Evaluación y diagnóstico del estado actual de la infraestructura ferroviaria, la demanda de transporte, y los desafíos y oportunidades del sector. - Establecimiento de metas específicas y medibles para la expansión, modernización y mejora de la red ferroviaria. - Identificación de las fuentes de financiamiento, incluyendo recursos del presupuesto nacional, cooperación internacional, inversiones privadas y otros mecanismos de financiación que establezca el Gobierno Nacional. - Integración del sistema ferroviario con otros modos de transporte (carretero, marítimo, aéreo) para mejorar la conectividad y eficiencia logística a nivel nacional e internacional. - Promoción de la participación de la sociedad civil y las comunidades en la planificación y desarrollo de proyectos ferroviarios, asegurando procesos de consulta y concertación. Parágrafo. El Ministerio de Transporte en coordinación con las entidades competentes, realizará la supervisión y control de las actividades ferroviarias establecidas en el presente artículo. CAPÍTULO IV EDUCACIÓN Y FORMACIÓN Artículo 6. Formación y Capacitación. El Ministerio de Educación, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo,	el Ministerio del Trabajo y el Sistema Nacional de Aprendizaje SENA, articularán el desarrollo de programas de formación orientados a actualizar los conocimientos de los diferentes actores del sector ferroviario del país. Parágrafo. Las instituciones de educación superior, en el marco de su autonomía académica, adelantarán la actualización así como líneas de profundización en temas ferroviarios, en los programas académicos que así lo permitan; a fin de avanzar en un mayor conocimiento del sector e interdisciplinariedad CAPÍTULO V FINANCIACIÓN Y SOSTENIBILIDAD Artículo 7. Financiamiento y Cooperación de Proyectos Ferroviarios. El desarrollo del sistema ferroviario podrá ser financiado mediante recursos del presupuesto nacional, cooperación internacional, inversiones privadas y otros mecanismos de financiación que establezca el Gobierno Nacional. Artículo 8. Tarifas Ferroviarias. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), establecerá un marco regulatorio para las tarifas ferroviarias que refleje los costos operativos, de mantenimiento, desarrollo de infraestructura e inversiones. Las tarifas deberán contar con participación de los usuarios, además deben ser equitativas, transparentes, competitivas y comparadas a nivel internacional. Serán revisadas y ajustadas periódicamente, con la participación de los usuarios, para asegurar la sostenibilidad financiera del sistema ferroviario y mantener su competitividad. Parágrafo 1º. La Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) supervisará y controlará la aplicación de las tarifas, asegurando la transparencia de la información. Parágrafo 2º. El Gobierno Nacional establecerá incentivos fiscales y económicos, incluyendo exenciones tributarias y acceso a créditos preferenciales, para atraer inversiones privadas en el sector ferroviario. CAPÍTULO VI FORTALECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Artículo 9. Corredores férreos. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, establecerán los corredores férreos activos, inactivos e invadidos, ejerciendo acciones para recuperar y reconstruir aquellas vías que permitan la interconexión de los puertos, aeropuertos, capitales y centros de producción y consumo en el territorio nacional. Parágrafo 1º. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte priorizará la modernización, inversión y ejecución eficientes y puesta en funcionamiento de los siguientes corredores ferroviarios estratégicos: Bogotá - La Dorada - Santa Marta, Medellín - Cali - Buenaventura, Cali - Popayán; la interconexión Belencito - Bogotá. Parágrafo 2º. El Gobierno Nacional impulsará la rehabilitación del corredor ferroviario interoceánico que conecta a Bogotá con los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura; logrando fortalecer la transferencia de carga internacional proveniente de Europa y Asia. Artículo 10. Compatibilidad de trochas en los proyectos Ferroviarios: Para los proyectos ferroviarios que contemplen realizar una restauración de la infraestructura y utilicen una trocha diferente a la angosta que

actualmente esta en operación en el país, se deberá garantizar la compatibilidad mediante la implementación de trochas polivalentes que permitan el uso tanto de la trocha angosta como de la trocha estándar de 1.435 mm, asegurando la estandarización a nivel mundial y manteniendo la continuidad del corredor ferroviario existente.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 11. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará los aspectos necesarios para la implementación de la presente ley en un plazo no mayor a doce (12) meses a partir de su promulgación.

Artículo 12. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

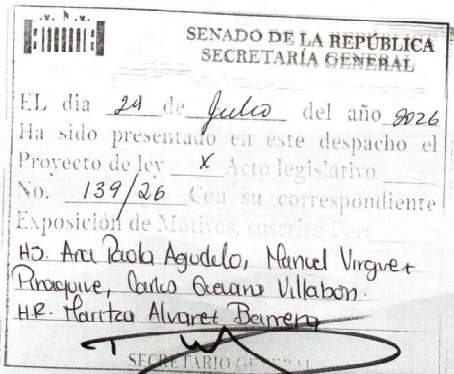
De los Honorables Congresistas,

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA

MANUEL VIRGUEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA



Proyecto de Ley N° _____ de 2026 Senado

"Por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones".

Exposición de Motivos

1. Objeto

El transporte ferroviario ha demostrado ser un medio eficiente, seguro y sostenible para el movimiento de personas y mercancías a nivel global. Sin embargo, en Colombia, este medio de transporte ha sido históricamente subutilizado y ha enfrentado numerosos desafíos en cuanto a infraestructura y modernización.

El objeto del presente proyecto de ley es definir los lineamientos y principios fundamentales que guiarán la política pública en materia ferroviaria en Colombia, estableciendo la promoción del transporte ferroviario como medio eficiente, seguro y sostenible para el movimiento de personas y mercancías; el fomento de la inversión en infraestructura y superestructura ferroviaria y tecnologías asociadas; la integración del sistema ferroviario con otros modos de transporte para fomentar la intermodalidad y la eficiencia logística a nivel nacional e internacional; la creación de mecanismos de financiamiento y cooperación público-privada para el desarrollo de proyectos ferroviarios; y la incentivación de la participación del sector privado en la modernización y expansión de la red ferroviaria del país conforme a normas y estándares internacionales.

2. Antecedentes Legislativos

Proyecto de Ley	Comisión	Autores	Resumen	Estado
PL 090/19 Cámara (Modificación del artículo 21 de la Ley 105 de 1993)	Sexta	H.R. Álvaro Henry Mneriem Rivera, Andrés David Calle Aguas, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Catalina Ortiz Lalinde, Jezmi Lizeth Barraza Arraut y Juan Fernando Reyes Kuri.	Financiación del transporte ferroviario: Crea instrumentos de financiación para impulsar la implementación del transporte ferroviario dentro del transporte masivo del país.	Archivado (Art. 190 Ley 5.ª de 1992).
PL 106/20 Cámara (Modificación del artículo 21 de la Ley 105 de 1993)	Sexta	H.S. Miguel Amin Escaf y otros representantes.	Financiación del transporte y movilidad férrea: Amplía el alcance del proyecto anterior para financiar sistemas ferroviarios de pasajeros y multimodales.	Archivado (Art. 157 Ley 5.ª de 1992).
PL 337/23 Cámara (Infraestructura ferroviaria nacional)	Sexta	Ministro de Transporte, Guillermo Francisco Royce González.	Ley marco ferroviaria: Regula la infraestructura ferroviaria nacional, la prestación del servicio público de transporte férreo y los mecanismos de financiación del sector.	Archivado (Art. 190 Ley 5.ª de 1992).
PL 348/23 Cámara	Sexta	H.R. Santiago Osorio Marín.	Protección del patrimonio férreo: Establece medidas	Archivado.

(Conservación de la red férrea inactiva y en desuso)			para conservar y recuperar la red férrea inactiva y en desuso.	
PL 211/24 Senado (Por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones)	Sexta	Senadores Manuel Antonio Virguez Piraquive, Carlos Eduardo Guevara Villabón y Ana Paola Agudelo García, y la Representante Irma Luz Herrera Rodríguez (Partido MIRA).	Política de Estado Ferroviaria: Establece los lineamientos para consolidar una política de Estado en materia ferroviaria, promover el transporte férreo como alternativa eficiente, segura y sostenible, impulsar la modernización y expansión de la red férrea, incentivar la inversión pública y privada y fortalecer la intermodalidad y la competitividad logística del país.	Archivado.
PL 232/24 Senado (Infraestructura ferroviaria nacional)	Sexta	Gobierno Nacional – Ministerio de Transporte.	Nueva Ley Ferroviaria: Retoma el proyecto gubernamental de 2023 e incorpora reglas sobre infraestructura, sostenibilidad, incentivos, interoperabilidad y seguridad del sistema ferroviario.	Archivado.

3. Justificación del Proyecto

El transporte ferroviario es mundialmente reconocido por su eficiencia energética y su capacidad para movilizar grandes volúmenes de carga a menores costos y con un impacto ambiental significativamente menor en comparación con otros medios de transporte, como el carretero. En un contexto de creciente preocupación por el cambio climático y la sostenibilidad ambiental, consideramos importante que Colombia adopte medidas que fomenten el uso del ferrocarril como una alternativa viable y sostenible. Este enfoque contribuirá tanto a la reducción de emisiones de carbono como a ofrecer una solución a largo plazo para la movilidad de mercancías y personas en el país.

Asimismo, la integración del sistema ferroviario con otros modos de transporte es crucial para mejorar la eficiencia logística y la conectividad tanto nacional como internacional. Una red ferroviaria moderna y bien interconectada permitirá a Colombia mejorar su competitividad en el comercio internacional, facilitando el movimiento ágil y económico de mercancías desde y hacia los puertos marítimos y otros centros de producción y consumo. Esto optimiza los costos logísticos y abre nuevas oportunidades para el desarrollo económico de las regiones menos conectadas del país.

El presente proyecto de ley establece un marco jurídico claro y estable para la planificación, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Además, proponemos fomentar la inversión privada y la

cooperación público-privada, esenciales para la modernización y expansión de la red ferroviaria en Colombia. La creación de mecanismos de financiamiento y la incentivación de la participación del sector privado son aspectos fundamentales de este proyecto. La participación privada no sólo aporta capital, sino también experiencia y eficiencia en la gestión de proyectos ferroviarios, lo que puede acelerar el desarrollo del sector.

El Plan Maestro Ferroviario (PMF) proporciona una base sólida para justificar la creación de este proyecto de ley. Desde finales del siglo XX, las políticas de transporte globales han promovido la intermodalidad como una estrategia para articular una red de transporte eficiente y sostenible. En este contexto, el uso del ferrocarril es fundamental para reducir los impactos ambientales y los costos de las externalidades negativas del transporte, contribuyendo a una cadena logística más eficiente y menos contaminante.

La pandemia de COVID-19 resaltó las ventajas del transporte ferroviario para el movimiento de insumos y bienes de consumo. Durante 2020, se observó un aumento en la movilización de carga por ferrocarril en comparación con 2019, lo que demostró su importancia en la reactivación económica. La reactivación del ferrocarril facilitará la movilización de carga pesada y de alto volumen desde los centros de producción hacia los puertos, contribuyendo significativamente a la economía nacional y reduciendo los costos logísticos.

Además, el transporte ferroviario no sólo es eficiente en términos de costos, sino que también aporta a la economía mediante la reducción de costos logísticos, lo que se traduce en menores precios de los bienes transportados y aumenta los niveles de competitividad del país. La reactivación de los principales corredores ferroviarios podría reducir los costos logísticos en hasta un 26% para el año 2030, según proyecciones del PMF.

No obstante, para alcanzar estos objetivos, es necesario contar con un marco institucional, normativo y regulatorio que permita la estructuración y ejecución de proyectos ferroviarios con bases sólidas. Este marco debe garantizar la sostenibilidad, rentabilidad y competitividad del modo férreo a largo plazo. La definición clara de las funciones de las entidades del sector es esencial para facilitar la entrada de nuevos operadores y evitar conflictos de interés. Este proyecto de ley aborda esta necesidad al establecer una regulación técnica y económica adecuada, asegurando la interoperabilidad y la articulación de la red ferroviaria.

Por otro lado, el financiamiento del desarrollo ferroviario ha sido un desafío en Colombia. Desde 2010, la inversión en el modo ferroviario no ha superado el 1.8% del total de la inversión pública en infraestructura de transporte, limitando su crecimiento. Es crucial replantear y diversificar las fuentes de financiación existentes, incentivando tanto la inversión pública como privada. Modelos de negocio exitosos en otros países latinoamericanos demuestran que la gestión privada del transporte ferroviario de carga puede ser efectiva y beneficiosa para el desarrollo del sector.

Asimismo, el desarrollo del modo férreo también contribuye a la consolidación de mercados descentralizados, bajo normas claras y con características tecnológicas modernas. Esto promueve la competitividad regional y la integración intermodal, aspectos esenciales para el desarrollo equitativo de todas las regiones del país. El PMF prioriza la reactivación de las operaciones comerciales ferroviarias, diversificando el tipo de carga y asegurando una operación sostenible.

Además, la actualización de la regulación técnica, económica y ambiental es fundamental para garantizar una operación segura y eficiente del modo ferroviario. Una regulación adecuada permitirá asegurar la interoperabilidad, la articulación de la red y el cumplimiento de los requisitos técnicos, ambientales y de seguridad necesarios para el desarrollo del ferrocarril en Colombia.

En este sentido, el proyecto de ley no sólo busca establecer un marco normativo para el desarrollo del sector ferroviario, sino también incentivar una transición hacia fuentes de energía más limpias. La promoción de la transición energética en el sector ferroviario es crucial para reducir las emisiones de carbono y cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y las obligaciones ambientales de Colombia.

De igual forma, la inclusión de la sociedad civil y las comunidades en la planificación y desarrollo de proyectos ferroviarios es otro aspecto clave del proyecto de ley. Asegurar procesos transparentes y participativos no solo mejora la aceptación social de los proyectos, sino que también contribuye a su sostenibilidad a largo plazo. En el articulado del proyecto de ley, se menciona el término "superestructura" para referirse a los componentes fundamentales de la vía férrea, como el balasto, los durmientes, los rieles y los sistemas de sujeción. Estos elementos son esenciales para garantizar la estabilidad y seguridad del sistema ferroviario y se encuentran definidos en el Manual de Normatividad Férrea del Ministerio de Transporte. Este enfoque técnico es crucial para establecer las bases sólidas del desarrollo ferroviario en el país. La correcta implementación de estos componentes permite que las infraestructuras cumplan con los estándares internacionales, asegurando la durabilidad y eficacia de las inversiones en el sector. Finalmente, la actualización del Plan Maestro Ferroviario (PMF) se presenta como una prioridad estatal, no solo para reactivar el transporte férreo en Colombia, sino también para asegurar su sostenibilidad a largo plazo. Incluir este plan en los futuros planes de desarrollo garantiza su continuidad más allá de los cambios de administración, asegurando un compromiso constante con el avance del sector ferroviario en el país. 4. Contenido del Proyecto de Ley El articulado consta de 12 artículos, incluida la vigencia: Artículo 1º. Objeto: Establece la política de Estado ferroviaria en Colombia, promoviendo el transporte ferroviario como una opción eficiente, segura y sostenible, y fomentando inversiones en infraestructura, tecnología y expansión de la red ferroviaria del país. Artículo 2º. Ámbito de Aplicación: Aplica a todas las actividades de planificación, construcción, operación, mantenimiento y regulación de la infraestructura ferroviaria en el territorio nacional. Artículo 3º. Agencia Nacional de Ferrocarriles: Faculta al Gobierno Nacional para crear la Agencia Nacional de Ferrocarriles, adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de la administración, operación, mantenimiento y estandarización de las vías férreas y el modo ferroviario. Artículo 4º. Funciones de la Agencia Nacional de Ferrocarriles: Define las funciones de la Agencia, entre ellas gestionar y operar la red ferroviaria, ejecutar proyectos de modernización, establecer estándares técnicos, fomentar la intermodalidad y coordinar la formación del talento humano del sector. Artículo 5º. Plan Maestro Ferroviario (PMF): Ordena al Ministerio de Transporte actualizar el Plan Maestro Ferroviario, estableciendo el diagnóstico del sector, metas de expansión y modernización, fuentes de financiamiento y mecanismos de participación ciudadana. Artículo 6º. Formación y Capacitación: Dispone que el Ministerio de Educación, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio del Trabajo y el SENA articulen programas de formación para actualizar los conocimientos de los actores del sector ferroviario. Artículo 7º. Financiamiento y Cooperación de Proyectos Ferroviarios: Permite financiar el desarrollo del sistema ferroviario con recursos del presupuesto nacional, cooperación internacional, inversión privada y otros mecanismos que defina el Gobierno Nacional. Artículo 8º. Tarifas Ferroviarias: Encarga al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) establecer un marco regulatorio para las tarifas ferroviarias, con supervisión de la Comisión de Regulación de	Infraestructura y Transporte (CRIT) e incentivos para atraer inversión privada. Artículo 9º. Corredores férreos: Ordena al Ministerio de Transporte, INVÍAS y la ANI identificar los corredores férreos activos, inactivos e invadidos, priorizando corredores estratégicos como Bogotá - La Dorada - Santa Marta, Medellín - Cali - Buenaventura, Cali - Popayán y Belencillo - Bogotá. Artículo 10º. Compatibilidad de trochas en los proyectos ferroviarios: Exige que los proyectos de restauración que utilicen una trocha distinta a la angosta actual implementen trochas polivalentes compatibles tanto con la trocha angosta como con la trocha estándar internacional de 1.435 mm. Artículo 11º. Reglamentación: Otorga al Gobierno Nacional un plazo máximo de doce (12) meses, a partir de la promulgación de la ley, para reglamentar los aspectos necesarios para su implementación. Artículo 12º. Vigencia: La ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. 5. Marco Normativo y Jurisprudencial 5.1. Tratados Internacionales ratificados por la República de Colombia • Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, adoptado el 24 de mayo de 1980, busca establecer un marco jurídico uniforme para el transporte de mercancías utilizando múltiples modos de transporte bajo un solo contrato. Este convenio reconoce la importancia del transporte multimodal para el comercio mundial y promueve servicios de transporte adecuados, económicos y eficientes. 5.2. Constitución Política de Colombia ARTÍCULO 10. 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 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. ARTÍCULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide
reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita. 5.3. Leyes → 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." → Ley 336 de 1996. "Estatuto Nacional de Transporte" → Ley 1682 de 2013. "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se dictan otras disposiciones." → Ley 1753 de 2015. "Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018" → Ley 1955 de 2019. "Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022" 5.4. Otras normatividades → Decreto 1079 de 2015. "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" → Decreto 2685 de 1999 "Por el cual se modifica el régimen de aduanas en Colombia y se dictan otras disposiciones." • CONPES 3982 de 2020. Política Nacional Logística. Este documento establece una política integral para mejorar la logística nacional, destacando la importancia de desarrollar el modo ferroviario y su interacción con otros modos de transporte para mejorar la eficiencia y reducir costos logísticos. La Política Nacional Logística propone estrategias para la modernización de la infraestructura ferroviaria y su integración en una red de transporte multimodal, resaltando la importancia de reactivar los principales corredores ferroviarios para el transporte de carga y su impacto positivo en la competitividad del país. • CONPES 3489 de 2007. Política de Transporte de Carga Este documento define una política específica para el transporte de carga en Colombia, promoviendo la intermodalidad y el uso eficiente de los diferentes modos de transporte, incluyendo el ferroviario. La Política de Transporte de Carga propone medidas para mejorar la infraestructura ferroviaria y fomentar el uso del tren como un medio eficiente y sostenible para el transporte de mercancías. Además, se mencionan las inversiones necesarias y estrategias para el desarrollo del sector, con el objetivo de aumentar la competitividad y reducir los costos logísticos. • CONPES 3547 de 2008. Política Nacional de Transporte Este documento establece una política integral de transporte que incluye todos los modos, con un enfoque particular en mejorar la infraestructura y servicios ferroviarios. La Política Nacional de Transporte detalla planes y proyectos para mejorar la conectividad ferroviaria, reducir los costos de transporte y aumentar la eficiencia logística en el país. Resalta la importancia de una red ferroviaria moderna y funcional para el desarrollo económico y la competitividad de Colombia. - El Plan Maestro Ferroviario (PMF) de Colombia Es una estrategia integral diseñada para modernizar y expandir la infraestructura ferroviaria del país, promoviendo su integración en una red de transporte multimodal. Este plan enfatiza la importancia de reactivar y mejorar los corredores ferroviarios clave, con el objetivo de aumentar la eficiencia logística y reducir los costos de transporte. Además, el PMF busca disminuir los impactos ambientales asociados al transporte, fomentando el uso de modos de	transporte más sostenibles. La financiación y ejecución de proyectos nacionales y regionales forman parte central de este plan, asegurando que las inversiones se alineen con las necesidades estratégicas del país y contribuyan al desarrollo económico regional y nacional. La regulación técnica y económica, así como la institucionalidad del sector ferroviario, también son componentes esenciales del PMF, garantizando una implementación eficiente y sostenible de las políticas ferroviarias en Colombia. 5.5. Jurisprudencia La Corte Constitucional de Colombia ha abordado el tema de los servicios de transporte público en varias sentencias, destacando la importancia de este sector para la vida en sociedad y las relaciones económicas. En la Sentencia C-033 de 2014, la Corte afirma que "el transporte es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva movilizar personas o cosas de un lugar a otro, mediante diferentes medios". Esta sentencia destaca que los traslados pueden efectuarse dentro del marco de las relaciones privadas, bajo la libertad de locomoción, o ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio. La Corte también señala que "el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas mediante vehículos apropiados a cada tipo de infraestructura disponible, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeta a una contraprestación económica". En esta línea, la Ley 336 de 1996 buscó unificar la normatividad relacionada con los principios y criterios que regulan el transporte público en sus diversas modalidades, insistiendo en que la seguridad de los usuarios constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte. Por otro lado, en la Sentencia C-568 de 2003, la Corte aborda la destinación de carriles exclusivos para el tránsito de vehículos de transporte masivo, afirmando que esta medida no desvirtúa la destinación al uso común de las vías públicas. La Corte subraya que "la destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo asegura la racionalización del uso de las vías públicas y la eficiente y segura prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, al tiempo que asegura el acceso de todos los ciudadanos al uso común de dichos bienes colectivos". 6. Impacto fiscal De conformidad con el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente. Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que, no obstante, lo anterior tenemos como sustento un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la Sentencia C-911 de 2007, en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa. 7. Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de interés De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, los cuales deberán ser determinados para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. Entre las situaciones que señala el artículo 1 antes mencionado, se encuentran: 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:

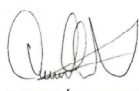
b) Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y

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.”.

De los Honorables Congresistas,



ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Bogotana de la República
Partido Político MIRA



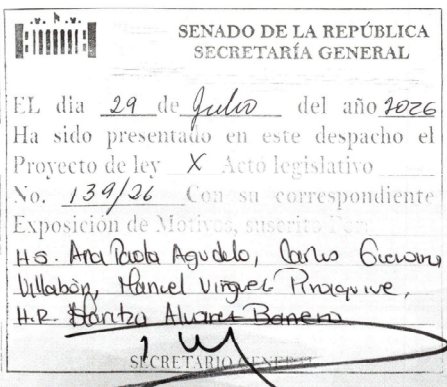
MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA



MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA



CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA



SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 29 de Julio de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.139/26 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODERNIZA Y DESARROLLA EL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA, MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE, CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN; y la Honorable Representante MARITZA ÁLVAREZ BARRERA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.



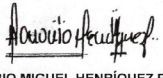
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 29 DE 2026

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

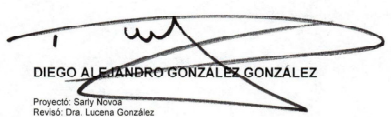
CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA



HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA



DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

Proyectó: Sany Novoa
Revisó: Dra. Lucena González

CONTENIDO	
Gaceta número 1019 - martes, 11 de agosto de 2026	
SENADO DE LA REPÚBLICA	Págs.
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de Ley número 123 de 2026 Senado, por medio de la cual se establecen criterios diferenciales para el traslado del personal de la Policía Nacional perteneciente a pueblos y comunidades étnicas y se dictan otras disposiciones.....	1
Proyecto de Ley número 139 de 2026 Senado, por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones.	6

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026