REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXV - Nº 1369 Bogotá, D. C., miércoles, 23 de septiembre de 2026 EDICIÓN DE 23 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 251 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los lineamientos para la política pública en prevención, diagnóstico temprano y tratamiento integral de la menopausia, se promueve la sensibilización ante esta etapa de la vida, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., julio de 2026

Doctor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁZQUEZ

SECRETARIO GENERAL

Honorable Cámara de Representantes

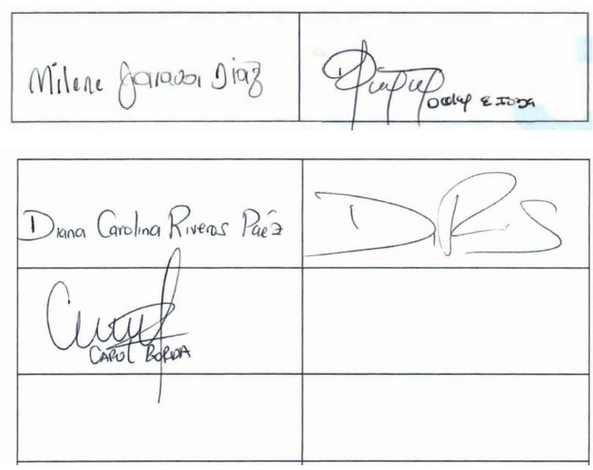
Ciudad,

Referencia: radicación Proyecto de Ley número 251 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se establecen los lineamientos para la política pública en prevención, diagnóstico temprano y tratamiento integral de la menopausia, se promueve la sensibilización ante esta etapa de la vida, y se dictan otras disposiciones.*

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno y regular conducto me permito poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley número 251 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se establecen los lineamientos para la política pública en prevención, diagnóstico temprano y tratamiento integral de la menopausia, se promueve la sensibilización ante esta etapa de la vida, y se dictan otras disposiciones*, para lo cual, me permito adjuntar copia física y digital del proyecto de ley en cuestión.

De los honorables Congresistas,

JULIANA ARAY FRANCO
Representante a la Cámara
Departamento de Bolívar



PROYECTO DE LEY NÚMERO 251 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los lineamientos para la política pública en prevención, diagnóstico temprano y tratamiento integral de la menopausia, se promueve la sensibilización ante esta etapa de la vida, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia:

DECRETA:

Artículo 1º. ***Objeto.*** La presente ley tiene por objeto establecer los principios, contenidos y disposiciones de la política pública para la prevención, diagnóstico temprano, atención, tratamiento y acompañamiento integral de la menopausia, así como garantizar el derecho a la salud y la calidad de vida de las mujeres en perimenopausia y menopausia, y promover la

sensibilización de la población frente a esta etapa de vida.

Artículo 2º. ***Definiciones.*** Para efectos de la presente ley se comprenderán las siguientes definiciones:

1. **Menopausia:** Ausencia de sangrado menstrual durante doce (12) meses consecutivos, que indica el cese de la función ovárica y la disminución de los niveles de estrógeno.
2. **Perimenopausia:** Período de transición que precede a la menopausia y, como mínimo, el primer año siguiente a la menopausia. Se caracteriza por irregularidad menstrual y aparición de síntomas climatéricos.
3. **Síntomas vasomotores (SVM):** Sofocos, sudoraciones diurnas y nocturnas, y otros trastornos térmicos.
4. **Síndrome genitourinario de la menopausia (SGUM):** Conjunto de síntomas urogenitales derivados de la disminución estrogénica y otros esteroides sexuales, como sequedad vaginal, dispareunia y disfunción urinaria.
5. **Abordaje integral:** Conjunto de acciones de promoción, prevención, diagnóstico, exámenes, procedimientos, tratamientos farmacológicos y no farmacológicos, controles y seguimientos médicos, psicológicos y sociales con acceso oportuno.
6. **Atención prioritaria y continuada:** Prestación de todos los servicios médicos y de apoyo de manera prevalente, sin dilaciones, demoras o barreras de ningún tipo.

Artículo 3º. ***Reconocimiento de la menopausia como etapa de impacto en la salud.*** Declárase la perimenopausia y la menopausia como etapas naturales del ciclo vital de las mujeres que pueden generar síntomas crónicos, progresivos y debilitantes, con impacto en la calidad de vida física, mental, sexual, laboral y social.

Parágrafo 1º. Serán beneficiarias de la presente ley todas las mujeres que se encuentren en perimenopausia o menopausia, ya sea por causa natural, quirúrgica o inducida químicamente, sin importar edad, raza o condición socioeconómica; priorizando la atención de quienes se encuentren en zonas rurales, étnicas, de difícil acceso o zonas afectadas por el conflicto armado.

Artículo 4º. ***Formulación de la política pública.*** El Ministerio de Salud y Protección Social, con el apoyo del Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Educación dentro del término de un (1) año contado a partir de la promulgación de la presente ley, deberá formular, adoptar, dirigir, coordinar, ejecutar y evaluar la Política Pública de Atención Integral de la Menopausia. En su elaboración podrán participar entidades del orden nacional, departamental, municipal y distrital, organizaciones de la sociedad civil, asociaciones de mujeres, grupos académicos y comunidad en general.

Artículo 5º. ***Alcance de la política pública.*** La política pública de Atención Integral de la Menopausia incluirá, como mínimo, las siguientes disposiciones:

1. Criterios y parámetros para calificar síntomas y clasificar casos con mayor afectación de la calidad de vida.
2. Definición y actualización de protocolos unificados de diagnóstico temprano, manejo clínico y abordaje interdisciplinario, con énfasis en atención primaria.
3. Disposiciones para el fortalecimiento de la prevención, el tratamiento farmacológico, y no farmacológico, así como apoyo psicosocial y rehabilitación.
4. Capacitación periódica y actualización obligatoria del personal de salud en diagnóstico y manejo de la perimenopausia y menopausia.
5. Garantía de acceso a información amplia, oportuna y permanente sobre síntomas, tratamientos y autocuidado, en formatos digitales, impresos y audiovisuales.
6. Promoción de investigación clínica, epidemiológica y social sobre la menopausia y sus determinantes.
7. Campañas de promoción, sensibilización y desestigmatización dirigidas a la ciudadanía, el sector educativo y el laboral.
8. Protocolos de atención prioritaria para mujeres con síntomas de moderados a severos.
9. Creación y mantenimiento de un sistema de vigilancia epidemiológica y registro estadístico de datos abiertos de sintomatología menopáusica cumpliendo con la legislación vigente sobre protección de datos.
10. Mecanismos para el análisis de datos que permitan evaluar tendencias, brechas de acceso y resultados de la política.
11. Métodos de evaluación periódica de cumplimiento, impacto y logros, que incluyan indicadores clínicos y de satisfacción de usuarias.
12. Medidas de protección laboral, educativa y social acorde con la severidad de los síntomas.
13. Creación de la ruta de atención integral, que garantice la conexidad entre niveles de atención y especialidades.
14. Adaptación de la atención con un enfoque diferencial para mujeres rurales, étnicas o víctimas del conflicto armado.

Artículo 6º. ***Garantía de atención integral.*** El Gobierno nacional garantizará el cumplimiento de la

política pública de atención integral de la menopausia a través del Sistema de Seguridad Social en Salud y su inclusión en el Plan de Beneficios en Salud, sin costos adicionales ni barreras administrativas.

Artículo 7º. ***Registro nacional de sintomatología menopáusica.*** Créase el Registro Nacional de Mujeres en Perimenopausia y Menopausia, con funciones de seguimiento clínico, estadístico y científico, que operará bajo los principios de protección de datos personales establecidos en la Ley Estatutaria 1581 de 2012. El Ministerio de Salud reglamentará su operatividad dentro del término de un (1) año.

Artículo 8º. ***Ruta diagnóstica y de atención integral.*** Cuando cualquier profesional de la salud identifique síntomas indicativos de perimenopausia o menopausia, deberá activar la Ruta Diagnóstica y de Atención Integral de la Menopausia, garantizando remisión oportuna, exámenes de apoyo diagnóstico y consultas de seguimiento con un equipo interdisciplinario.

Artículo 9º. ***Medidas de protección laboral, educativa y social.*** Las empleadas y estudiantes con síntomas moderados o severos de perimenopausia o menopausia tendrán derecho a convenir horarios flexibles, habilitación de trabajo o estudio en casa, licencias especiales y demás ajustes razonables que aseguren su productividad, bienestar y permanencia en el entorno laboral y educativo.

Artículo 10. ***Día Nacional de la Menopausia.*** Declárase el dieciocho (18) de octubre de cada año como el Día Nacional de la Concientización y Educación sobre la Menopausia. Durante este día, las entidades públicas y privadas promoverán actividades de difusión, educación y sensibilización en el marco de la política pública.

Artículo 11. ***Campañas educativas y de sensibilización.*** El Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Educación diseñarán y ejecutarán campañas continuas de educación y sensibilización en espacios comunitarios, educativos y medios de comunicación, orientadas a desestigmatizar la menopausia, informar sobre sus síntomas, tratamientos y fomentar el autocuidado.

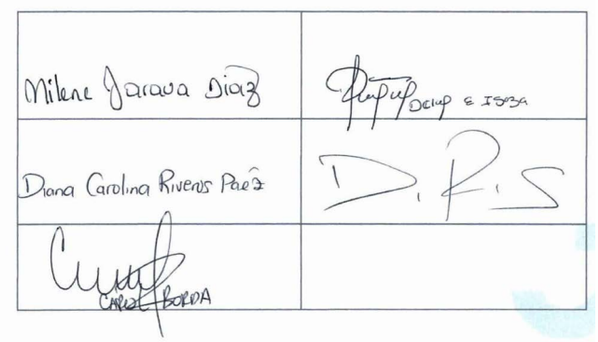
Artículo 12. ***Recursos y financiación.*** Autorícese al Gobierno nacional para realizar las apropiaciones presupuestales, convenios interadministrativos y/o alianzas público-privadas necesarias para la implementación y sostenimiento de la presente ley.

Artículo 13. ***Informe anual al Congreso.*** El Gobierno nacional deberá presentar, en los primeros 20 días contados a partir del inicio de cada legislatura, un informe a la Comisión Legal para la Equidad de la Mujer sobre los avances, resultados e indicadores de la implementación de la política pública de Atención Integral de la Menopausia.

Parágrafo. El Ministerio de Salud y Protección Social fomentará la participación activa de las organizaciones de mujeres, asociaciones de pacientes, sociedades científicas, universidades y demás actores civiles en el diseño, seguimiento y evaluación de la presente ley.

Artículo 14. ***Vigencia.*** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

JULIANA ARAY FRANCO
Representante a la Cámara
Departamento de Bolívar



PROYECTO DE LEY NÚMERO 251 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los lineamientos para la política pública en prevención, diagnóstico temprano y tratamiento integral de la menopausia, se promueve la sensibilización ante esta etapa de la vida, y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONTENIDO

I. Objeto del proyecto de ley.
II. Resumen ejecutivo.
III. Introducción y justificación general
IV. Diagnóstico del problema.
a. Dimensión epidemiológica.
b. Impactos en salud.
c. Carga socioeconómica.
V. Indicadores clave de la menopausia en Colombia.
VI. Marco normativo de política pública.
VII. Recomendaciones y orientaciones internacionales.

I. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene como antecedente una iniciativa legislativa presentada durante el período constitucional anterior por la Representante a la Cámara *Marelen Castillo Torres,* radicada en septiembre de 2025, la cual fue archivada en aplicación de lo dispuesto en el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992. La autora de dicha iniciativa puso el texto y sus insumos técnicos a disposición para contribuir a la construcción de la presente propuesta.

En ese contexto, el presente proyecto de ley tiene por objeto establecer los principios, lineamientos, contenidos y disposiciones para la formulación e implementación de una política pública integral

orientada a la prevención, el diagnóstico temprano, la atención, el tratamiento y el acompañamiento de las mujeres durante las etapas de perimenopausia y menopausia, garantizando el derecho fundamental a la salud, el acceso efectivo a servicios integrales y el mejoramiento de su calidad de vida.

De igual manera, la iniciativa busca promover la sensibilización y educación de la sociedad frente a esta etapa natural del ciclo de vida de las mujeres, contribuyendo a eliminar la desinformación, los estigmas y las barreras que limitan el ejercicio pleno de sus derechos.

Asimismo, pretende garantizar el acceso oportuno, equitativo, integral y libre de discriminación a los servicios de salud, e impulsar la adopción de medidas de apoyo y protección en los ámbitos laboral, educativo y social, con un enfoque de derechos, equidad de género e inclusión.

II. RESUMEN EJECUTIVO

La menopausia es una etapa natural en la vida de las mujeres, pero sus implicaciones trascienden el plano individual y se convierten en un asunto de salud pública y de equidad de género. En Colombia, el envejecimiento poblacional y la mayor longevidad femenina han incrementado el número de mujeres que transitan esta etapa, muchas de ellas aún en edad productiva. Para 2030, de acuerdo con la Society for Women's Health Research en su encuesta EMPACT Menopause (2024), se proyecta que las personas mayores de 60 años representarán el 17,5% de la población nacional, y las mujeres serán mayoría en los grupos de mayor edad. Este fenómeno plantea retos urgentes para el sistema de salud, el mercado laboral y las políticas públicas.

A pesar de la magnitud de la situación, la menopausia continúa invisibilizada en la normativa y en los programas de salud y trabajo. Menos del 4% de las mujeres mayores de 50 años acceden a tratamientos y tecnologías para manejar sus síntomas, y existe una limitada disponibilidad de opciones terapéuticas no hormonales. La ausencia de lineamientos nacionales y protocolos clínicos estandarizados provoca diagnósticos tardíos o erróneos, tratamientos inadecuados y un deterioro de la calidad de vida que repercute en la productividad y en la participación laboral femenina.

La evidencia internacional demuestra que es posible avanzar hacia modelos integrales de atención. Experiencias como las de Suecia, con directrices médicas y campañas de educación, y del Reino Unido, con marcos legales que protegen a las mujeres frente a la discriminación laboral, muestran resultados positivos en salud y bienestar.

Este proyecto de ley propone reconocer la menopausia como una condición prioritaria en salud pública, desarrollar lineamientos nacionales para su diagnóstico y manejo integral, garantizar el acceso a opciones terapéuticas seguras y promover entornos laborales inclusivos. Con ello, Colombia podrá mejorar la salud y la calidad de vida de millones de mujeres, reducir costos asociados a enfermedades crónicas y fortalecer su participación en la economía, avanzando en el cumplimiento de los compromisos internacionales de igualdad de género.

III. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN GENERAL

Colombia atraviesa un proceso acelerado de envejecimiento poblacional que transforma de manera estructural sus necesidades sanitarias y sociales. Para 2030, se proyecta que las personas mayores de 60 años alcanzarán los 9,7 millones, equivalentes al 17,5% de la población total. Este cambio demográfico se acompaña de una característica clave: la esperanza de vida de las mujeres supera en promedio entre siete y nueve años a la de los hombres, lo que las convierte en mayoría en los grupos etarios más avanzados.

En este contexto, la menopausia se convierte en un asunto de salud pública que requiere atención prioritaria. Lejos de ser únicamente un proceso biológico transitorio, sus efectos se extienden durante años e inciden de manera significativa en la calidad de vida, la salud física y mental, y la participación económica de las mujeres. La evidencia[1] muestra que el 80,3% experimenta sofocos, un 27,3% presenta síntomas severos que afectan su productividad, calidad de vida y bienestar. Adicionalmente, estos pueden persistir más allá de los 60 años. A ello se suman factores de riesgo como la menopausia precoz y el tabaquismo, que incrementan hasta cuatro veces la probabilidad de síntomas severos.

Sin embargo, el marco normativo y las políticas públicas actuales en Colombia no reconocen la menopausia como una condición que exige lineamientos específicos de atención en salud y protección laboral. La ausencia de protocolos clínicos nacionales, la baja disponibilidad de terapias hormonales y no hormonales y la falta de campañas de información perpetúan diagnósticos tardíos, tratamientos inadecuados y la invisibilización del problema.

Experiencias internacionales, como las de Suecia, que ha implementado directrices médicas y campañas de educación; y Reino Unido, que ha fortalecido la protección contra la discriminación laboral, evidencian que es posible reducir los impactos negativos de la menopausia mediante políticas integrales. Colombia tiene la oportunidad de adoptar un marco legal que incorpore estas buenas prácticas, promoviendo el bienestar de las mujeres, fortaleciendo su permanencia en el mercado laboral y cerrando brechas de género.

IV. DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA

a. Dimensión epidemiológica

El cambio demográfico en Colombia tiene un impacto directo sobre la magnitud de la menopausia

---

[1] Ver: Espitia de la Hoz, F. J. (2024). Menopausia: aspectos clínicos y epidemiológicos. *Revista Colombiana de Obstetricia y Ginecología, 75*(1), 53-63. https://doi.org/10.18597/rcog.3809.

como fenómeno de salud pública. Para 2030, la población mayor de 60 años alcanzará el 17,5% del total nacional, y las mujeres representarán la mayoría en estos grupos etarios. Esta realidad se explica por una esperanza de vida femenina que supera en promedio entre siete y nueve años a la de los hombres (Tserotas, 2025).

La menopausia se presenta habitualmente alrededor de los 49 años en América Latina (REDLINC, 2024), pero en Colombia se han identificado casos de menopausia precoz (en menores de 40 años) que incrementan de manera considerable la severidad de los síntomas y los riesgos asociados (Espitia de la Hoz, 2024). Entre los factores que agravan la experiencia de esta etapa se incluyen el tabaquismo, el sobrepeso y la obesidad, así como enfermedades crónicas preexistentes.

b. Impactos en salud

La menopausia no debe entenderse como un evento biológico aislado, sino como un proceso con repercusiones duraderas sobre la salud física, mental y social de las mujeres. La Red Latinoamericana para la Investigación del Climaterio (REDLINC) ha documentado una alta carga de condiciones asociadas a la menopausia, incluyendo trastornos del sueño, disfunción sexual y un aumento significativo en la prevalencia del síndrome metabólico entre mujeres perimenopáusicas y posmenopáusicas (Tserotas et al., 2025).

En particular, la presencia de síndrome metabólico en mujeres posmenopáusicas se ha reportado como elevada en investigaciones latinoamericanas; REDLINC y trabajos asociados estiman una prevalencia cercana al 42.9%, asociada a factores como obesidad abdominal, sedentarismo, hipertensión y dislipidemia, lo que incrementa el riesgo de enfermedad cardiovascular y diabetes tipo 2 en esta población (Tserotas et al., 2025).

Los síntomas climatéricos que afectan la calidad de vida son también muy prevalentes, y en estudios nacionales, se han documentado cifras elevadas de sofocos y de síntomas severos: por ejemplo, en una muestra de mujeres mayores de 60 años en Colombia se reportó que 80,3% experimentó sofocos y 27,3% presentó síntomas catalogados como severos, con impacto en la calidad de vida (Espitia de la Hoz, 2024).

La salud mental también se ve afectada: los síntomas menopáusicos (oleadas de calor o bochornos, insomnio, cambios del estado de ánimo) se han asociado con aumentos en ansiedad y depresión y con disminución en la autoestima, lo cual repercute en la capacidad funcional y en la participación social y laboral (Society for Women's Health Research [SWHR], 2024).

Finalmente, la atención clínica se ha visto condicionada por preocupaciones regulatorias sobre la terapia hormonal. En Colombia el Invima publicó en 2020 un informe de seguridad (No. 215-2020) relacionado con riesgos asociados al uso prolongado de terapia de reemplazo hormonal en mujeres postmenopáusicas, lo cual ha influido en las prácticas de prescripción y en la demanda por alternativas no hormonales; por eso es necesario articular pautas clínicas y opciones terapéuticas claras y basadas en evidencia para minimizar riesgos y maximizar beneficios.

c. Carga socioeconómica

El impacto de la menopausia trasciende el ámbito sanitario y repercute directamente en la economía y en la participación laboral de las mujeres. En Colombia, las mujeres entre 40 y 59 años constituyen un segmento importante de la población económicamente activa, pero la ausencia de políticas laborales y de salud que consideren esta etapa provoca pérdida de talento y amplía las brechas de género (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2022).

La evidencia internacional y nacional muestra que los síntomas menopáusicos afectan significativamente la capacidad laboral. El estudio EMPACT Menopause (2024) identificó que el 20,51% de las mujeres reportó una disminución de su eficiencia laboral; el 45% indicó que los síntomas redujeron su motivación en el trabajo; el 48% reportó deterioro de la autoestima y la confianza; y 1 de cada 4 señaló que evitó postularse a oportunidades de liderazgo debido a los síntomas. Asimismo, 2 de cada 5 consideraron cambiar de empleo como respuesta a los efectos de la menopausia (Society for Women's Health Research, 2024).

En el ámbito de las condiciones laborales, el 61% de las trabajadoras encuestadas indicó que su lugar de trabajo no contaba con políticas o recursos formales para abordar la menopausia (SWHR, 2024). Esta ausencia de medidas contribuye al ausentismo, a la reducción de la productividad y a la pérdida de talento femenino calificado.

En el contexto internacional, el Women and Equalities Committee del Parlamento del Reino Unido (2022) ha señalado que la menopausia sigue siendo un tema estigmatizado en el entorno laboral, con impactos desproporcionados en mujeres de grupos minoritarios. El Comité ha recomendado campañas públicas inclusivas y marcos legales que protejan a las mujeres menopáusicas contra la discriminación, medidas que podrían servir de referencia para el caso colombiano.

A futuro, la presión económica derivada de la falta de atención integral será creciente. Según proyecciones oficiales, para 2035 las mujeres mayores de 50 años representarán el 31% de la población femenina nacional (DANE, 2022), lo que significa que una fracción sustancial de la fuerza laboral estará en edad posmenopáusica y podría requerir intervenciones de salud y adecuaciones laborales para mantener su bienestar y productividad.

V. INDICADORES CLAVE DE LA MENOPAUSIA EN COLOMBIA

Indicador	Valor	Fuente	Año
Población mayor de 50 años proyectada para 2035	8.94 1,690 (16% del total de la población colombiana)	DANE, 2025	2025
Esperanza de vida femenina vs. masculina	+7 a +9 años	DANE, 2025	2025
Prevalencia de sofocos	80,3%	Espítia de la Hoz, 2024	2024
Síntomas severos que afectan calidad de vida	27,3%	Espítia de la Hoz, 2024	2024
Riesgo relativo de síntomas severos en menopausia precoz	4 veces mayor	Espítia de la Hoz, 2024	2024
Prevalencia de síndrome metabólico en posmenopausia	42,9%	Tserotas et al., 2025	2025
Mujeres sin políticas laborales para menopausia	61%	SWHR, 2024	2024
Mujeres que no se postulan a liderazgo por síntomas	25%	SWHR, 2024	2024
Mujeres que consideran cambiar de empleo por síntomas	40%	SWHR, 2024	2024

VI. MARCO NORMATIVO DE POLÍTICA PÚBLICA

El Plan Decenal de Salud Pública 2022-2031 (Ministerio de Salud y Protección Social, 2022) establece líneas estratégicas para la salud sexual y reproductiva, la salud mental y la atención a la población adulta mayor. Sin embargo, la menopausia no se menciona de manera específica, y no se contemplan protocolos clínicos nacionales para su diagnóstico y tratamiento integral.

Otras políticas como la Política Nacional de Envejecimiento y Vejez (Ministerio de Salud y Protección Social, 2015) y la Política Nacional de Equidad de Género (Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, 2012) reconocen la necesidad de garantizar el acceso a servicios de salud para las mujeres y personas mayores, pero no incorporan un enfoque diferenciado para la menopausia.

En el ámbito laboral, el Código Sustantivo del Trabajo (Decreto número 2663 de 1950) y la Ley 1010 de 2006 contra el acoso laboral contienen disposiciones generales para la protección de la salud y la no discriminación, pero no incluyen medidas específicas para prevenir o atender la discriminación por condiciones asociadas a la menopausia. Esto contrasta con marcos normativos como el del Reino Unido, que han incorporado guías y protecciones explícitas para mujeres menopáusicas (House of Commons, 2022).

La ausencia de lineamientos técnicos nacionales para el manejo integral de la menopausia limita la estandarización de la atención y contribuye a desigualdades territoriales y étnicas en el acceso a diagnóstico y tratamiento. La falta de disposiciones laborales específicas perpetúa la invisibilidad de esta etapa en las políticas empresariales, dificultando la retención de talento femenino y la igualdad de oportunidades.

Marco normativo actual y vacíos

Norma/Política	Año	Alcance	Limitaciones identificadas
Plan Decenal de Salud Pública 2022-2031	2022	Define estrategias para salud sexual, reproductiva y de personas mayores.	No menciona menopausia ni protocolos clínicos específicos.
Política Nacional de Envejecimiento y Vejez	2015	Orienta acciones de salud y protección social para personas mayores.	No aborda necesidades particulares de mujeres en menopausia.
Política Nacional de Equidad de Género	2012	Promueve igualdad de género y acceso a salud.	Sin enfoque diferenciado para salud en menopausia.
Código Sustantivo del Trabajo	1950	Regula condiciones laborales y derechos.	No contempla protección frente a discriminación por síntomas menopáusicos.
Ley 1010 de 2006 (Acoso laboral)	2006	Previene y sanciona el acoso laboral.	No considera el impacto de la menopausia en la inclusión laboral.

VII. RECOMENDACIONES Y ORIENTACIONES INTERNACIONALES

Las obligaciones y orientaciones internacionales establecen un marco claro para la acción pública sobre la menopausia. La Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW) exige a los Estados garantizar la igualdad de oportunidades y el acceso a la salud sin discriminación, lo cual incluye la atención a condiciones relacionadas con el envejecimiento de las mujeres (United Nations, 1979). La Plataforma de Acción de Beijing subraya la necesidad de políticas específicas para la salud integral de las mujeres en todas las etapas de la vida (United Nations, 1995). Asimismo, el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 (ODS 5) promueve la igualdad de género y la plena participación económica de las mujeres, lo que hace pertinente integrar medidas que permitan a las mujeres seguir en el empleo con condiciones de equidad (United Nations, 2015).

En el plano de salud pública, la Organización Mundial de la Salud reconoce que la menopausia

produce desafíos sanitarios y de acceso a servicios en muchos países y recomienda incorporar la atención en los servicios de salud primaria, la formación del personal sanitario y el acceso a opciones terapéuticas seguras y basadas en evidencia (World Health Organization, 2024). En el ámbito laboral, la experiencia del Reino Unido -materializada en el informe del Women and Equalities Committee, y la evidencia de la encuesta EMPACT/SWHR muestran que las políticas de sensibilización, guías para empleadores y la protección contra la discriminación reducen impactos en empleo, productividad y salud mental (House of Commons, 2022; SWHR, 2024).

Ejemplos recientes en Suecia (iniciativas parlamentarias y directrices clínicas) demuestran que crear directrices nacionales, campañas de educación pública y lineamientos clínicos puede mejorar el acceso equitativo y la calidad de la atención (Riksdagen, 2024). A partir de estos marcos, las recomendaciones internacionales aplicables a Colombia son, entre otras:

- Incorporar la menopausia en políticas nacionales de salud y en el Plan Decenal
- Desarrollar guías clínicas y formación para atención primaria.
- Impulsar campañas públicas de educación.
- Promover marcos laborales que prevengan la discriminación y faciliten ajustes razonables.
- Priorizar investigación y acceso a alternativas hormonales y no hormonales.
- Aplicar un enfoque diferencial étnico-territorial alineado con CEDAW y la Plataforma de Beijing.

Experiencias y buenas prácticas internacionales

La evidencia internacional demuestra que es posible reducir los impactos negativos de la menopausia sobre la salud, la productividad y la igualdad de género mediante políticas públicas integrales que articulen el sector salud y el ámbito laboral.

- **Suecia**

En 2024, el Parlamento sueco aprobó una moción que reconoce la atención a la menopausia como una prioridad nacional. La iniciativa incluyó el desarrollo de directrices médicas nacionales para el manejo clínico, campañas de educación dirigidas a la población y a profesionales de la salud, y un sistema de monitoreo para asegurar la calidad y equidad en el acceso (Riksdagen, 2024). Estas medidas buscan prevenir diagnósticos erróneos, reducir las desigualdades y mejorar la calidad de vida de las mujeres.

- **Reino Unido**

El *Women and Equalities Committee* del Parlamento británico (2022) llevó a cabo una investigación nacional sobre menopausia y trabajo, concluyendo que las mujeres enfrentan discriminación laboral asociada a los síntomas. El informe recomendó:

1. Inclusión de la menopausia en políticas de bienestar laboral.
2. Protección legal contra discriminación.
3. Capacitación para empleadores;
4. Ajustes razonables en el lugar de trabajo (House of Commons, 2022).

Estas recomendaciones han sido incorporadas en múltiples empresas y organismos públicos.

- **Relevancia para Colombia**

Ambos casos demuestran que un marco normativo claro, acompañado de guías clínicas y acciones de sensibilización, puede mejorar el diagnóstico oportuno, garantizar acceso a tratamientos diversos y reducir los impactos socioeconómicos. Su adopción en Colombia permitiría avanzar en el cumplimiento de CEDAW, la Plataforma de Beijing y el ODS 5.

País	Intervención principal	Resultados medibles	Lecciones para Colombia
Suecia	Directrices médicas nacionales; campañas educativas; monitoreo de acceso.	Reducción de diagnósticos erróneos; aumento en acceso equitativo a tratamientos.	Incorporar guías clínicas nacionales y campañas públicas; seguimiento de calidad y cobertura.
Reino Unido	Informe parlamentario y políticas laborales inclusivas; capacitación para empleadores; ajustes razonables.	Mayor retención laboral de mujeres menopáusicas; disminución de reportes de discriminación.	Incluir la menopausia en legislación laboral; promover formación empresarial y ajustes en el lugar de trabajo.

VIII. CONFLICTO DE INTERESES

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

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

"Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así: (...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

IX. 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 el Gobierno incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación y/o impulse a través del sistema nacional de cofinanciación las apropiaciones requeridas para dar cumplimiento a lo allí estipulado. Frente a este acápite es importante manifestar que 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.

Así mismo, en la Sentencia C-411 de 2009 de la Corte Constitucional, 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 ha establecido su análisis de la siguiente manera:

(...) 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 (...)".

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; 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.

X. REFERENCIAS

Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer. (2012). Política pública nacional de equidad de género para las mujeres. Presidencia de la República de Colombia.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2022, octubre). Nota estadística: Personas mayores en Colombia. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/notas-estadisticas/oct-2022-nota-estadistica-personas-mayores-en-colombia.pdf

Espitia de la Hoz, F. J. (2024). Menopausia: aspectos clínicos y epidemiológicos. Revista *Colombiana de Obstetricia y Ginecología*, 75(1), 53-63. https://doi.org/10.18597/rcog.3809

House of Commons, Women and Equalities Committee. (2022). Menopause and the workplace (First Report of Session 2022–23). UK Parliament. https://committees.parliament.uk/work/1416/menopause-and-the-workplace/publications/

Ministerio de Salud y Protección Social. (2015). Política Nacional de Envejecimiento y Vejez 2015-2024. Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia.

Ministerio de Salud y Protección Social. (2022). Plan Decenal de Salud Pública 2022-2031. Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia.

Ministerio de la Protección Social. (1950). Código Sustantivo del Trabajo (Decreto número 2663 de 1950). ***Diario Oficial*** número 27.622.

República de Colombia. (2006). Ley 1010 de 2006. ***Diario Oficial*** número 46.160.

Riksdagen (Parliament of Sweden). (2024). Stärkt vård för kvinnor i klimakteriet (motion HB021482). https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/motion/starkt-vard-for-kvinnor-i-kli makteriet_hb021482/.

Society for Women's Health Research. (2024). EMPACT Menopause study bulletin [Fact sheet]. https://swhr.org/resources/empact-menopause-study-bulletin/.

Tserotas, D., Guevara-Sotelo, R., & Sánchez-Ruiz, M. (2025). Síndrome metabólico en mujeres posmenopáusicas: revisión de la literatura. Revista Latinoamericana de Menopausia y Climaterio, 33(1), 15-26. https://doi.org/10.1016/j.rlmc.2025.01.004.

United Nations. (1979). Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women (CEDAW). Adopted 18 December 1979.

https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/convention-elimination-all-form s-discrimination-against-women.

United Nations. (1995). Beijing Declaration and Platform for Action. Fourth World Conference on Women, 1995. https://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/pdf/BDPfA%20E.pdf.

United Nations. (2015). Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development (A/RES/70/1). United Nations General Assembly. https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E.

World Health Organization. (2024). Menopause (fact sheet). World Health Organization. https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/menopause.

Ministerio de la Protección Social. (1950). Código Sustantivo del Trabajo (Decreto número 2663 de 1950). ***Diario Oficial*** número 27.622.

República de Colombia. (2006). Ley 1010 de 2006. ***Diario Oficial*** número 46.160.

Riksdagen (Parliament of Sweden). (2024). *Stärkt vård för kvinnor i klimakteriet* (motion HB021482). https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/motion/staerkt-vard-for-kvinnor-i-klimakteriet_hb021482/.

Society for Women's Health Research. (2024). *EMPACT Menopause study bulletin [Fact sheet]*. https://swhr.org/resources/empact-menopause-study-bulletin/.

Tserotas, D., Guevara-Sotelo, R., & Sánchez-Ruiz, M. (2025). Síndrome metabólico en mujeres posmenopáusicas: revisión de la literatura. *Revista Latinoamericana de Menopausia y Climaterio, 33*(1), 15–26. https://doi.org/10.1016/j.rlmc.2025.01.004

United Nations. (1979). *Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women (CEDAW)*. Adopted 18 December 1979.

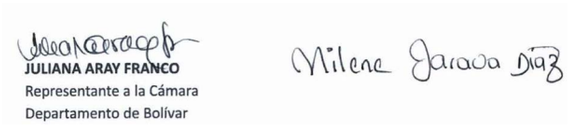
https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/convention-elimination-all-forms-discrimination-against-women.

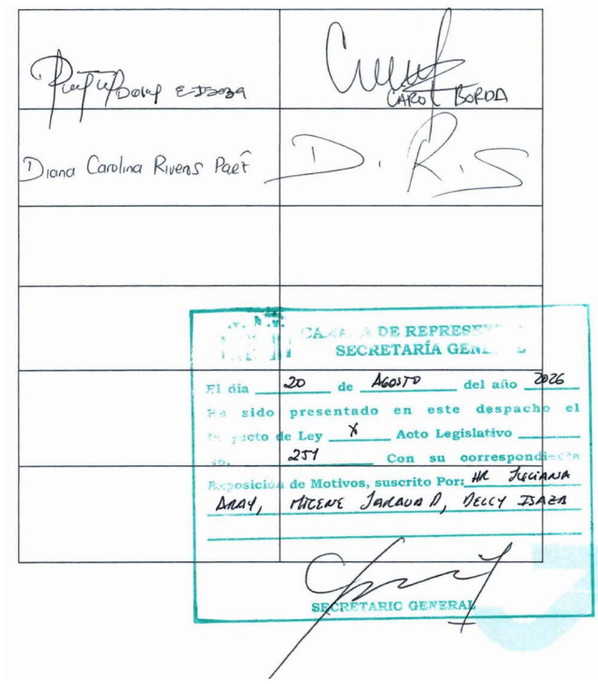
United Nations. (1995). *Beijing Declaration and Platform for Action.* Fourth World Conference on Women, 1995. https://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/pdf/BDPfA%20E.pdf.

United Nations. (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development (A/RES/70/1)*. United Nations General Assembly. https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E.

World Health Organization. (2024). *Menopause (fact sheet)*. World Health Organization. https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/menopause.

Cordialmente,





* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 252 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 1280 de 2009 y se dictan disposiciones sobre la licencia remunerada por luto cuando el fallecimiento de un familiar ocurra en el exterior.

Bogotá, D. C., 27 de julio de 2026

Doctor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁZQUEZ

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Bogotá

Asunto: Radicación Proyecto de Ley número 252 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 1280 de 2009 y se dictan disposiciones sobre la licencia remunerada por luto cuando el fallecimiento de un familiar ocurra en el exterior.*

Señores funcionarios,

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno y regular conducto me permito poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley número 252 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 1280 de 2009 y se dictan disposiciones sobre la licencia remunerada por luto cuando el fallecimiento de un familiar ocurra en el exterior*. En este sentido, se presenta a consideración el presente proyecto de ley, para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la ley y la Constitución.



PROYECTO DE LEY NÚMERO 252 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 1280 de 2009 y se dictan disposiciones sobre la licencia remunerada por luto cuando el fallecimiento de un familiar ocurra en el exterior.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. ***Objeto***. La presente ley tiene por objeto garantizar el goce efectivo de la licencia remunerada por luto cuando el fallecimiento de un familiar del trabajador ocurra fuera del territorio nacional, permitiendo que esta se otorgue de manera flexible y acorde con los tiempos requeridos para la identificación, disposición final, traslado, repatriación de restos mortales o cenizas y la realización de las honras fúnebres.

Artículo 2°. Modificación del numeral 10 del artículo 57 del Código Sustantivo del Trabajo.

Adiciónese un parágrafo al numeral 10 del artículo 57 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:

Parágrafo 1°. Cuando el fallecimiento de alguno de los familiares señalados en el presente numeral ocurra en el exterior, el trabajador tendrá derecho a disfrutar de la licencia remunerada por luto en cualquiera de las siguientes modalidades:

a) A partir de la fecha del fallecimiento, cuando deba desplazarse al exterior para adelantar trámites relacionados con la identificación, reclamación, disposición final, traslado o repatriación de restos mortales o cenizas.

b) A partir de la fecha de llegada de los restos mortales o cenizas al territorio nacional.

c) A partir de la fecha de realización de las exequias, ceremonias o actos de despedida en Colombia, cuando estos se efectúen con posterioridad al fallecimiento.

d) La licencia podrá ser disfrutada de forma continua o fraccionada hasta en dos períodos, previo acuerdo entre trabajador y empleador, siempre que se haga efectiva dentro de los treinta (30) días calendario siguientes al fallecimiento o a la llegada de los restos mortales o cenizas al país.

Artículo 3°. ***Ampliación excepcional de la licencia.*** Cuando el trabajador deba desplazarse al exterior para realizar diligencias relacionadas con la identificación del fallecido, trámites judiciales, administrativos, sanitarios, consulares o de repatriación, la licencia remunerada por luto será de ocho (8) días hábiles.

Parágrafo. La ampliación prevista en este artículo deberá acreditarse mediante certificación expedida por autoridad consular colombiana, autoridad extranjera competente o documento equivalente.

Artículo 4°. ***Acreditación del fallecimiento.*** Para efectos del reconocimiento de la licencia remunerada por luto prevista en la presente ley, el trabajador podrá acreditar el fallecimiento mediante cualquiera de los siguientes documentos:

a) Registro civil de defunción expedido por autoridad colombiana competente.

b) Acta o certificado de defunción expedido por autoridad competente del país donde ocurrió el fallecimiento.

c) Certificación expedida por una oficina consular colombiana.

d) Documento expedido por autoridad competente, empresa funeraria autorizada o transportador internacional que acredite la repatriación de restos mortales o cenizas.

e) Cualquier otro documento oficial que permita verificar razonablemente la ocurrencia del fallecimiento.

Parágrafo. El empleador deberá reconocer la licencia con la presentación de cualquiera de los documentos anteriormente señalados, sin perjuicio de la presentación posterior del registro civil de defunción colombiano.

Artículo 5°. ***Principios de interpretación.*** Las disposiciones contenidas en la presente ley se interpretarán conforme a los principios constitucionales de dignidad humana, protección integral de la familia, solidaridad, favorabilidad laboral, trabajo en condiciones dignas y justas y prevalencia del derecho sustancial.

Artículo 6°. ***Lineamientos orientadores.*** El Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Relaciones Exteriores podrán expedir lineamientos orientadores para facilitar la acreditación documental y el ejercicio efectivo de la licencia prevista en la presente ley, respetando las competencias constitucionales y legales de las autoridades consulares.

Artículo 7°. ***Vigencia y derogatorias.*** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

JULIANA ARAY FRANCO
Representante a la Cámara
Departamento de Bolívar

Nadia Blel	HR Alejandro Murcia


El día 20 de Agosto del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley X Acto Legislativo
No. 252 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: HR Juliana
Aray Franco

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

La presente iniciativa legislativa tiene como finalidad garantizar el ejercicio efectivo de la licencia remunerada por luto cuando el fallecimiento de un familiar del trabajador ocurra fuera del territorio nacional, permitiendo que el derecho pueda ejercerse de manera flexible, conforme a la realidad de los procesos de identificación, disposición final y repatriación de restos mortales.

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

La Ley 1280 de 2009 incorporó la licencia remunerada por luto al ordenamiento jurídico colombiano mediante la adición del numeral 10 al artículo 57 del Código Sustantivo del Trabajo, reconociendo el derecho a cinco (5) días hábiles de licencia remunerada por el fallecimiento de determinados familiares cercanos.

Sin embargo, dicha regulación fue concebida para situaciones ocurridas dentro del territorio nacional y no previó los eventos derivados del fallecimiento de familiares en el exterior, circunstancia que actualmente constituye una realidad social creciente.

III. TRANSFORMACIÓN DE LA REALIDAD MIGRATORIA COLOMBIANA

De acuerdo con información oficial suministrada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, con corte al 31 de marzo de 2026 se encontraban registrados 1.930.496 colombianos en el Registro Consular. No obstante, la propia Cancillería ha precisado que esta cifra no constituye una medición exacta de los colombianos residentes en el exterior, debido al carácter voluntario y declarativo del registro.

La existencia de millones de colombianos residentes fuera del país ha generado nuevas dinámicas familiares, laborales y sociales que requieren respuestas normativas acordes con la realidad contemporánea.

IV. DIMENSIÓN DEL FENÓMENO DE FALLECIMIENTOS DE COLOMBIANOS EN EL EXTERIOR

Con base en los registros oficiales del Sistema Integral de Trámites al Ciudadano (SITAC), los

consulados colombianos atendieron los siguientes casos de fallecimiento de connacionales en el exterior:

Año	Casos
2021	515
2022	691
2023	701
2024	609
2025	707
2026	126
Total	**3.349**

Estas cifras oficiales evidencian que el fallecimiento de connacionales en el exterior constituye una situación recurrente que afecta a miles de familias colombianas.

La Cancillería ha señalado igualmente que no existe actualmente un indicador consolidado sobre el número efectivo de repatriaciones, debido a que estos procesos dependen de factores económicos, familiares, sanitarios, judiciales y administrativos.

V. COMPLEJIDAD DE LOS PROCESOS DE REPATRIACIÓN

El Ministerio de Relaciones Exteriores cuenta actualmente con el Instructivo DP-IN-012 de Asistencia a Connacionales Fallecidos en el Exterior, el cual establece protocolos para:

- La orientación a familiares.
- La coordinación con autoridades extranjeras.
- La identificación plena de restos mortales.
- La práctica de pericias forenses.
- La expedición del registro civil de defunción colombiano.
- La disposición final de restos mortales.
- El traslado y repatriación de cuerpos o cenizas.
- El seguimiento a investigaciones por muertes violentas.

La propia Cancillería reconoce que no es posible establecer un tiempo promedio para la repatriación, pues estos procesos pueden extenderse durante días, semanas o incluso meses dependiendo del país donde ocurrió el fallecimiento.

Esta situación genera un vacío jurídico, ya que la licencia por luto prevista actualmente no responde a la realidad temporal de estos procedimientos.

VI. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL

La presente iniciativa encuentra fundamento en:

- **Artículo 1° de la Constitución Política: dignidad humana.**

Cita textual: "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 5°: protección de la familia.**

Cita textual: "**Artículo 5º".** El Estado reconoce, sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona y ampara a la familia como institución básica de la sociedad".

- **Artículo 25: trabajo en condiciones dignas y justas.**

Cita textual: "Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas".

- **Artículo 42: protección integral de la familia.**

Cita textual: "Artículo 42. La familia es el núcleo fundamental de la sociedad. Se constituye por vínculos naturales o jurídicos, por la decisión libre de un hombre y una mujer de contraer matrimonio o por la voluntad responsable de conformarla. El Estado y la sociedad garantizan la protección integral de la familia. La ley podrá determinar el patrimonio familiar inalienable e inembargable".

- **Artículo 53: favorabilidad laboral.**

Cita textual: "Artículo 53. El Congreso expedirá el estatuto del trabajo. La ley correspondiente tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales: Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad".

Asimismo, la Corte Constitucional ha desarrollado estos principios mediante, entre otras, las siguientes providencias:

- Sentencia T-881 de 2002.
- Sentencia C-271 de 2003.
- Sentencia C-168 de 1995.
- Sentencia T-585 de 2006.
- Sentencia C-614 de 2009.
- Sentencia C-930 de 2009.

Estas decisiones reconocen que la dignidad humana, la protección de la familia, la solidaridad y el trabajo digno exigen mecanismos efectivos que permitan afrontar situaciones de especial vulnerabilidad, como el fallecimiento de un familiar.

- **Sentencia C-168 de 1995**

Cita textual: "El principio de favorabilidad en materia laboral impone que, en caso de duda en la aplicación o interpretación de las fuentes formales del derecho, se prefiera aquella que resulte más benéfica para el trabajador".

La Sentencia C-168 de 1995 establece que el principio de favorabilidad laboral obliga a preferir la interpretación más beneficiosa para el trabajador. Sin embargo, la ausencia de una regulación específica sobre fallecimientos en el exterior genera inseguridad jurídica y limita la aplicación de este principio, razón por la cual se hace necesaria una intervención legislativa que otorgue claridad y protección efectiva.

- **Sentencia T-585 de 2006**

Cita textual: "El principio de solidaridad implica el deber de apoyo mutuo entre los miembros de la sociedad y la adopción de medidas por parte del Estado para proteger a las personas en situaciones de debilidad manifiesta".

En la Sentencia T-585 de 2006, la Corte Constitucional destacó que el principio de solidaridad impone al Estado el deber de adoptar medidas que protejan a las personas en situaciones de debilidad manifiesta. La muerte de un familiar cercano constituye una de estas situaciones, por lo que resulta necesario adecuar la legislación laboral para garantizar el acompañamiento familiar en condiciones dignas.

Aunque la Corte Constitucional no ha desarrollado extensamente esta figura, sí ha reconocido la importancia de las licencias laborales como mecanismos de protección de la familia.

- **Sentencia C-930 de 2009**

Cita textual: "Las licencias laborales remuneradas constituyen mecanismos de protección de la familia y buscan permitir al trabajador atender situaciones personales de especial relevancia sin afectar su estabilidad laboral".

La Corte Constitucional, en la Sentencia C-930 de 2009, reconoció que las licencias laborales remuneradas son instrumentos destinados a proteger la familia y permitir al trabajador atender situaciones personales de especial relevancia. En consecuencia, la ampliación y flexibilización de la licencia por luto en casos de fallecimiento en el exterior se ajusta plenamente a esta finalidad.

VII. NECESIDAD DE LA INTERVENCIÓN LEGISLATIVA

En la actualidad, es cada vez más frecuente que colombianos residan o se encuentren en el extranjero, lo que ha incrementado los casos en los que el fallecimiento de un familiar ocurre fuera del país. En estas circunstancias se presentan, principalmente, dos situaciones:

1. **Demora en la repatriación del cuerpo:** El fallecimiento puede ocurrir en una fecha determinada, pero la repatriación del cuerpo y la realización de las exequias en Colombia pueden tardar varios días o incluso semanas. Esto impide que el trabajador utilice la licencia en el momento en que realmente necesita acompañar a su familia y participar en las honras fúnebres.

2. **Desplazamiento del trabajador al exterior:** En muchos casos, un familiar debe viajar al país donde ocurrió el deceso para adelantar trámites legales y administrativos, como la identificación del cuerpo, la obtención de documentos y la coordinación de la repatriación. Este tiempo no siempre es reconocido dentro de la licencia de luto actualmente prevista.

La ausencia de regulación específica genera interpretaciones restrictivas por parte de los empleadores, afectando el goce efectivo del derecho al duelo y la estabilidad emocional del trabajador.

La ausencia de regulación específica genera:

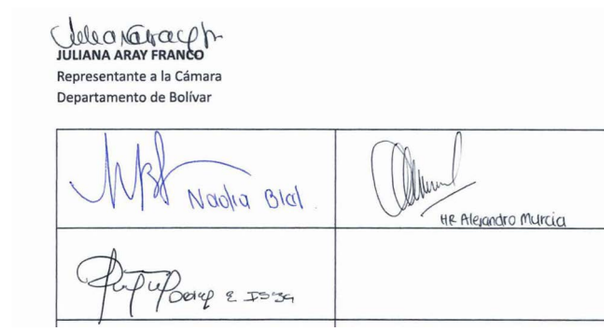
- Inseguridad jurídica.
- Interpretaciones restrictivas por parte de los empleadores.
- Limitaciones al derecho al duelo.
- Obstáculos para el acompañamiento familiar.
- Desprotección de trabajadores que deben desplazarse al exterior.

La presente iniciativa busca llenar un vacío normativo existente en la legislación laboral colombiana, garantizando que la licencia remunerada por luto cumpla efectivamente su finalidad: permitir al trabajador acompañar a su familia y vivir el proceso de duelo con dignidad, especialmente en los casos en que el fallecimiento ocurre en el exterior.

VIII. IMPACTO FISCAL

La presente iniciativa no genera impacto fiscal para el Presupuesto General de la Nación, conforme al artículo 7° de la Ley 819 de 2003, por cuanto regula relaciones laborales existentes y no crea estructuras administrativas ni obligaciones presupuestales adicionales para el Estado.

De los honorables Congresistas,



* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 304 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los instrumentos para el desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales y se dictan otras disposiciones.

Doctor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁZQUEZ

Secretario General

Cámara de Representantes

Referencia: radicación Proyecto de Ley número 304 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se establecen los instrumentos para el desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales 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.

De los honorable congresistas,

Miguel Ángel Pinto Rueda
Representante a la Cámara por el Departamento de Santander
Partido Centro Democrático

PROYECTO DE LEY NÚMERO 304 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los instrumentos para el desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. *Objeto*. La presente ley tiene por objeto establecer los instrumentos para el desarrollo de Corredores Turísticos Multimodales como un instrumento para articular el desarrollo turístico y la infraestructura de transporte del país.

Para tal efecto, crea el Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales, ordena la formulación y adopción de un plan nacional para su desarrollo, establece mecanismos de financiación, estructuración y priorización de proyectos, incluida la creación de la Cuenta Especial para el Desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales, incorpora incentivos para la inversión y promueve el desarrollo de infraestructura estratégica, con el fin de fortalecer la competitividad turística, impulsar el desarrollo económico regional, mejorar la conectividad territorial y promover el desarrollo del turismo en Colombia.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones de la presente ley serán aplicables a todo el territorio nacional y obligarán a las entidades del orden nacional, departamental y municipal, así como a los particulares que participen en la estructuración, financiación, ejecución u operación de proyectos CTM.

Artículo 3°. *Definición y alcance.* Para efectos de la presente ley, entiéndase por Corredores Turísticos Multimodales los sistemas integrados de conectividad que articulen infraestructura vial, férrea y servicios turísticos, incluyendo estaciones, paradores, plataformas logísticas, señalización, soluciones digitales y demás elementos complementarios necesarios para garantizar su funcionalidad.

TÍTULO II

SISTEMA NACIONAL DE CORREDORES TURÍSTICOS MULTIMODALES

Artículo 4°. *Creación del Sistema.* Créese el Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales, como instancia de coordinación interinstitucional para la planificación, estructuración, financiación, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de infraestructura de transporte con enfoque turístico.

Artículo 5°. *Integración*. El Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales estará integrado por:

1. El Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces, quien ejercerá como co-presidente del sistema.
2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, o quien haga sus veces, que ejercerá como co-presidente del sistema.
3. El Departamento Nacional de Planeación, o quien haga sus veces, que ejercerá la secretaría técnica del Sistema
4. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, o quien haga sus veces.
5. Las Secretarías de Turismo y de Transporte de los departamentos incluidos, quienes tendrán presencia únicamente en las decisiones relacionadas con corredores turísticos ubicados dentro de su jurisdicción.

Parágrafo. Además de las entidades que lo integran, el Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales, contará con la participación, con voz, pero sin voto, las Secretarías de Turismo y de Transporte de los municipios incluidos en el desarrollo de Corredores Turísticos Multimodales; la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Fondo Nacional de Turismo (Fontur); así como otros actores públicos y privados, sujetos a invitación por parte del Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales.

Parágrafo 2°. El Sistema Nacional de Corredores Turísticos garantizará la participación de organizaciones comunitarias, gremios del sector y demás actores locales en la planificación y priorización de dichos corredores.

Artículo 6°. *Funciones del Sistema*. El Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales tendrá a cargo las siguientes funciones:

1. Formular los lineamientos de la política pública de Corredores Turísticos Multimodales.
2. Identificar y priorizar, con base en criterios técnicos, los corredores susceptibles de ser desarrollados bajo el marco de la presente ley.
3. Coordinar la articulación entre el Gobierno nacional y las entidades territoriales para la planeación y desarrollo de los proyectos.
4. Promover la incorporación de los Corredores Turísticos Multimodales en los instrumentos de planeación nacional, sectorial y territorial.
5. Promover la estructuración integral de proyectos mediante la coordinación de las entidades competentes.
6. Promover la armonización de los proyectos de infraestructura de transporte con las políticas de turismo, desarrollo regional, ordenamiento territorial y sostenibilidad ambiental.
7. Diseñar y adoptar indicadores para el seguimiento y evaluación del desempeño de la política pública y de los corredores priorizados.
8. Elaborar y publicar un informe anual sobre el estado de avance de los Corredores Turísticos Multimodales.
9. Formular y coordinar estrategias para el fortalecimiento de la competitividad de los Corredores Turísticos Multimodales y el fortalecimiento empresarial de los prestadores de servicios turísticos.
10. Promover el turismo comunitario y rural, la innovación, la transformación digital, la inteligencia turística, la gestión del visitante, la calidad, la accesibilidad y la sostenibilidad ambiental, social y cultural de los destinos turísticos.
11. Coordinar las estrategias de promoción digital de los Corredores Turísticos Multimodales, en articulación con los actores del sector turístico, para fortalecer su posicionamiento nacional e internacional.
12. Oficiar a los medios de control cuando las obras relacionadas con los Corredores Turísticos Multimodales presenten retrasos o irregularidades de cualquier índole.

Artículo 7°. ***Reglamentación del Sistema.*** El Gobierno nacional, dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, reglamentará la organización y funcionamiento del Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales.

La reglamentación establecerá, como mínimo, las reglas para su funcionamiento, la periodicidad de sus sesiones, el procedimiento para la adopción de recomendaciones, los mecanismos de articulación con las entidades territoriales y los criterios para la priorización de los Corredores Turísticos Multimodales.

TÍTULO III

PLAN NACIONAL DE CORREDORES TURÍSTICOS MULTIMODALES

Artículo 8°. ***Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales.*** El Gobierno nacional, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, adoptará el Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales el cual será de naturaleza vinculante para las entidades del orden nacional.

Artículo 9°. ***Contenido del Plan.*** El Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales deberá contener como mínimo:

1. La identificación, delimitación y priorización de los Corredores Turísticos Multimodales.
2. Los objetivos estratégicos, metas e indicadores de seguimiento y evaluación para cada corredor.
3. El diagnóstico de la infraestructura de transporte, turística y de servicios existente, así como la identificación de las necesidades de intervención.
4. La cartera de proyectos estratégicos priorizados, con su cronograma de ejecución, fuentes de financiación y entidades responsables.
5. El análisis de viabilidad para la incorporación o fortalecimiento de modos de transporte férreo, fluvial, marítimo, aéreo y terrestre, según las características de cada corredor.
6. Los mecanismos de articulación con los instrumentos de ordenamiento territorial, los planes sectoriales y los demás instrumentos de planificación nacional y regional.
7. Los lineamientos para la sostenibilidad ambiental, la protección del patrimonio cultural y la participación de las comunidades en el desarrollo de los corredores.

Artículo 10. ***Criterios de priorización.***

1. La concentración y complementariedad de atractivos turísticos dentro de un mismo corredor geográfico, incluyendo, entre otros, turismo cultural, patrimonial, de naturaleza, ecoturismo, turismo de aventura, religioso, gastronómico y de bienestar.
2. La existencia de bienes de interés cultural, municipios pertenecientes a la Red de Pueblos Patrimonio de Colombia o demás manifestaciones del patrimonio cultural material e inmaterial de la Nación.
3. La presencia de áreas protegidas, parques nacionales naturales, reservas o ecosistemas estratégicos con vocación turística.
4. La conectividad del corredor con infraestructura estratégica de transporte, incluyendo aeropuertos, terminales de

transporte terrestre, infraestructura férrea, puertos fluviales o marítimos, para los cuales se priorizarán las obras de dragado, adecuación, ampliación y mantenimiento necesarias para garantizar su navegabilidad, capacidad operativa y articulación con los demás modos de transporte.

Parágrafo: El Gobierno nacional definirá, dentro del Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales, un Corredor Turístico Multimodal Piloto en el departamento de Santander, seleccionado con fundamento en los criterios de priorización establecidos en el presente artículo. Dicho corredor tendrá por objeto validar los instrumentos de planificación, coordinación, financiación y ejecución previstos en la presente ley, con el fin de facilitar su implementación progresiva en el territorio nacional.

Artículo 11. ***Postulación.*** Las entidades territoriales, de manera individual o asociada, podrán postular al Gobierno nacional dentro de los últimos tres (3) meses del año Corredores Turísticos Multimodales para su evaluación e incorporación.

Artículo 12. ***Actualización y modificación del Plan.*** El Gobierno nacional actualizará el Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales cada año o cuando las necesidades del servicio lo requieran, previo concepto del Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales.

En el marco de dichas actualizaciones, el Gobierno nacional podrá incorporar nuevos Corredores Turísticos Multimodales, modificar los existentes o excluir, de manera excepcional, aquellos que hayan perdido las condiciones que motivaron su priorización, de conformidad con los criterios establecidos en la presente ley.

TÍTULO IV

CUENTA PARA EL DESARROLLO DE CORREDORES TURÍSTICOS MULTIMODALES

Artículo 13. ***Creación de la Cuenta Especial.*** Créase la Cuenta Especial sin personería jurídica para el Desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodal administrada por el Fondo Nacional de Turismo (Fontur), cuyo objeto será financiar y cofinanciar la estructuración, ejecución, rehabilitación, operación y mantenimiento de los Corredores Turísticos Multimodales.

Artículo 14. ***Fuentes de financiación.*** La Cuenta Especial para el Desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales estará integrado por las siguientes fuentes de financiación:

1. Los recursos asignados por el Presupuesto General de la Nación.
2. Los recursos provenientes del Sistema General de Regalías, de conformidad con la Constitución y la ley.
3. Los aportes provenientes de alianzas público-privadas, de conformidad con la legislación vigente.
4. Los recursos provenientes de la cooperación internacional.
5. Los recursos adquiridos a través de operaciones de crédito interno o externo.
6. Un 10% de los recursos a favor del Gobierno nacional de los que trata el artículo 91 de la Ley 1708 de 2019, modificado por el artículo 1849 de 2017.

Artículo 15. ***Destinación.*** Los recursos de la Cuenta Especial para el Desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodal se destinarán a financiar o cofinanciar:

1. Hasta el 25% a la elaboración de estudios de prefactibilidad, factibilidad y demás estudios técnicos, financieros, ambientales y jurídicos requeridos para el desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales.
2. Hasta el 35% a la construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento de infraestructura vial, férrea, aeroportuaria, fluvial y marítima asociada a los Corredores Turísticos Multimodales.
3. Hasta el 25% a la implementación y puesta en operación de proyectos ferroviarios con vocación turística.
4. Hasta el 15% a las demás actividades necesarias para el cumplimiento de los objetivos de la presente ley.

TÍTULO V

BANCO DE PROYECTOS DE LOS CORREDORES TURÍSTICOS MULTIMODALES

Artículo 16. ***Banco de Proyectos de los Corredores Turísticos Multimodales.*** Créase el Banco de Proyectos de los Corredores Turísticos Multimodales, administrado por el Departamento Nacional de Planeación, como el instrumento para la identificación, formulación, evaluación, priorización y seguimiento de los proyectos de infraestructura y demás iniciativas que se desarrollen en el marco del Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales.

Artículo 17. ***Formulación y estructuración de proyectos.*** Los proyectos inscritos en el Banco de Proyectos de los Corredores Turísticos Multimodales deberán contar, según su naturaleza y alcance, con los estudios de prefactibilidad, factibilidad, evaluación costo-beneficio, análisis de impacto turístico, estudios ambientales y demás requisitos técnicos, financieros, jurídicos y sociales que determine el Gobierno nacional.

El Departamento Nacional de Planeación establecerá la metodología para la formulación y estructuración de los proyectos dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente ley.

Artículo 18. ***Priorización de proyectos.*** El Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales priorizará los proyectos inscritos en el Banco Nacional de Proyectos con fundamento

en los objetivos del Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales, la disponibilidad de recursos y los criterios establecidos en la presente ley.

Artículo 19. ***Modalidades de ejecución.*** Los proyectos desarrollados en el marco de los Corredores Turísticos Multimodales podrán ejecutarse mediante:

1. Obra pública.
2. Contratos de concesión.
3. Asociaciones Público-Privadas (APP).
4. Concurso de Méritos.

La selección de contratistas y la ejecución de los proyectos se sujetarán al régimen de Derecho Privado aplicable al Fondo Nacional de Turismo (Fontur) de conformidad con el artículo 40 de la Ley 1450 de 2011 y las demás normas civiles y comerciales aplicables.

Parágrafo. Los particulares podrán presentar iniciativas privadas para el desarrollo de proyectos de Corredores Turísticos Multimodales, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 20 de la presente ley.

Artículo 20. ***Proyectos de iniciativa privada.*** Las personas naturales o jurídicas de derecho privado podrán presentar proyectos de inversión turística para desarrollarse en los Corredores Turísticos Multimodales, con el fin de acceder a los beneficios previstos en la presente ley.

El Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales establecerá, dentro de los diez (10) días siguientes a la aprobación de cada Corredor Turístico Multimodal, el procedimiento para la presentación y evaluación de estos proyectos.

Parágrafo. La evaluación de los proyectos de iniciativa privada se limitará a verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley y su reglamentación, especialmente en relación con el monto de la inversión, la ubicación del proyecto dentro del Corredor Turístico Multimodal, la generación de empleo, y el impacto social y económico para la región. En ningún caso la autoridad competente podrá pronunciarse sobre la conveniencia económica o comercial del proyecto.

Artículo 21. ***Participación territorial y social.*** Las entidades territoriales podrán presentar proyectos, cofinanciar iniciativas y participar en la estructuración de los proyectos inscritos en el Banco de Proyectos de los Corredores Turísticos Multimodales.

En la formulación y ejecución de los proyectos se promoverá la participación de las comunidades, la vinculación de inversión y emprendimientos locales, así como la generación de empleo formal en las zonas de influencia de cada corredor.

Artículo 22. ***Licenciamiento y sostenibilidad ambiental.*** Los proyectos incorporados al Banco Nacional de Proyectos deberán cumplir la normativa ambiental vigente, incorporar criterios de sostenibilidad y resiliencia, y priorizar, cuando sea técnica y económicamente viable, modos de transporte de menor impacto ambiental.

Parágrafo. Los proyectos incorporados al Banco Nacional de Proyectos tendrán prioridad en el trámite de las licencias, permisos y autorizaciones ambientales requeridos, de conformidad con la normativa vigente.

TÍTULO VI

INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA EN LOS CORREDORES TURÍSTICOS MULTIMODALES

Artículo 23. ***Infraestructura férrea con vocación turística.*** El Gobierno nacional priorizará la reactivación de corredores férreos existentes, la construcción de nuevas líneas férreas y la implementación de servicios ferroviarios con vocación turística o regional que hagan parte de los Corredores Turísticos Multimodales, promoviendo su integración con los demás modos de transporte y priorizando aquellos proyectos de mayor impacto para el desarrollo regional.

Parágrafo. Durante los tres (3) años siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, los contratos de obra pública celebrados por las entidades territoriales para la construcción de nueva infraestructura férrea destinada al transporte de pasajeros que haga parte de un Corredor Turístico Multimodal estarán exentos del cobro de estampillas y demás gravámenes territoriales que recaigan sobre su celebración o ejecución, de conformidad con la ley.

Artículo 24. ***Administración de la infraestructura férrea.*** La infraestructura férrea para transporte de pasajeros que sea construida o rehabilitada con recursos públicos en el marco de los Corredores Turísticos Multimodales será administrada por una Empresa Industrial y Comercial del Estado, cuya participación corresponderá a las entidades públicas que hayan financiado el proyecto, en proporción a sus respectivos aportes.

Cuando la infraestructura sea desarrollada mediante contrato de concesión Asociación Público-Privada, su administración corresponderá al concesionario durante el término del contrato y sus prórrogas. Finalizado este, la administración se regirá por lo dispuesto en el inciso anterior.

Artículo 25. ***Infraestructura vial secundaria y terciaria.*** El Gobierno nacional y las entidades territoriales priorizarán la construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de vías secundarias y terciarias que conecten los principales atractivos turísticos de los Corredores Turísticos Multimodales.

Para tal efecto, podrán desarrollarse obras de bajo costo y alto impacto, incluyendo placa huella, pavimentos flexibles, estabilización de vías, puentes, obras de drenaje y demás intervenciones que mejoren la accesibilidad y transitabilidad hacia los destinos turísticos.

Artículo 26. ***Infraestructura complementaria***. Los proyectos desarrollados en el marco de los Corredores Turísticos Multimodales podrán comprender la construcción, adecuación o mejoramiento de infraestructura complementaria para la prestación de servicios turísticos y de transporte, incluyendo estaciones, paradores turísticos, centros de información, señalización turística, plataformas logísticas, zonas de descanso y demás equipamientos necesarios para garantizar la funcionalidad, seguridad y competitividad de los corredores.

Artículo 27. ***Infraestructura de bajo impacto ecológico.*** En los Corredores Turísticos Multimodales se promoverá el desarrollo de infraestructura turística de bajo impacto ambiental, priorizando el uso de materiales propios de la región y soluciones constructivas acordes con las condiciones ambientales y paisajísticas del territorio.

Parágrafo. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales de Colombia, expedirá los lineamientos técnicos y ambientales para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura turística de bajo impacto ecológico que se desarrolle en áreas protegidas, sus zonas de influencia y demás ecosistemas estratégicos.

TÍTULO VIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 28. ***Seguimiento y evaluación.*** El Departamento Nacional de Planeación implementará un sistema de seguimiento y evaluación para la ejecución de la presente ley, el cual incluirá, como mínimo, indicadores de desarrollo turístico, impacto económico, generación de empleo, conectividad y avance físico y financiero de los proyectos.

Artículo 29. ***Informe al Congreso.*** El Gobierno nacional presentará anualmente a las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República un informe sobre el estado de implementación de la presente ley, el cumplimiento del Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales y la ejecución de los proyectos priorizados.

Artículo 30. ***Vigencia y derogatorias.*** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorable congresistas,

Miguel Ángel Pinto Rueda
Representante a la Cámara por el Departamento de Santander
Partido Centro Democrático

PROYECTO DE LEY NÚMERO 304 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los instrumentos para el desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

La presente ley tiene por objeto establecer los instrumentos para el desarrollo de Corredores Turísticos Multimodales como una estrategia para articular el desarrollo turístico con la infraestructura de transporte del país. Para tal efecto, crea el Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales, ordena la formulación y adopción de un Plan Nacional, crea la cuenta especial para el Desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales (VITUR) y el Banco de Proyectos, establece mecanismos para la estructuración, financiación y priorización de proyectos, incorpora incentivos para la inversión y promueve el desarrollo de infraestructura estratégica.

Más que una iniciativa de infraestructura, este proyecto propone una política pública de Estado para convertir la conectividad en una herramienta de desarrollo turístico en las regiones. Su propósito es integrar la planeación de la infraestructura de transporte con el potencial turístico del país, promoviendo inversión, empleo, competitividad y crecimiento económico sostenible.

En esencia, la iniciativa busca que la infraestructura deje de ser un fin en sí mismo y se convierta en un instrumento para conectar territorios, dinamizar las economías locales y fortalecer el turismo como motor del desarrollo de Colombia.

II. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley tiene un total de 38 artículos, incluida su vigencia, distribuidos en ocho títulos, que relacionamos a continuación:

El Título I contiene las disposiciones generales de la iniciativa. En él se establece el objeto de la ley, su ámbito de aplicación y la definición de los Corredores Turísticos Multimodales, fijando los principios y conceptos que orientan la política pública.

El Título II crea el Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales como instancia de coordinación interinstitucional. Asimismo, determina su integración, funciones y reglas generales de funcionamiento para garantizar la articulación entre las entidades nacionales, territoriales y demás actores involucrados.

El Título III desarrolla el Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales, estableciendo su contenido mínimo, los criterios para la priorización de corredores, el procedimiento para la postulación de iniciativas por parte de las entidades territoriales y las reglas para su actualización periódica.

El Título IV crea la cuenta especial Fondo para el Desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales (VITUR), define sus fuentes de financiación y determina la destinación de sus recursos para la estructuración, ejecución y mantenimiento de los proyectos que integran la política pública.

El Título V crea el Banco de Proyectos de Corredores Turísticos Multimodales como

instrumento para la formulación, evaluación, priorización y seguimiento de las iniciativas de inversión. Igualmente, regula las modalidades de ejecución, la participación de las entidades territoriales y del sector privado, así como los criterios de sostenibilidad ambiental.

El Título VI incorpora disposiciones orientadas al desarrollo de infraestructura estratégica, con énfasis en la reactivación ferroviaria, el mejoramiento de la infraestructura vial secundaria y terciaria, el fortalecimiento de la infraestructura complementaria para el turismo y la promoción de soluciones de bajo impacto ambiental.

Por último, el Título VIII establece los mecanismos de seguimiento y evaluación de la política pública, dispone la presentación de informes periódicos al Congreso de la República y regula la vigencia de la ley.

III. JUSTIFICACIÓN

La presente iniciativa legislativa encuentra su fundamento en la necesidad de fortalecer el turismo como una política de desarrollo económico y territorial, mediante la articulación de la infraestructura de transporte, la planificación estatal y la inversión pública y privada.

A continuación, se exponen las principales razones económicas, sociales e institucionales que sustentan la adopción de la Política Nacional de Corredores Turísticos Multimodales.

1. EL TURISMO COMO MOTOR DE DESARROLLO

Durante los últimos años, el turismo se ha consolidado como uno de los principales motores del crecimiento económico a nivel global. Su capacidad para generar empleo, atraer inversión y dinamizar otros sectores productivos, lo ha convertido. A diferencia de otras industrias.

Según el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) la contribución del sector de Viajes y Turismo ascendió a 11,6 billones de dólares en 2025, 4,1% más que el año inmediatamente anterior. Además, 366 millones de puestos de trabajo y generó 1 de cada tres de los nuevos empleos generados en ese mismo periodo[1].

Colombia ha seguido esta tendencia de crecimiento. De acuerdo con la Cuenta Satélite de Turismo del DANE, el gasto del turismo receptor alcanzó 54,7 billones de pesos en 2025, lo que representa un crecimiento del 8,4 % frente a los 50,5 billones de pesos registrados en 2024. Durante el mismo periodo, el país recibió 4,6 millones de visitantes internacionales, un incremento del 3,8 % respecto al año anterior, mientras que la participación del turismo en el valor agregado nacional pasó del 2,3% al 2,4% del PIB[2].

El crecimiento del sector también se refleja en el empleo. En 2025, las actividades turísticas ocuparon a más de 995.000 personas, con un crecimiento superior al 10% frente al año anterior, consolidando al turismo como una de las principales fuentes de empleo formal en el país. Adicionalmente, el gasto de los visitantes internacionales alcanzó 13.498 millones de dólares, la cifra más alta registrada hasta la fecha, evidenciando la creciente importancia del turismo como generador de divisas para la economía colombiana[3].

Sin embargo, el crecimiento de la demanda turística no ha estado acompañado por un desarrollo equivalente de la infraestructura y la conectividad. Como lo ha advertido la presidenta ejecutiva de ANATO, Paula Cortés Calle, Colombia ha logrado posicionarse exitosamente como destino internacional, pero la capacidad instalada y las condiciones de acceso a muchos destinos no han crecido al mismo ritmo que la llegada de visitantes[4]. Este rezago limita la competitividad del sector y pone de manifiesto la necesidad de adoptar políticas públicas que fortalezcan la conectividad, la planificación y la inversión en infraestructura turística.

2. LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE COMO INSTRUMENTO PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO

El desarrollo del turismo depende de la existencia de una infraestructura de transporte moderna, segura y eficiente que lleve al turista, nacional o extranjero a los principales destinos y atractivos turísticos. La infraestructura no puede verse únicamente como un medio, es un factor.

El Banco Mundial, por ejemplo, sostiene que la infraestructura de transporte es un elemento esencial para el desarrollo de los destinos turísticos, en la medida en que reduce los costos de desplazamiento, mejora la calidad de los servicios, incrementa la competitividad de los territorios y facilita la llegada de inversión privada. Asimismo, destaca que las estrategias más exitosas de desarrollo turístico son aquellas que integran la planificación territorial con la conectividad física, permitiendo articular diferentes destinos mediante corredores turísticos y aprovechar de manera más eficiente el potencial de cada región[5].

En la misma línea, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) ha señalado que el transporte constituye un componente estructural de la actividad turística. La competitividad de un destino no depende exclusivamente de sus atractivos naturales o culturales, sino de la facilidad con la que los visitantes pueden acceder a ellos y

---

1 Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) Investigación sobre el impacto económico de los viajes y el turismo 2025.

2 Departamento Nacional de Estadística (DANE) Cuenta Satélite de Turismo.

3 ProColombia. Turismo internacional le dejó a Colombia US $13.498 millones en 2025 y generó cerca de un millón de empleos.

4

5 Banco Mundial, Tourism for Development: An Evaluation of World Bank Group Support, 2013-2023, Independent Evaluation Group (IEG), 2024.

desplazarse entre distintos puntos de interés. Por ello, recomienda que las políticas de transporte y turismo sean diseñadas de manera coordinada, bajo un enfoque multimodal que integre carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y demás sistemas de movilidad, permitiendo optimizar la experiencia del visitante y distribuir los beneficios del turismo hacia un mayor número de territorios[6].

3. EL DESAFÍO DE LA CONECTIVIDAD PARA EL TURISMO COLOMBIANO

El reto para Colombia no consiste únicamente de acuerdo con la Cámara Colombiana de la Infraestructura, durante el cuarto trimestre de 2025 el subsector de obras civiles registró un crecimiento del 6,3%, consolidándose como el principal impulsor del crecimiento sectorial. Este desempeño estuvo asociado al avance de proyectos estratégicos como la Primera Línea del Metro de Bogotá y diversas concesiones viales de cuarta y quinta generación[7].

No obstante, el mismo informe advierte importantes desafíos en materia de gestión y ejecución de la inversión pública. Según la CCI, durante 2025 el sector Transporte ejecutó únicamente el 46,3% de su presupuesto, el nivel más bajo registrado en los últimos siete años. Asimismo, más de $1 billón destinado a proyectos estratégicos de infraestructura vial permaneció sin ejecutar, afectando obras esenciales para la conectividad y la competitividad de las regiones[8].

Este rezago en la ejecución ha tenido efectos negativos en regiones con un enorme potencial turístico, impidiendo al sector tener el crecimiento esperado, limitando la generación de empleo y el crecimiento económico de los departamentos y municipios.

En Santander, destinos de reconocimiento nacional e internacional como el Parque Nacional del Chicamocha, San Gil, Barichara, El Socorro y Charalá dependen principalmente de la conectividad por carretera. Sin embargo, corredores estratégicos como Bucaramanga-San Gil, la Transversal del Carare y la conexión entre Bucaramanga y Bogotá registran de manera recurrente cierres o restricciones ocasionadas por movimientos en masa, pérdida de banca y otras emergencias geológicas, afectando la movilidad de turistas y residentes y reduciendo la competitividad del departamento[9]. Estas afectaciones han sido identificadas por el Instituto Nacional de Vías (Invías), mientras que la Cámara Colombiana de la Infraestructura ha advertido rezagos en la ejecución de proyectos estratégicos que afectan la conectividad regional[10].

En Antioquia, el Túnel del Toyo – Guillermo Gaviria Echeverri, llamado a convertirse en la principal conexión entre el centro del país y el Urabá antioqueño, representa un claro ejemplo de los desafíos de coordinación institucional que enfrenta la infraestructura en nuestro país. Pese a su importancia estratégica para el desarrollo económico, logístico y turístico de la región, la obra ha experimentado retrasos asociados a dificultades de financiación, ejecución y articulación entre la Nación y las entidades territoriales[11]. La Contraloría General de la República ha advertido que estas demoras comprometen la entrada en operación de un proyecto llamado a transformar la conectividad del litoral caribe antioqueño[12].

En Magdalena y La Guajira, departamentos donde se concentran algunos de los principales destinos turísticos del Caribe colombiano, como el Parque Nacional Natural Tayrona, la Sierra Nevada de Santa Marta, Minca, Palomino y Cabo de la Vela, persisten importantes desafíos de conectividad terrestre y aeroportuaria. El Plan Maestro de Transporte Intermodal y el Plan Sectorial de Turismo identifican la necesidad de fortalecer los corredores viales y la infraestructura de acceso como condición para consolidar el turismo sostenible, mejorar la competitividad regional y distribuir los beneficios económicos del creciente flujo de visitantes[13].

La situación también es evidente en la Amazonía colombiana, donde destinos de alto valor ambiental como Leticia y los parques nacionales naturales poseen un creciente atractivo internacional, pero continúan dependiendo casi exclusivamente del transporte aéreo y fluvial. El Plan Sectorial de Turismo reconoce que la limitada conectividad física y la escasa articulación entre los diferentes modos de transporte constituyen uno de los principales obstáculos para consolidar el turismo sostenible en esta región[14].

De igual forma, el Pacífico colombiano concentra algunos de los ecosistemas con mayor biodiversidad del planeta y actividades de alto valor agregado como el avistamiento de ballenas, el ecoturismo y el turismo comunitario. No obstante, el acceso a muchos de estos destinos depende de conexiones marítimas, fluviales y aéreas con infraestructura limitada, situación que restringe el crecimiento del turismo y dificulta la integración de estos territorios con los principales mercados nacionales e internacionales[15].

---

6 Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), OECD Turismo Tendencias y Políticas 2026.

7 Cámara Colombiana de la Infraestructura, *Infraestructura A Fondo*. Cuarta edición (2026).

8 *Ibidem*.

9 Instituto Nacional de Vías (Invías), Estado de las vías nacionales y reportes de cierres viales.

10 Cámara Colombiana de la Infraestructura, Infraestructura A Fondo. Cuarta edición, 2026.

11 Instituto Nacional de Vías (Invías), Proyecto Túnel del Toyo – Guillermo Gaviria Echeverri.

12 Contraloría General de la República, pronunciamientos y actuaciones de control fiscal sobre el proyecto Túnel del Toyo.

13 Ministerio de Transporte, Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021-2051.

14 Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Plan Sectorial de Turismo 2022-2026: Turismo en Armonía con la Vida.

15 ProColombia, información sobre turismo de naturaleza en el Pacífico colombiano.

4. NECESIDAD DE IMPLEMENTAR CORREDORES TURÍSTICOS MULTIMODALES

Los desafíos de conectividad que enfrentan las distintas regiones del país demuestran que Colombia requiere una nueva forma de planificar la infraestructura para el turismo. No basta con construir carreteras, ampliar aeropuertos o modernizar puertos de manera aislada. Es indispensable integrar estas inversiones dentro de una estrategia que permita conectar destinos, articular los diferentes modos de transporte y orientar los recursos públicos y privados hacia proyectos con alto impacto territorial.

Los corredores turísticos responden precisamente a esa lógica. Más que una obra de infraestructura, constituyen un instrumento de planificación que organiza el territorio alrededor de rutas con alto potencial turístico, integrando los atractivos naturales, culturales y patrimoniales con la infraestructura necesaria para facilitar el desplazamiento de los visitantes y fortalecer las economías locales.

Además, es necesario que los corredores turísticos incorporen el componente multimodal. Las condiciones geográficas de nuestro país nos impiden depender exclusivamente del transporte por carretera. En regiones como la Amazonía y el Pacífico, el transporte fluvial y aéreo constituye la principal forma de acceso; así como en el Caribe, donde los puertos y terminales marítimos desempeñan un papel estratégico; mientras que en el interior del país existe un amplio potencial para recuperar el transporte férreo con fines turísticos y fortalecer la intermodalidad entre carreteras, aeropuertos y sistemas urbanos de transporte.

Este enfoque ha sido adoptado con éxito por diversos países que han entendido que el turismo requiere políticas públicas integrales y no únicamente inversiones aisladas en infraestructura.

Uno de los referentes más importantes es el Programa Nacional de Rutas Escénicas (National Scenic Byways Program) de los Estados Unidos, creado mediante la Intermodal Surface Transportation Efficiency Act de 1991 (ISTEA). Esta política estableció un sistema nacional para identificar, planificar y desarrollar corredores turísticos de especial valor escénico, histórico, cultural, recreativo y arqueológico. Para ello, creó un comité asesor interinstitucional, definió criterios técnicos para la designación de corredores, financió la elaboración de planes de manejo, otorgó asistencia técnica y recursos a los estados y priorizó proyectos destinados a mejorar la seguridad vial, la infraestructura para visitantes, la conservación del patrimonio y la información turística. El programa demostró que la coordinación entre los distintos niveles de gobierno y una visión de largo plazo permiten convertir la infraestructura de transporte en un instrumento para fortalecer el turismo y dinamizar las economías regionales[16].

En Hispanoamérica, Costa Rica, más cercano a nuestro contexto, constituye otro referente relevante. El Plan Nacional de Turismo 2022-2027 reconoce que la competitividad del sector depende del fortalecimiento de la conectividad entre los principales destinos turísticos y plantea como prioridad la articulación entre infraestructura, movilidad, sostenibilidad y desarrollo territorial. En consecuencia, promueve la coordinación entre las entidades responsables del transporte, el turismo y la planificación nacional, con el propósito de mejorar el acceso a los destinos, diversificar la oferta turística y distribuir los beneficios económicos del turismo[17].

5. INSTRUMENTOS NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS CORREDORES TURÍSTICOS MULTIMODALES

La experiencia comparada y la realidad colombiana demuestran que el desarrollo de corredores turísticos no puede depender exclusivamente de iniciativas aisladas o de la ejecución independiente de proyectos de infraestructura. Para consolidar una política pública de largo plazo resulta indispensable contar con instrumentos institucionales que permitan coordinar las entidades competentes, planificar las inversiones, garantizar fuentes de financiación y estructurar proyectos técnicamente viables.

Con ese propósito, el presente proyecto de ley crea cuatro instrumentos que constituyen la arquitectura institucional de la Política Nacional de Corredores Turísticos Multimodales:

En primer lugar, se crea el Sistema Nacional de Corredores Turísticos Multimodales, concebido como el principal mecanismo de articulación institucional. El desarrollo de un corredor turístico involucra competencias de múltiples entidades, entre ellas los ministerios de Transporte, Comercio, Industria y Turismo, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Cultura, el Departamento Nacional de Planeación, Invías, la Agencia Nacional de Infraestructura, las autoridades territoriales y el sector privado. Sin una instancia permanente de coordinación, las inversiones tienden a ejecutarse de manera fragmentada, dificultando la consolidación de proyectos integrales. El Sistema Nacional busca precisamente alinear las actuaciones de estas entidades bajo una visión común del desarrollo territorial y turístico.

En segundo lugar, el proyecto dispone la formulación del Plan Nacional de Corredores Turísticos Multimodales, como instrumento rector de la política pública. La experiencia demuestra que uno de los principales desafíos de la infraestructura colombiana es la ausencia de una priorización técnica de largo plazo que permita orientar las inversiones hacia proyectos estratégicos. El Plan Nacional permitirá identificar los corredores prioritarios,

16 Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 (Pub. L. 102-240), §1047.

17 Instituto Costarricense de Turismo (ICT), Plan Nacional de Turismo de Costa Rica 2022-2027, eje estratégico de infraestructura, conectividad y desarrollo territorial.

definir criterios objetivos para su selección, establecer metas e indicadores de seguimiento y coordinar las inversiones nacionales y territoriales, garantizando continuidad a la política pública más allá de los periodos de gobierno.

En tercer lugar, se crea una Cuenta Especial para el Desarrollo de los Corredores Turísticos. Una política pública de esta naturaleza requiere un mecanismo financiero que facilite la concurrencia de recursos provenientes de diferentes fuentes y promueva la cofinanciación entre la Nación, las entidades territoriales, la cooperación internacional y el sector privado. La creación de un fondo especializado permitirá otorgar estabilidad financiera a los proyectos estratégicos, facilitar su ejecución y mejorar la capacidad del Estado para movilizar inversión hacia los corredores priorizados.

Finalmente, el proyecto establece el Banco de Proyectos de Corredores Turísticos Multimodales, como instrumento para fortalecer la planeación y la calidad de la inversión pública. En Colombia, una parte importante de los retrasos en la ejecución de infraestructura obedece a la ausencia de proyectos suficientemente estructurados al momento de acceder a las fuentes de financiación. El Banco de Proyectos permitirá consolidar un portafolio permanente de iniciativas previamente evaluadas bajo criterios técnicos, financieros, sociales, ambientales y de impacto territorial, facilitando su priorización, reduciendo tiempos de estructuración y aumentando la transparencia en la asignación de los recursos públicos.

IV. MARCO NORMATIVO

En Colombia, a pesar de su enorme potencial turístico, la Constitución Política no reconoce expresamente el turismo como un derecho o una competencia específica del Estado. No obstante, la actividad turística encuentra fundamento en diversos principios y disposiciones constitucionales que justifican la intervención del legislador para promover su desarrollo.

En primer lugar, el artículo 24 garantiza la libertad de circulación por el territorio nacional, derecho cuya efectividad depende, en buena medida, de la existencia de infraestructura de transporte adecuada que facilite el acceso a los diferentes destinos del país. Asimismo, el artículo 52 reconoce el derecho a la recreación y al aprovechamiento del tiempo libre, del cual el turismo constituye una de sus principales manifestaciones.

De igual forma, la presente iniciativa desarrolla los fines esenciales del Estado previstos en el artículo 2°, contribuye al desarrollo sostenible consagrado en los artículos 79 y 80, y se enmarca en la facultad de intervención del Estado en la economía prevista en el artículo 334, orientada a promover la competitividad, el desarrollo regional y la prosperidad general.

A pesar de la falta de consagración constitucional, el legislador ha reconocido progresivamente la importancia del turismo como una actividad estratégica para el desarrollo económico, social y territorial del país. En desarrollo de este propósito, durante las últimas décadas se ha construido un marco normativo orientado a fortalecer la competitividad del sector, promover la inversión, fomentar la planificación turística y consolidar mecanismos de financiación para el desarrollo de los destinos.

El principal antecedente es la Ley 300 de 1996, Ley General de Turismo, mediante la cual se establecieron los principios rectores de la política turística nacional y se reconoció al turismo como una industria esencial para el desarrollo del país. Posteriormente, la Ley 1101 de 2006 fortaleció los mecanismos de financiación del sector mediante la creación del Fondo de Promoción Turística, hoy Fondo Nacional de Turismo (Fontur).

Más adelante, la Ley 1558 de 2012 declaró el turismo como una actividad de utilidad pública e interés social, fortaleció los instrumentos de planificación y consolidó el papel de Fontur como principal mecanismo de financiación para el desarrollo turístico. Finalmente, la Ley 2068 de 2020 incorporó medidas dirigidas a mejorar la competitividad del sector, incentivar la inversión y consolidar el turismo como uno de los motores de la reactivación económica del país.

No obstante, estos importantes avances, el ordenamiento jurídico colombiano aún carece de una política pública que articule de manera integral el desarrollo turístico con la infraestructura de transporte. Ninguna de las normas vigentes prevé instrumentos específicos para planificar, priorizar y financiar corredores turísticos que integren los diferentes modos de transporte bajo una visión territorial y de largo plazo. Precisamente, ese vacío es el que busca llenar la presente iniciativa legislativa.

Si bien es cierto que Colombia cuenta con un amplio desarrollo normativo en materia de infraestructura de transporte, reflejado en instrumentos como la Ley 105 de 1993, que fijó los principios del sistema de transporte; la Ley 1682 de 2013, que estableció el régimen de la infraestructura de transporte; y la Ley 2294 de 2023, mediante la cual se adoptó el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 con énfasis en la intermodalidad y la conectividad territorial, estas disposiciones se han orientado principalmente a regular la planeación, construcción, financiación y operación de la infraestructura desde una perspectiva sectorial y de movilidad, sin incorporar el turismo como criterio para la identificación, priorización y desarrollo de proyectos estratégicos.

V. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de ley no genera un impacto fiscal inmediato que comprometa la sostenibilidad de las finanzas públicas, toda vez que establece un marco institucional y de planificación para el desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales, cuya implementación se

realizará de manera progresiva y conforme a las disponibilidades presupuestales.

La financiación de los programas, proyectos e inversiones previstos en la presente ley se soporta en fuentes ya previstas en el ordenamiento jurídico, entre ellas los recursos del Presupuesto General de la Nación, el Sistema General de Regalías, los esquemas de Asociaciones Público-Privadas (APP), los aportes de las entidades territoriales, los recursos de cooperación internacional, así como otras fuentes de financiación legalmente autorizadas. En consecuencia, la iniciativa no crea obligaciones automáticas de gasto ni impone apropiaciones presupuestales de ejecución inmediata.

Por el contrario, la implementación de la política pública propuesta está llamada a generar un impacto fiscal positivo en el mediano y largo plazo. El fortalecimiento de la infraestructura turística y de la conectividad territorial contribuirá a incrementar la llegada de visitantes nacionales e internacionales, dinamizar las economías regionales, estimular la inversión privada, promover la generación de empleo y ampliar el recaudo de diversos tributos asociados a la actividad turística y comercial.

VI. CONFLICTO DE INTERESES

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, y en el rol de autores del presente proyecto de ley, declaramos que este no genera conflictos de interés para los congresistas que participen en su discusión y votación.

La naturaleza de la iniciativa es de interés general, beneficiando a todos los ciudadanos en igualdad de condiciones. Por lo tanto, no se configura una situación que derive en un beneficio particular, actual o directo para los congresistas, sus cónyuges, compañeros(as) permanentes, o parientes hasta el segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Esta postura se alinea con la jurisprudencia del Consejo de Estado, que establece que un conflicto de interés solo se configura si el beneficio es:

"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" (Subrayado fuera de texto).

Se reitera que los conflictos de interés son de carácter personal. En consecuencia, corresponde a cada congresista evaluar su situación individual y, si considera estar inmerso en una causal de impedimento, podrá manifestarlo libremente.

De los honorable Congresistas,


Miguel Ángel Pinto Rueda
Representante a la Cámara por el Departamento de Santander
Partido Centro Democrático

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL
El día 31 de Agosto del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley X Acto Legislativo
No. 304 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: H.R. Miguel
Angel Pinto Rueda
SECRETARIO GENERAL

CONTENIDO

Gaceta número 1369 - Miércoles, 23 de septiembre de 2026

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de Ley número 251 de 2026 Cámara, por medio de la cual se establecen los lineamientos para la política pública en prevención, diagnóstico temprano y tratamiento integral de la menopausia, se promueve la sensibilización ante esta etapa de la vida, y se dictan otras disposiciones. 1

Proyecto de Ley número 252 de 2026 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 1280 de 2009 y se dictan disposiciones sobre la licencia remunerada por luto cuando el fallecimiento de un familiar ocurra en el exterior. 10

Proyecto de Ley número 304 de 2026 Cámara, por medio de la cual se establecen los instrumentos para el desarrollo de los Corredores Turísticos Multimodales y se dictan otras disposiciones..... 13

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026