PROYECTO DE LEY No. ____DE 2026

"Por medio de la cual se establece un mecanismo de cofinanciación entre la Nación y las entidades territoriales para la implementación de tarifas diferenciales en los Sistemas de Transporte Público y se dictan otras disposiciones."

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un mecanismo de financiación y cofinanciación entre la Nación y las entidades territoriales para facilitar la implementación de esquemas de gratuidad para las personas mayores y las personas con discapacidad, así como de tarifas diferenciales para los estudiantes matriculados en programas de educación superior en los niveles técnico profesional, tecnológico y universitario, en instituciones de educación superior reconocidas por el Estado, en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR).

La implementación de estos esquemas buscará promover la equidad, la inclusión social, la permanencia educativa, la autonomía personal y el derecho a la movilidad de las poblaciones beneficiarias.

Artículo 2. Principios. La implementación de la presente ley se regirá por los siguientes principios:

a) Sostenibilidad: Garantizar la viabilidad económica, social y ambiental del servicio a largo plazo a través de la implementación de fuentes complementarias a la tarifa usuario.

b) Universalidad: Asegurar el acceso al servicio a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad.

c) Continuidad: Mantener la prestación del servicio de manera ininterrumpida.

d) Calidad: Brindar un servicio eficiente, seguro y confortable;

e) Eficiencia: Optimizar el uso de recursos públicos y privados en las decisiones operacionales, tecnológicas y de cobertura de rutas.

f) Participación: Promover la participación ciudadana en la planificación y control del servicio.

g) Integración: Articular los diferentes modos y sistemas de transporte.

Artículo 3. Cofinanciación de tarifas diferenciales.

Modifíquese el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2 - Cofinanciación de Sistemas de Transporte. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del cuarenta por ciento (40%) y hasta por un setenta por ciento (70%) en proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros (SITM, SITP, SETP y SITR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el cincuenta por ciento (50%) del total del aporte del territorio.

Los componentes cofinanciables corresponden a: servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte, adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo o cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público con estándares de bajas y cero emisiones y/o que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida, así como vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos, el financiamiento del cien por ciento (100%) de la tarifa técnica correspondiente a los viajes realizados por las personas mayores y las personas con discapacidad beneficiarias de los esquemas de gratuidad previstos en el parágrafo noveno del presente artículo, así como el diferencial tarifario derivado de la implementación de subsidios o tarifas diferenciales para los estudiantes previstos en el mismo parágrafo.

La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de contratación o pago del personal requerido, honorarios, viáticos, gastos de viaje o similares de los entes gestores o de las entidades encargadas de la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR.

Para que proceda la cofinanciación de los componentes identificados en el inciso anterior, el Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.

2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:

a) Definición del esquema operacional y financiero.
b) Definición del esquema institucional.
c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.
d) Evaluación social y económica.
e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.
f) Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de Estabilización Tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto.
g) Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto.
h) Estudio ambiental.

3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.

4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas.

5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.

6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana.

PARÁGRAFO 1o. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno Nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

Los estudios a los que hace alusión este parágrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO 2o. Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1o de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) podrá autorizar las vigencias futuras, hasta por el plazo de terminación del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda. Para los proyectos a los cuales el CONFIS haya otorgado autorización de vigencias futuras, que cuenten con un convenio de cofinanciación suscrito con la Nación vigente al momento de expedición de la presente ley y que hayan sido contabilizados dentro del límite anual del que trata el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, para efectos de la reprogramación de vigencia futuras, seguirán rigiéndose por los términos y condiciones establecidos en dicho artículo.

Sin perjuicio de lo anterior, la no objeción del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales de que trata el artículo 26 solo será aplicable para los proyectos de Asociación Público Privadas.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará lo previsto en el inciso segundo del presente parágrafo.

PARÁGRAFO 3o. En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento.

En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.

PARÁGRAFO 4o. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por

cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

PARÁGRAFO 5o. El Gobierno Nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de los bienes ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación lo cual se reflejará con el acta de recibo final de dichos bienes. No obstante, la participación mayoritaria del Gobierno Nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación. Lo dispuesto en este parágrafo, aplicará para los nuevos convenios de cofinanciación.

PARÁGRAFO 6o. En aquellos sistemas de transporte público que se encuentren en operación y hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en algunos de sus componentes o modos, se podrá pactar la cofinanciación de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, el financiamiento del cien por ciento (100%) de la tarifa técnica correspondiente a los viajes realizados por las personas mayores y las personas con discapacidad beneficiarias de los esquemas de gratuidad, así como la cofinanciación del diferencial tarifario derivado de la implementación de subsidios o tarifas diferenciales para los estudiantes matriculados en programas de educación superior, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación o mediante la suscripción de un nuevo convenio para el componente independiente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte público que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) y su Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF), y cuya cobertura operacional sea inferior al cincuenta por ciento (70%) de las rutas del respectivo sistema.

PARÁGRAFO 7o. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.

PARÁGRAFO 8o. Sin perjuicio de lo previsto en el presente artículo, los entes territoriales podrán diseñar estrategias para la implementación de subsidios a las tarifas al usuario de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros para los estudiantes registrados en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, metodología Sisbén IV, que se encuentren clasificados en los niveles de los grupos A y B, que estén estudiando en los siguientes niveles educativos: Básica Secundaria, Media, Técnico, Tecnológico y pregrado Universitario.

Los recursos necesarios para financiar o cofinanciar el esquema de subsidios que se establezcan, podrán ser asumidos por la Nación en cuyo caso las entidades territoriales deberán presentar las estrategias ante el Gobierno Nacional para su evaluación y análisis. En todo caso, el mecanismo contemplado en este artículo deberá sujetarse a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo.

En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.

PARÁGRAFO 9o. La Nación financiará el cien por ciento (100%) de la tarifa técnica correspondiente a los viajes realizados por las personas mayores y las personas con discapacidad beneficiarias de los esquemas de gratuidad implementados por las entidades territoriales en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR).

Para efectos del presente artículo, la gratuidad comprenderá el reconocimiento del cien por ciento (100%) de la tarifa al usuario, de manera que las personas mayores y las personas con discapacidad beneficiarias no asumirán costo alguno por la utilización del servicio público de transporte.

La Nación y las entidades territoriales podrán concurrir en la cofinanciación del diferencial tarifario derivado de la implementación de subsidios o tarifas diferenciales para los estudiantes matriculados en programas de educación superior en los niveles técnico profesional, tecnológico y universitario, en instituciones de educación superior reconocidas por el Estado.

El Gobierno nacional reglamentará los criterios de elegibilidad de los beneficiarios, los mecanismos de validación de viajes, auditoría, seguimiento, control y giro de los recursos, así como las condiciones para la financiación y cofinanciación previstas en este parágrafo, de conformidad con las disponibilidades presupuestales, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Artículo 4 - Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa.

Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:

1. **Recursos territoriales.** Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público.

2. **Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía.** Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

3. **Estacionamiento en vía pública.** Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.

4. **Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión.** Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular -REV- u otros.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. **Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio.** Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u

horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros.

En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.

6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.

7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

8. Ingresos derivados de la explotación comercial de los sistemas. Los ingresos generados por los entes gestores de los SITM, SITP, SETP y SITR en desarrollo de las posibilidades de gestión y explotación previstas en el artículo 182 de la Ley 2294 de 2023 podrán destinarse a la sostenibilidad de los respectivos sistemas y canalizarse a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

9. Recursos del Presupuesto Nacional. El Gobierno Nacional podrá confinanciar la operación los SITM, SITP, SETP y SITR con la asignación de recursos del tesoro nacional a través de la ley de presupuesto. El Ministerio de Transporte será la Entidad encargada de distribuir los recursos asignados de conformidad con los Convenios de Cofinanciación suscritos para el efecto.

Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

Artículo 5 – Esquemas de Gratuidad y Tarifarios Diferenciales. Las autoridades competentes podrán establecer esquemas de gratuidad para las personas mayores y las personas con discapacidad, así como esquemas de tarifas diferenciales para los estudiantes matriculados en programas de educación superior en los niveles técnico profesional, tecnológico y universitario, en instituciones de educación superior reconocidas por el Estado, en la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR.

La gratuidad comprenderá el reconocimiento del cien por ciento (100%) de la tarifa al usuario para las personas mayores y las personas con discapacidad.

Las tarifas diferenciales para los estudiantes podrán definirse considerando, entre otros criterios: a) Características socioeconómicas de los usuarios; b) Distancias recorridas;

c) Horarios de prestación del servicio; d) Nivel de servicio ofrecido; e) Impacto ambiental del modo de transporte.

Artículo 6 – Digitalización del Transporte. Las autoridades competentes promoverán la implementación de tecnologías digitales en la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR para:

a) Consolidar sistemas de recaudo electrónico integrado;

b) Información en tiempo real para usuarios;

c) Optimización de rutas y horarios;

d) Monitoreo y control de la operación.

e) Adoptar estándares de interoperabilidad

Artículo 7 - Principio de Concurrencia. En virtud del principio de concurrencia previsto en el artículo 288 de la Constitución Política, la Nación y las entidades territoriales concurrirán en la financiación de los esquemas previstos en la presente ley. La Nación financiará el cien por ciento (100%) de la tarifa técnica correspondiente a los viajes realizados por las personas mayores y las personas con discapacidad beneficiarias de los esquemas de gratuidad y concurrirá con las entidades territoriales en la cofinanciación del diferencial tarifario derivado de la implementación de subsidios o tarifas diferenciales para los estudiantes matriculados en programas de educación superior.

La Nación tendrá la obligación de garantizar y asignar los recursos necesarios para financiar el cien por ciento (100%) de la tarifa técnica correspondiente a los viajes realizados por las personas mayores y las personas con discapacidad beneficiarias de los esquemas de gratuidad previstos en la presente ley, así como para concurrir en la cofinanciación del diferencial tarifario derivado de la implementación de subsidios o tarifas diferenciales para los estudiantes matriculados en programas de educación superior, con cargo al Presupuesto General de la Nación y mediante los instrumentos presupuestales, financieros y fiscales dispuestos por la ley.

Las entidades territoriales, por su parte, deberán apropiar y garantizar la destinación de los recursos propios y complementarios necesarios para la implementación de los esquemas de tarifas diferenciales dirigidos a los estudiantes y para la adecuada operación de los sistemas de transporte, conforme a su capacidad fiscal y a los lineamientos establecidos en la normativa vigente.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, incluirá en el Presupuesto General de la Nación las partidas requeridas para dar cumplimiento a esta cofinanciación, priorizando la sostenibilidad financiera, la eficiencia y la equidad en la distribución de los recursos, según lo reglamente el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1. La asignación y transferencia de los recursos por parte de la Nación estará condicionada al cumplimiento, por parte de las entidades territoriales, de los requisitos, estándares de calidad y parámetros de operación definidos por la ley y la reglamentación respectiva, garantizando una gestión eficiente, transparente y responsable de los recursos asignados.

Artículo 8 – Responsabilidades compartidas. En el marco del principio de corresponsabilidad, la Nación y las entidades territoriales asumen conjuntamente las siguientes responsabilidades para garantizar la sostenibilidad y eficiencia de los SITM, SITP, SETP y SITR:

Responsabilidades de la Nación:

1. Garantizar la financiación del cien por ciento (100%) de la tarifa técnica correspondiente a los viajes realizados por las personas mayores y las personas con discapacidad beneficiarias de los esquemas de gratuidad, así como concurrir en la cofinanciación de los subsidios o tarifas diferenciales para estudiantes de educación superior, conforme a la presente ley.

2. Realizar los giros de los recursos a las entidades territoriales de manera oportuna, periódica y suficiente, conforme a los calendarios y procedimientos definidos por el Gobierno Nacional.

3. Brindar asistencia técnica, administrativa y normativa a los entes territoriales y a sus entidades adscritas y vinculadas, para fortalecer la gestión y la sostenibilidad de los sistemas de transporte público.

4. Realizar el seguimiento, monitoreo y evaluación integral del uso, destino e impacto de los recursos transferidos, promoviendo el cumplimiento de estándares de calidad, eficiencia y transparencia.

Responsabilidades de las Entidades Territoriales:

1. Garantizar la apropiación, disponibilidad y aporte oportuno de la contrapartida local mínima establecida en la ley, conforme a los porcentajes y condiciones definidos en los convenios de cofinanciación.

2. Mantener el equilibrio operativo y financiero del sistema de transporte público, adoptando medidas de gestión que aseguren su viabilidad y sostenibilidad.

3. Implementar y optimizar mecanismos locales de financiación que permitan fortalecer la autosostenibilidad del sistema, conforme a la normativa nacional y local.

4. Velar por la calidad, eficiencia, cobertura y accesibilidad del servicio de transporte público, atendiendo a los estándares y requerimientos definidos en la legislación vigente y la reglamentación respectiva.

Artículo 9 – Impacto Fiscal Reducido. En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 819 de 2003, el presente artículo establece que la financiación contemplada en esta ley se realizará bajo criterios de responsabilidad y sostenibilidad fiscal.

Los recursos necesarios para la implementación de las disposiciones aquí previstas provendrán prioritariamente de las siguientes estrategias:

1. Reasignación de partidas existentes dentro del presupuesto general, sin incrementar el gasto público total.

2. Mejoras en el recaudo de los ingresos estatales, fortaleciendo la gestión y control de las fuentes ya establecidas por la ley.

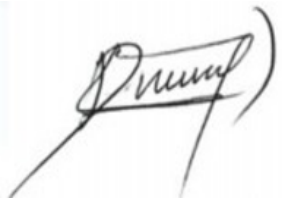
3. Aumentos en la eficiencia del gasto público, promoviendo la optimización y racionalización en el uso de los recursos asignados al sector.

4. Desarrollo y adopción de nuevas fuentes de financiación, conforme a la normatividad vigente y en armonía con los objetivos de sostenibilidad fiscal y operativa.

El Gobierno Nacional deberá garantizar que las medidas aquí señaladas no generen un impacto fiscal adicional significativo, priorizando la sostenibilidad de las finanzas públicas, la adecuada planeación presupuestal y el uso eficiente de los recursos.

Artículo 10 - Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

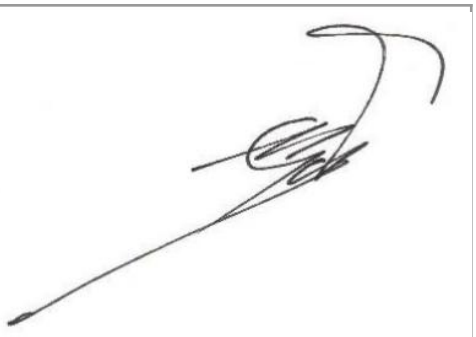
	
CARLOS MARIO FARELO DAZA	**DIDIER LOBO CHINCHILLA**
Senador de la República	Senador de la República

	
EDGARDO MIGUEL ESPITIA CABRALES	**GONZALO DIMAS BAUTE GONZÁLEZ**
Senador de la República	Senador de la República

	
JOSÉ NICOLÁS GÓMEZ MEDINA	**NELSON JAVIER LÓPEZ RODRÍGUEZ**
Senador de la República	Senador de la República


SELMEN DAVID ARANA CANO
Senador de la República

CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX	**EIMY JULIETH SUÁREZ GONZALEZ**
Representante a la Cámara Guainía	Representante a la Cámara Norte de Santander

	
ESTEFANEL GUTIÉRREZ PÉREZ	**HERNANDO GONZALEZ**
Representante a la Cámara de Atlántico	Representante a la Cámara de Valle del Cauca

	
JOHN EDGAR PEREZ ROJAS	**JOSE LUIS ABDALLA OLIVERA**
Representante a la Cámara de Quindío	Representante a la Cámara de Córdoba

	
JORGE MENDEZ HERNANDEZ	**JULIO CESAR TRIANA QUINTERO**
Representante a la Cámara Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	Representante a la Cámara de Huila

	
LEONARDO RAMÓN RAMÍREZ	**NATALY VÉLEZ LOPERA**
Representante a la Cámara de Caquetá	Representante a la Cámara de Antioquia

SAMIR EDUARDO RADI CHEMAS	**WELFRAN MENDOZA TORRES**
Representante a la Cámara de Atlántico	Representante a la Cámara de Atlántico

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY No. ____DE 2026

"Por medio de la cual se establece un mecanismo de cofinanciación entre la Nación y las entidades territoriales para la implementación de tarifas diferenciales en los Sistemas de Transporte Público y se dictan otras disposiciones."

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene como propósito fundamental establecer un marco normativo que permita a la Nación concurrir con las entidades territoriales en la cofinanciación de esquemas de tarifas diferenciales para los Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR), dirigidos a beneficiar a las personas adultas mayores, los estudiantes de educación superior y las personas con discapacidad.

La iniciativa busca promover el acceso efectivo, equitativo e incluyente al servicio público de transporte, reducir las barreras económicas que enfrentan estas poblaciones para su movilidad y fortalecer la permanencia educativa, la autonomía personal y la integración social. Para ello, se establecen mecanismos de cofinanciación entre la Nación y las entidades territoriales, sujetos a los principios de concurrencia, sostenibilidad fiscal y corresponsabilidad, garantizando que los recursos públicos se destinen exclusivamente a la implementación de tarifas diferenciales y no al cubrimiento del déficit operacional general de los sistemas de transporte público.

II. JUSTIFICACIÓN

El transporte público constituye un servicio público esencial y un instrumento indispensable para garantizar el ejercicio efectivo de múltiples derechos fundamentales y sociales, entre ellos la educación, el trabajo, la salud, la participación ciudadana y la inclusión social. Para millones de colombianos, especialmente aquellos que pertenecen a grupos poblacionales en condición de vulnerabilidad, el acceso al transporte público determina la posibilidad real de acceder a oportunidades y ejercer plenamente sus derechos.

No obstante, el costo del transporte representa una de las principales barreras para el acceso efectivo a estos derechos. Las personas adultas mayores, los estudiantes de educación superior y las personas con discapacidad enfrentan mayores dificultades económicas y de movilidad, lo que limita su acceso permanente al sistema de transporte público y profundiza las brechas sociales existentes.

En el caso de los estudiantes universitarios, el costo diario del transporte constituye una carga significativa para las familias y, en numerosos casos, incide directamente en la permanencia dentro del sistema de educación superior. Para las personas mayores, cuyos ingresos suelen provenir de pensiones o de actividades económicas limitadas, el valor del transporte afecta su acceso oportuno a servicios de salud, actividades sociales y espacios de participación comunitaria. Por su parte, las personas con discapacidad

enfrentan barreras adicionales asociadas no solo a la accesibilidad física del sistema, sino también al costo económico que implica su desplazamiento cotidiano.

Si bien diversas entidades territoriales han implementado programas de subsidios o tarifas diferenciales para algunos de estos grupos poblacionales, dichos mecanismos dependen exclusivamente de la capacidad fiscal de cada municipio o distrito, generando profundas desigualdades entre regiones y limitando la cobertura de estos beneficios. En consecuencia, el acceso a tarifas preferenciales no responde actualmente a una política pública nacional, sino a la disponibilidad presupuestal de cada entidad territorial.

En este contexto, resulta necesario establecer un marco normativo que permita la concurrencia entre la Nación y las entidades territoriales para cofinanciar esquemas de tarifas diferenciales dirigidos exclusivamente a estas poblaciones. Esta medida permitirá fortalecer la equidad territorial, promover una mayor inclusión social y facilitar que los entes territoriales amplíen o implementen programas de tarifas preferenciales sin asumir de manera exclsiva la totalidad de la carga financiera.

La iniciativa propone un mecanismo de cofinanciación focalizado, destinado exclusivamente a compensar el costo derivado de la implementación de tarifas diferenciales para adultos mayores, estudiantes de educación superior y personas con discapacidad, dentro de criterios de corresponsabilidad, sostenibilidad fiscal y eficiencia en el uso de los recursos públicos.

Este modelo de financiación focalizada encuentra respaldo en experiencias internacionales exitosas, donde los gobiernos nacionales participan en el financiamiento de programas de movilidad con enfoque social mediante subsidios dirigidos a poblaciones específicas, sin asumir la totalidad de los costos operacionales de los sistemas de transporte.

En consecuencia, el presente proyecto de ley constituye una herramienta para avanzar hacia un sistema de transporte público más incluyente, accesible y equitativo, garantizando que las condiciones económicas no constituyan una barrera para el ejercicio del derecho a la movilidad de quienes requieren una especial protección por parte del Estado. Asimismo, fortalece la coordinación entre la Nación y las entidades territoriales para desarrollar una política pública de movilidad con enfoque social, en armonía con los principios constitucionales de igualdad, solidaridad, concurrencia y protección especial de las personas en condición de vulnerabilidad.

III. CONTEXTO

3.1 Situación de movilidad de los grupos poblacionales relacionados: estudiantes, adulto mayor y personas con discapacidad.

La movilidad constituye una condición indispensable para el ejercicio efectivo de múltiples derechos fundamentales y sociales. El acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura, la recreación y la participación ciudadana depende, en gran medida, de la posibilidad real de desplazarse dentro de las ciudades y regiones del país mediante un sistema de transporte público accesible, eficiente y económicamente asequible.

Sin embargo, el costo del transporte público continúa representando una de las principales barreras para el acceso efectivo a dichos derechos, particularmente para las personas pertenecientes a los hogares de menores ingresos y para aquellos grupos

poblacionales que, por sus condiciones económicas, físicas o sociales, requieren una especial protección por parte del Estado.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Calidad de Vida 2021 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el gasto promedio mensual de los hogares colombianos ascendió a aproximadamente $1,7 millones, de los cuales el 7,6 % corresponde al transporte. Esta cifra evidencia que la movilidad constituye uno de los principales componentes del presupuesto familiar y que cualquier incremento en su costo repercute directamente sobre la capacidad adquisitiva de los hogares.

No obstante, esta realidad es considerablemente más gravosa para la población de menores ingresos. Diversos estudios han demostrado que los hogares vulnerables destinan entre el 15 % y el 25 % de sus ingresos mensuales al transporte, porcentaje que supera ampliamente el esfuerzo económico realizado por los hogares de mayores ingresos. En otras palabras, el costo de la movilidad no afecta a todos los ciudadanos por igual, sino que recae de manera desproporcionada sobre quienes cuentan con menores capacidades económicas.

En ciudades como Bogotá, el costo del transporte público representa una carga significativa para los hogares y, en particular, para quienes dependen diariamente del sistema para estudiar o trabajar. Una persona que utiliza el sistema de transporte público para realizar dos desplazamientos diarios (ida y regreso) durante 20 días hábiles al mes destina aproximadamente $142.000 mensuales al pago de pasajes. Sin embargo, para quienes combinan actividades laborales y académicas y requieren realizar tres trayectos diarios, el gasto asciende a cerca de $213.000 mensuales, equivalente a $2.556.000 al año, una suma que supera el valor de un salario mínimo mensual vigente.

Esta situación adquiere especial relevancia si se considera que las personas adultas mayores, las personas con discapacidad y los estudiantes de educación superior enfrentan barreras adicionales para acceder al sistema de transporte público. En el caso de los estudiantes, el costo de la movilidad constituye un factor que puede incidir en la permanencia y culminación de sus estudios. Para las personas mayores, representa una limitación para acceder a servicios de salud, actividades comunitarias y espacios de integración social. Por su parte, las personas con discapacidad no solo enfrentan obstáculos relacionados con la accesibilidad física del sistema, sino también con los costos asociados a su desplazamiento cotidiano, quienes pueden tener ingresos mas limitados o depender de apoyos familiares.

Aunque algunas entidades territoriales han implementado programas de subsidios o tarifas diferenciales para determinados grupos poblacionales, estos mecanismos presentan una cobertura desigual y dependen casi exclusivamente de la capacidad financiera de cada municipio o distrito. En consecuencia, el acceso a estos beneficios no responde actualmente a una política pública nacional uniforme, sino a las condiciones presupuestales particulares de cada entidad territorial, generando inequidades entre los ciudadanos dependiendo de su lugar de residencia.

La evidencia disponible demuestra, además, que resulta necesario revisar los mecanismos mediante los cuales se otorgan estos beneficios. Un estudio experimental desarrollado por la Universidad de los Andes, para Bogotá, con 1.607 usuarios habituales del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) evaluó nuevas modalidades de subsidio a la demanda mediante transferencias monetarias focalizadas en la tarjeta de transporte. Los resultados evidenciaron que esta modalidad incrementó

el uso del sistema hasta en un 8,7 % respecto del grupo de control, especialmente durante los días hábiles y en las horas de mayor demanda. Asimismo, el estudio concluyó que este tipo de subsidios produjo mejoras significativas en el bienestar de los usuarios, particularmente entre las personas de menores ingresos, al reducir el gasto efectivo en transporte y facilitar la realización de viajes adicionales que, en ausencia del beneficio, probablemente no se habrían efectuado.

Estos hallazgos demuestran que los subsidios focalizados al transporte público no solo constituyen una herramienta eficaz para mejorar el acceso al servicio, sino que generan beneficios sociales medibles en términos de bienestar, inclusión y equidad. En consecuencia, las políticas públicas orientadas a facilitar el acceso al transporte mediante esquemas de tarifas diferenciales representan una inversión social con impactos positivos sobre la permanencia educativa, la inclusión laboral, la autonomía de las personas mayores y la participación efectiva de las personas con discapacidad en la vida económica y social del país.

En este contexto, la presente iniciativa legislativa propone establecer un mecanismo de concurrencia entre la Nación y las entidades territoriales para cofinanciar esquemas de tarifas diferenciales dirigidos exclusivamente a personas adultas mayores, estudiantes de educación superior y personas con discapacidad. Con ello se busca consolidar una política pública de movilidad con enfoque social que reduzca las barreras económicas para el acceso al transporte público, fortalezca la igualdad material y contribuya al ejercicio efectivo del derecho a la movilidad en condiciones de equidad e inclusión.

3.2. Necesidad de la participación financiera de la Nación para la implementación de esquemas de gratuidad y tarifas diferenciales

La prestación del servicio público de transporte urbano constituye una competencia que corresponde principalmente a las entidades territoriales. No obstante, la Constitución Política establece que el ejercicio de las competencias públicas debe desarrollarse bajo los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, permitiendo que la Nación y las entidades territoriales actúen conjuntamente cuando la satisfacción de un interés general así lo exija.

En materia de transporte público, si bien los municipios y distritos son los responsables de organizar, planificar y garantizar la prestación del servicio, la implementación de políticas dirigidas a garantizar el acceso efectivo al transporte por parte de poblaciones en condición de vulnerabilidad trasciende el ámbito estrictamente local y constituye un objetivo de interés nacional. La movilidad representa un presupuesto indispensable para el ejercicio efectivo de derechos fundamentales como la educación, la salud, el trabajo, la participación ciudadana y el desarrollo de un proyecto de vida en condiciones de dignidad.

Actualmente, diversos municipios y distritos han implementado esquemas de gratuidad o de tarifas diferenciales para determinados grupos poblacionales con cargo a sus propios recursos. Sin embargo, la posibilidad de establecer y mantener estos beneficios depende, en gran medida, de la capacidad fiscal de cada entidad territorial, lo que ha

generado profundas diferencias entre ciudades respecto de la protección que reciben sus habitantes.

Como consecuencia de ello, el acceso a estos beneficios no depende hoy exclusivamente de la condición de vulnerabilidad de la persona, sino de la disponibilidad presupuestal del municipio o distrito donde reside. Mientras algunas entidades territoriales cuentan con la capacidad financiera suficiente para garantizar la gratuidad o establecer subsidios al transporte público, otras carecen de los recursos necesarios para implementarlos o ampliar su cobertura, pese a enfrentar necesidades sociales similares. Esta situación genera una evidente desigualdad territorial y limita la efectividad del principio de igualdad material consagrado en el artículo 13 de la Constitución Política.

La presente iniciativa legislativa busca corregir esta asimetría mediante un esquema de participación financiera de la Nación que reconoce las diferentes necesidades de las poblaciones beneficiarias. En ese sentido, el proyecto dispone que la Nación financie el cien por ciento (100 %) de la tarifa técnica correspondiente a los viajes realizados por las personas mayores y las personas con discapacidad beneficiarias de los esquemas de gratuidad implementados por las entidades territoriales, atendiendo al mandato constitucional de especial protección que ampara a estos grupos poblacionales. De igual forma, establece un esquema de concurrencia financiera entre la Nación y las entidades territoriales para la implementación de tarifas diferenciales dirigidas a los estudiantes matriculados en programas de educación superior, con el propósito de promover el acceso y la permanencia en el sistema educativo.

No se trata de trasladar al Gobierno Nacional la responsabilidad general sobre la financiación de la operación de los sistemas de transporte público ni de asumir el cubrimiento de sus déficits operacionales. La financiación nacional se limita exclusivamente a los viajes realizados por las personas mayores y las personas con discapacidad beneficiarias de los esquemas de gratuidad, así como a la concurrencia en la financiación de las tarifas diferenciales dirigidas a los estudiantes de educación superior, preservando la responsabilidad de las entidades territoriales sobre la sostenibilidad, administración y operación de sus respectivos sistemas de transporte.

La propuesta responde, además, a criterios de eficiencia, focalización y sostenibilidad fiscal. En lugar de establecer subsidios generalizados para todos los usuarios del sistema, concentra los recursos públicos en grupos poblacionales que requieren una protección reforzada por parte del Estado o respecto de los cuales existe un interés constitucional en facilitar el acceso efectivo a otros derechos fundamentales. De esta manera, el gasto público genera un mayor impacto social y contribuye a reducir las barreras económicas que limitan el acceso al transporte público.

De igual forma, el esquema previsto en este proyecto preserva la autonomía de las entidades territoriales. La decisión de implementar programas de gratuidad o de tarifas diferenciales continuará correspondiendo a los municipios y distritos, quienes definirán las condiciones de implementación conforme a las necesidades de su población y continuarán siendo responsables de la administración, operación y sostenibilidad de sus sistemas de transporte. La participación de la Nación se limitará a la financiación de la gratuidad para las personas mayores y las personas con discapacidad y a la concurrencia en la financiación de las tarifas diferenciales para estudiantes, de conformidad con los requisitos técnicos, financieros y de control previstos en la ley y su reglamentación.

Este modelo fortalece la cooperación entre los diferentes niveles de gobierno, desarrolla los principios constitucionales de coordinación, concurrencia y subsidiariedad previstos en el artículo 288 de la Constitución Política y contribuye a consolidar una política pública nacional de movilidad incluyente, en la que las condiciones fiscales de cada entidad territorial no constituyan una barrera para garantizar el acceso al transporte público de quienes requieren una especial protección por parte del Estado o de quienes necesitan apoyo para ejercer efectivamente su derecho a la educación.

Finalmente, la experiencia nacional demuestra que las entidades territoriales han realizado importantes esfuerzos para implementar programas de gratuidad y beneficios tarifarios con recursos propios; sin embargo, estos esfuerzos resultan insuficientes para garantizar una cobertura homogénea y sostenible en todo el territorio nacional. En ese sentido, la participación financiera de la Nación no reemplaza las competencias locales ni modifica el modelo de financiación de los sistemas de transporte público, sino que fortalece la capacidad institucional de los entes territoriales para hacer efectiva una política pública de inclusión social, asegurando que el acceso a la gratuidad o a las tarifas diferenciales dependa de la condición del beneficiario y no de la capacidad fiscal del lugar donde habita.

3.3. Los retos financieros de los sistemas de transporte público y la necesidad de fortalecer las políticas de movilidad incluyente

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), los Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y los Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) constituyen uno de los principales instrumentos de movilidad urbana en Colombia. Millones de ciudadanos utilizan diariamente estos sistemas para acceder a sus lugares de trabajo, instituciones educativas, servicios de salud y demás actividades esenciales, convirtiéndolos en un componente indispensable para el desarrollo económico y social de las ciudades.

Durante las últimas décadas, la consolidación de estos sistemas ha permitido importantes avances en materia de movilidad urbana, reducción de tiempos de viaje, disminución de emisiones contaminantes, fortalecimiento de la accesibilidad y modernización del transporte público. Sin embargo, estos logros también han implicado importantes desafíos financieros para las entidades territoriales responsables de su operación y sostenibilidad.

En los últimos años, los sistemas de transporte público han enfrentado un incremento significativo en sus costos de operación, asociado, entre otros factores, al aumento de los precios de los combustibles, la incorporación de tecnologías de bajas y cero emisiones, la renovación de flotas, el mantenimiento de infraestructura y la implementación de nuevas herramientas tecnológicas para la gestión del servicio. A ello se sumó el impacto generado por la pandemia del COVID-19, que produjo una reducción histórica en la demanda de pasajeros, ocasionando una disminución sustancial de los ingresos tarifarios y afectando el equilibrio financiero de la mayoría de los sistemas de transporte del país.

La recuperación de la demanda ha sido gradual y, aunque en varias ciudades se han alcanzado niveles cercanos a los registrados antes de la pandemia, muchos sistemas continúan enfrentando importantes retos de sostenibilidad financiera. En Bogotá, por ejemplo, el Fondo de Estabilización Tarifaria proyectó para la vigencia 2025 un

requerimiento cercano a 3,07 billones de pesos, destinados a cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa pagada por los usuarios. En Cali, el Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO ha requerido procesos de reestructuración financiera para garantizar la continuidad del servicio, mientras que en Bucaramanga el sistema Metrolínea entró en proceso de liquidación luego de enfrentar una reducción significativa en su demanda y en sus ingresos operacionales. Situaciones similares han obligado a diferentes entidades territoriales a destinar crecientes recursos propios para preservar la continuidad del servicio público de transporte.

Este contexto ha reducido considerablemente el margen fiscal de los municipios y distritos para implementar o ampliar políticas sociales asociadas al transporte público. Si bien algunas entidades territoriales han desarrollado programas de subsidios o tarifas diferenciales dirigidos a determinados grupos poblacionales, la sostenibilidad de estos beneficios depende casi exclusivamente de la capacidad financiera de cada administración local. En consecuencia, las diferencias fiscales existentes entre las entidades territoriales generan una oferta desigual de apoyos tarifarios, de manera que el acceso a estos beneficios depende, en buena medida, del lugar de residencia del usuario y no de su condición de vulnerabilidad.

En este escenario, la concurrencia financiera de la Nación adquiere una especial relevancia. La presente iniciativa no pretende trasladar al Gobierno Nacional la financiación del déficit operacional de los sistemas de transporte público ni modificar el esquema general de financiación previsto en la legislación vigente. Su propósito consiste en permitir que la Nación complemente el esfuerzo realizado por las entidades territoriales para implementar esquemas de tarifas diferenciales dirigidos exclusivamente a personas adultas mayores, estudiantes de educación superior y personas con discapacidad.

De esta manera, la cofinanciación nacional constituye un mecanismo que fortalece la capacidad de los entes territoriales para desarrollar políticas públicas de movilidad con enfoque social, reduce las desigualdades territoriales en el acceso a estos beneficios y materializa los principios constitucionales de coordinación, concurrencia y solidaridad entre los diferentes niveles de gobierno. Al concentrar los recursos en poblaciones objeto de especial protección constitucional, la iniciativa promueve un uso más eficiente del gasto público y facilita que las tarifas diferenciales puedan consolidarse como una política pública sostenible y de alcance nacional.

IV. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Esta iniciativa se fundamenta en:

4.1. MARCO LEGAL NACIONAL:

1. **Constitución Política:**

> "***Artículo 365: Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado.*** *Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*
>
> *Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado*

mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita."

*"**Artículo 288: Principio de concurrencia en la financiación entre la Nación y las entidades territoriales.***

La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

*Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley***."**

2. Marco Legal:

- **Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte).** La cual busca establecer los principios y criterios fundamentales que servirán de base para la regulación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, ferroviario, masivo y terrestre, así como su operación en el territorio nacional.

- **Ley 86 de 1989 (Financiación de sistemas de servicio público urbano de transporte masivo).** Mediante la cual se regula la política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros la cual debería estar orientada a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades.

- Los **CONPES** relacionados con la política nacional de transporte urbano, entre los cuales resaltamos el **CONPES 3167** el cual desarrolla la política del Gobierno Nacional para impulsar la implantación de sistemas integrados de transporte masivo (SITM) y fortalecer las entidades territoriales a través de la implementación de sistemas eficientes operacionales, económica y ambientalmente sostenibles, en segundo lugar el **CONPES 403** el cual garantiza **la continuidad del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca** para su fortalecimiento e integración, por último, y sin excluir los demás documentos en relación con la materia a tratar; el **CONPES 3260** el cual presenta una política nacional que permita la implementación de sistemas integrados de transporte masivo en ciudades con grandes aglomeraciones vehiculares del país; por último, el **CONPES 3368** el cual establece el seguimiento a la política de nacional de los sistemas de transporte masivos, enfocado en la participación de la nación.

I. COMPETENCIA CONGRESO:

DISPOSICIONES CONSTITUCIONALES:

Dentro de las disposiciones constitucionales que contemplan las funciones y competencia del Congreso de la República, la Constitución Política de 1991, es clara en señalar en su artículo 114:

> "**Artículo 114.** Corresponde al Congreso de la República, reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.
>
> El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes."
>
> **"Artículo 150.** Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones"
>
> […]

DISPOSICIONES LEGALES:

Frente a las disposiciones legales, encontramos desarrollo legislativo de la Ley 3 de 1992, Ley 5 de 1992 y la Ley 754 de 2002, que regulan elementos complementarios frente a las funciones legales del Congreso de la República, es así como:

La **Ley 5 de 1992**, en su capítulo VII señala el proceso legislativo de esta corporación:

> ***ARTÍCULO 6. CLASES DE FUNCIONES DEL CONGRESO.*** *El Congreso de la República cumple:*
> *(...)*
> *2. Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.*
> *(...)*
>
> ***ARTÍCULO 139. PRESENTACIÓN DE PROYECTOS.*** *Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarias.*
>
> ***ARTÍCULO 140. INICIATIVA LEGISLATIVA.*** *Pueden presentar proyectos de ley:*
>
> 1. *Los Senadores y Representantes a la Cámara.*
> 2. *El Gobierno Nacional, a través de los Ministros del Despacho.*
> 3. *La Corte Constitucional.*
> 4. *El Consejo Superior de la Judicatura.*
> 5. *La Corte Suprema de Justicia.*
> 6. *El Consejo de Estado.*
> 7. *El Consejo Nacional Electoral.*
> 8. *El Procurador General de la Nación.*
> 9. *El Contralor General de la República.*
> 10. *El Fiscal General de la Nación.*
> 11. *El Defensor del Pueblo.*

II. CONFLICTO DE INTERÉS:

Tal como lo contempla la Ley 2003 de 2019, *"Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992",* en su artículo 3, el presente Proyecto de Ley, NO presenta evento alguno en el que se materialice un posible conflicto de interés, a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019,

Por otro lado, la Ley 754 de 2002, *"Por la cual se modifica el artículo segundo de la Ley 3a. de 1992, en cuanto a la composición de las Comisiones Constitucionales Permanentes."* señala:

> *"**ARTÍCULO 1o.** El artículo segundo de la Ley 3a. de 1992, quedará así:*
>
> *Artículo 2o. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.*

VI. IMPACTO FISCAL:

Dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 819 de 2003 en su artículo 7°, es deber aclarar que el presente Proyecto de Ley Ordinaria podría llegar a tener impacto fiscal reducido, ya que los recursos aquí contemplados provendrán de reasignación de partidas existentes, mejora en el recaudo de las fuentes actuales, eficiencia en el gasto y nuevas fuentes de financiación.

Sin embargo, se tendrán en cuenta los conceptos técnicos emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público frente al presente proyecto.

REFERENCIAS

Mi pasaje para personas adultas mayores | info.jalisco.gob.mx. (n.d.). https://info.jalisco.gob.mx/gobierno/programas-apoyo/20674

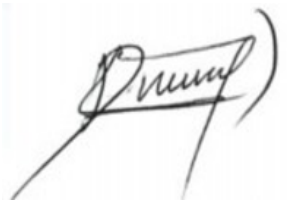
Gélvez, J. G., & Mojica, C. (2022). Subsidios al transporte público en América Latina desde una perspectiva de eficiencia: aplicación a Bogotá, Colombia. https://doi.org/10.18235/0004289

Boleto estudiantil. (2025, February 25). Argentina.gob.ar. https://www.argentina.gob.ar/sube/preguntas-frecuentes/boleto-estudiantil

Sur.Uniandes.Edu.Co. (2025, January 7). Evidencia experimental del impacto de los subsidios en el uso del transporte público en Bogotá. Sur | Universidad De Los Andes. https://sur.uniandes.edu.co/divulgacion/encuetros-sur/evidencia-experimental-del-impacto-de-los-subsidios-en-el-uso-del-transporte-publico-en-bogota

Extensión - UNSAM. (n.d.). https://www.unsam.edu.ar/secretarias/extension/boleto/que-es.php

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2022, 14 de junio). Comunicado de prensa: Encuesta Nacional de Calidad de Vida (ECV) 2021. Gastos del hogar. DANE.

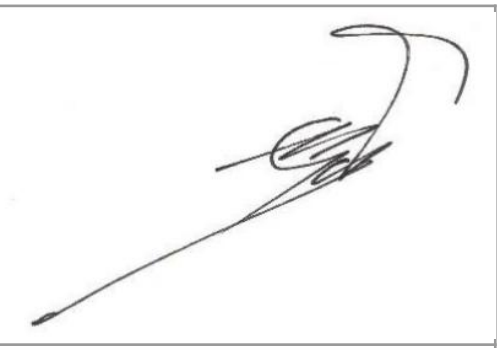
	
CARLOS MARIO FARELO DAZA	**DIDIER LOBO CHINCHILLA**
Senador de la República	Senador de la República

	
EDGARDO MIGUEL ESPITIA CABRALES	**GONZALO DIMAS BAUTE GONZÁLEZ**
Senador de la República	Senador de la República

	
JOSÉ NICOLÁS GÓMEZ MEDINA	**NELSON JAVIER LÓPEZ RODRÍGUEZ**
Senador de la República	Senador de la República


SELMEN DAVID ARANA CANO
Senador de la República

CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX	**EIMY JULIETH SUÁREZ GONZALEZ**
Representante a la Cámara Guainía	Representante a la Cámara Norte de Santander

	
ESTEFANEL GUTIÉRREZ PÉREZ	**HERNANDO GONZALEZ**
Representante a la Cámara de Atlántico	Representante a la Cámara de Valle del Cauca

	
JOHN EDGAR PEREZ ROJAS	**JOSE LUIS ABDALLA OLIVERA**
Representante a la Cámara de Quindío	Representante a la Cámara de Córdoba

	
JORGE MENDEZ HERNANDEZ	**JULIO CESAR TRIANA QUINTERO**
Representante a la Cámara Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	Representante a la Cámara de Huila

	
LEONARDO RAMÓN RAMÍREZ	**NATALY VÉLEZ LOPERA**
Representante a la Cámara de Caquetá	Representante a la Cámara de Antioquia

SAMIR EDUARDO RADI CHEMAS	**WELFRAN MENDOZA TORRES**
Representante a la Cámara de Atlántico	Representante a la Cámara de Atlántico