



Bogotá D.C. 25 de mayo de 2021

Doctor,  
**OSWALDO ARCOS BENAVIDES**  
Presidente  
Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes  
Ciudad

Referencia: Ponencia para segundo debate al **proyecto de ley No. 297 de 2020 Cámara “Por medio de la cual se adopta una política pública para la optimización de la red vial terciaria en el territorio nacional”**

Respetado Doctor,

Con el objetivo de dar cumplimiento a lo ordenado por la mesa directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, y conforme a las disposiciones contenidas en la ley 5ª de 1992, se presenta el informe de ponencia para segundo debate en la Cámara de Representantes, proyecto de ley No. 297 de 2020 Cámara “Por medio de la cual se adopta una política pública para la optimización de la red vial terciaria en el territorio nacional”

*Cordialmente,*

**LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT**  
Ponente Coordinador.



## **INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE**

**Proyecto de ley No. 297 de 2020 Cámara “Por medio de la cual se adopta una política pública para la optimización de la red vial terciaria en el territorio nacional”**

### **I. ANTECEDENTES Y TRÁMITE DEL PROYECTO**

El Proyecto de Ley No. 297 de 2020 Cámara “Por medio de la cual se adopta una política pública para la optimización de la red vial terciaria en el territorio nacional” es de autoría del Senador de la Republica Carlos Felipe Mejía Mejía y del Representante a la Cámara Luís Fernando Gómez Betancurt. La iniciativa fue radicada en la Secretaría General de la Cámara de Representantes. La misma se remitió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y se designó la ponencia el día 11 de noviembre del 2020.

El presente proyecto de ley fue aprobado en primer debate en la Honorable Comisión Sexta el día 02 de mayo de 2021.

Los días 06 y 11 de mayo se realizaron mesa de trabajo con los equipos de trabajo de los Honorables Representantes María José Pizarro y Wilmer Leal, quienes radicaron proposiciones que fueron dejadas como constancias en el primer debate.

### **II. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

El presente proyecto de ley, pretende implementar una política pública para el mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria que cubra todo el territorio nacional mediante el Presupuesto General de la Nación de cada año, en el cual, se incluirá una partida que se incrementará cada año porcentualmente, de acuerdo con el índice de precios, la cual para el primer año tendrá una base de dos billones de pesos, y formará parte del monto de presupuesto que cada año se asigna a INVIAS. Este presupuesto se distribuirá anualmente en modalidad de crédito condonable a todos los municipios del país



con vías terciarias, para adelantar y ejecutar el proyecto de mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en su jurisdicción.

Los recursos que se aprobaron en la ley 2021 de 2019, respectivamente en el párrafo 7° del artículo 92, no se han apropiado, debido a que hasta hace poco tiempo se conoció el comunicado de la Corte Constitucional declarando exequible este artículo y avalando la destinación de parte de esta sobretasa a las instituciones financieras para las vías terciarias. Con base en esto, el Gobierno Nacional ya tiene recursos de los años 2020, 2021 y los de 2022 para que sean base del presupuesto para la financiación del programa establecido en esta ley. En la reforma tributaria que posiblemente sea sometida a consideración del Congreso próximamente, es posible que esta sobretasa se vuelva permanente o se amplíe a unos años más, tiempo que servirá para evaluar el programa y así el Gobierno en el presupuesto general de la Nación, nunca disminuya esta partida para las vías terciarias.

Actualmente la forma en que se ejecutan recursos de la Nación para las vías terciarias, es ineficiente, insuficiente y no es transparente. Los municipios presentan proyectos al INVIAS que deben ser viabilizados, lo que es lento y no garantiza que se aprueben los recursos. Si son aprobados, quedan a consideración del INVIAS o del Ministerio de Transporte, lo cual por escasez de recursos o por ausencia de influencias, muchos proyectos quedan en el limbo por años y se asignan a pocos municipios durante una vigencia presupuestal, quedando la gran mayoría de municipios sin recursos, mientras las vías se siguen deteriorando y cuando se requiere intervenirlas, la inversión será demasiado cuantiosa para recuperarla. El modelo propuesto en este programa mediante una ley, es que exista la partida presupuestal anual para todos los municipios, si los alcaldes acogen el crédito condonable, deben firmar un “convenio de desempeño”, que es el ama del programa. En este convenio se establecen por parte del INVIAS los parámetros, criterios y condiciones que las alcaldías deben cumplir para que le sean aprobados, es decir, si los ejecutó bien, si no malgastaron los recursos o no les dieron indebida destinación y si fue eficiente lo que ejecutaron. Si se aprueba por el INVIAS que el convenio fue eficientemente ejecutado, los municipios pueden así obtener los recursos nuevamente el año siguiente bajo los mismos criterios. Se acaba con el desfile de alcaldes buscando en Bogotá que le aprueben un proyecto de muy difícil logro. El país ganaría en descentralización, oportunidad para tener mejores vías terciarias, generar empleo, reactivar la economía, mejorar el abastecimiento de productos agropecuarios, disminución de costos de transporte, participación de las juntas de acción comunal y mayor transparencia.

### **III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA**

#### **a) Estructura del proyecto**

El proyecto de ley se encuentra integrado por 14 artículos incluyendo su vigencia, así:



El primer artículo contempla la implementación de una política pública para el mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria que cubra todo el territorio nacional.

El segundo y tercer artículo, establece el procedimiento mediante cual se hará posible esta implementación, esto es, mediante el recaudo de la sobretasa establecida en el parágrafo 7° del artículo 92 de la ley 2010 de 2019, los rendimientos financieros generados por la administración de recursos y los demás que ordene el Gobierno Nacional lo cual estará establecido en el presupuesto general de la Nación de cada año; este rubro presupuestal será distribuido a todos los municipios del país con vías terciarias, los cuales recibirán cada año el monto distribuido de estos recursos, en la modalidad de crédito condonable, para adelantar y ejecutar el programa de mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en su jurisdicción.

El cuarto artículo del presente proyecto de ley, contempla la orientación de los recursos, lo cual será en la modalidad de crédito condonable para el financiamiento de programas de construcción, mantenimiento, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria.

En cuanto al artículo quinto, éste establece la aprobación del crédito para la optimización de la red terciaria, dicha aprobación está prevista para el año inmediatamente posterior, y estará sujeta a la aprobación de un convenio de desempeño suscrito por el Alcalde, para el giro de los recursos del año inmediatamente anterior; el convenio de desempeño se suscribirá entre el Municipio y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y será evaluado y calificado por INVIAS, de no aprobarse o no cumplirse satisfactoriamente el convenio, el municipio debe reembolsar los recursos de ese año, lo cual se cumplirá no recibiendo el año siguiente el crédito nuevamente.

El artículo sexto establece quiénes serán los participantes en la ejecución de esta política pública, quien será, principalmente el Gobierno Nacional a través de INVIAS, así mismo las gobernaciones cuando aporten recursos para cofinanciar programas relacionados con el objeto de esta ley, los municipios como ejecutores de los recursos y las juntas de acción comunal que conformen grupos de peones camineros.

En lo que se refiere al artículo séptimo, dispone que el control y vigilancia, los concejos municipales recibirán informes de las veedurías ciudadanas, harán control de la ejecución de los recursos por parte de la administración municipal y enviarán informes semestrales al INVIAS, los cuales serán tenidos en cuenta por este organismo como validador, para la evaluación del convenio de desempeño. Estos informes deben ser remitidos a la Contraloría General de la República en el marco de su competencia. Por ser recursos nacionales, la auditoría no la podrán hacer las contralorías territoriales.



El artículo octavo dispone que la optimización de la red vial terciaria en Colombia establecida en esta ley, promoverá la generación de ingresos en la comunidad, vinculando a esta en la ejecución, la cual se realizará en la modalidad de peones camineros organizados por las Juntas de Acción Comunal de las regiones aledañas y beneficiadas de las redes viales terciarias.

Por su parte, el artículo noveno y su párrafo, determinan qué intervenciones deberán realizar los municipios con los recursos establecidos en la presente ley, dichas intervenciones son las siguientes: nuevos tratamientos de la malla vial terciaria; implementación de productos para la estabilización del suelo; limpieza de drenajes; rocería; limpieza y construcción de cunetas; remoción de derrumbes.; reconstrucción de zanjas de coronación y limpieza y reparación o instalación de señales. Dependiendo de las características de la red terciaria en cada municipio, el inventario y los requerimientos en su momento, con los recursos se podrá además: construir placas huella, adelantar alternativas viables y adecuadas de pavimento o asfalto, reparar o construir puentes vehiculares, rectificaciones de vía, en regiones rurales para las cuales es imposible una vía para vehículos, construir puentes para motos, peatones y animales, o implementar sistemas de garruchas y atender emergencias causadas por las olas invernales.

El artículo décimo dispone que se debe adelantar el Programa de Mantenimiento Mecanizado, en las siguientes actividades: Conformación mecánica de la banca y reposición de afirmado.

El artículo undécimo, establece que la ejecución de la política comprometerá a los alcaldes, a suministrar toda la información para nutrir el inventario de la red terciaria nacional, actualizándolo cada año. Información actualizada y acumulada para que el Ministerio de Transporte o INVIAS elaboren una matriz permanentemente actualizada del estado de la red vial terciaria, permitiendo una eficiente administración de esta red.

El artículo duodécimo establece la obligación al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte de reglamentar el procedimiento para la ejecución de los recursos con los cuales se implementará el objeto de esta ley, en un plazo máximo de dos meses después de sancionada.

Finalmente, los artículos trece y catorce disponen la cofinanciación para mayores obras en la red vial de los municipios y la vigencia y derogatoria.

## **b) Consideraciones del proyecto**

### **Problemática de la red terciaria vial.**



Tal y como se plantea en la exposición de motivos del proyecto de ley, actualmente existen serios problemas en la red terciaria, pues uno de los principales obstáculos en la implementación de sistemas de gestión vial es la inexistencia de información organizada que facilite la toma de decisiones de los municipios y la concurrencia de esfuerzos de diferentes categorías de gobierno, toda vez que no es posible determinar el estado de las vías, el tipo de intervención que requiere ni el grado de urgencia con el que debe intervenir” toda vez que no hay un inventario consolidado de las vías terciarias, (“Ausencia de información sobre la red terciaria, actualizada y sistematizada. CONPES 3857). Así mismo, no hay planificación ni lineamientos definidos para la intervención de las vías terciarias lo que dificulta considerablemente los planes y programas que pretendan mejorar la red terciaria. De igual forma, se encuentran otros problemas, como lo son: la no existencia de un esquema definido de financiación; no existe un esquema definido de contratación exclusivo para este tipo de vías; existe duplicidad y hasta multiplicación de esfuerzos desarticulados; recursos insuficientes para atender las vías terciarias, (“Al analizar la inversión de cada nivel de gobierno en la red regional durante los últimos diez años se evidencian distintas tendencias. Por un lado, la inversión de la nación en vías terciarias, por kilómetro, ha fluctuado de acuerdo a la disponibilidad de recursos libres de inflexibilidades del sector y el comportamiento de ingresos fiscales atados a los precios de las materias primas”. Conpes 3857); los municipios, especialmente los de menor categoría, no cuentan con recursos suficientes para hacer un mantenimiento integral y permanente de estas vías terciarias y frecuentemente deben asumir los costos por emergencias invernales que destruyen estas vías. Asumir estos costos, absolutamente necesarios para las comunidades del sector rural, implica dejar de hacer inversiones en salud, educación, servicios públicos y otros también fundamentales.

### **Objetivo central del proyecto de ley.**

En los años 2009 y 2010, como parte del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2006- 2010 Estado Comunitario: Desarrollo para Todos, el Gobierno nacional llevó a cabo el Programa de Mejoramiento y Mantenimiento Rutinario de Vías Terciarias (PROVIDER), como estrategia para generar empleo de mano de obra intensiva no calificada. Este programa fue liderado por el Dr. Oscar Iván Zuluaga, Ministro de Hacienda y Crédito Público, con la participación del Ministerio de Transporte, del INVÍAS y de 538 municipios que decidieron participar en el programa como prestatarios de un crédito condonable por valor de 120 millones de pesos para cada municipio que cumpliera los requisitos determinados para tal fin. Este programa contó con la asesoría y el apoyo del Banco Latinoamericano de Desarrollo (CAF), a través de una consultoría especializada.

Como punto central de la presente iniciativa legislativa, es retornar al esquema anteriormente mencionado, actualizándolo, redimensionándolo y adecuándolo a las circunstancias actuales, garantizando que el gobierno nacional incluirá en los presupuestos generales de la nación de los años subsiguientes, una partida con un monto base inicial que puede ser de 2 billones de pesos, destinados a todos los municipios colombianos para que los alcaldes adelanten un programa de Mantenimiento, Conservación, Mejoramiento, Sostenimiento y Ampliación de las red vial terciaria en su jurisdicción.

El gobierno nacional reglamentaría la asignación de estos créditos, con base en criterios que permitan definir la cuantía en la asignación del crédito condonable para cada municipio, los



cuales deberán priorizar proporcionalmente la extensión de la red vial terciaria no pavimentada, la categorización del municipio, el porcentaje de ruralidad, el nivel de dependencia de los recursos del sector central nacional, prevaleciendo el apoyo a los municipios con menor capacidad fiscal.

Todos los municipios recibirán cada año el monto de estos recursos actualizados según se defina en la implementación de la política pública, en la modalidad de crédito condonable, para adelantar y ejecutar el programa correspondiente. La aprobación del crédito para el año siguiente, estará sujeta a la aprobación de un convenio de desempeño suscrito por el alcalde, para el giro de los recursos del año inmediatamente anterior.

Convenio de desempeño que podrá ser evaluado y calificado por el Ministerio de Hacienda y el INVIAS.

De no aprobarse o no cumplirse satisfactoriamente el convenio, el municipio debe reembolsar los recursos de ese año, lo cual se cumplirá no recibiendo el año siguiente el crédito nuevamente.

Esta modalidad de los CRÉDITOS CONDONABLES es una estrategia de gobernabilidad interesante, por la cercanía que se puede lograr entre el Gobierno Nacional y los Municipios, además de la oportunidad de involucrar de manera directa a las comunidades, lo que genera mayor sentido de pertenencia con mayor eficiencia y legitimidad para la inversión de los recursos.

El proyecto de ley en cuestión es una iniciativa de trascendental importancia que tiene como propósito, en palabras de los autores:

#### **Objetivos adicionales.**

- Generación de ingresos a las comunidades que participen en la ejecución que puede ser en la modalidad de peones camineros.
- Participación de las juntas de acción comunal de las regiones aledañas y beneficiadas de las redes viales terciarias.
- Con una buena inversión de recursos en el mantenimiento y conservación de las VIAS TERCARIAS, además de la generación de empleo rural, se estaría impactando también el DESARROLLO RURAL de las regiones, teniendo en cuenta que con mejores vías, los campesinos van a poder sacar más fácil sus productos para su comercialización, logrando mejor calidad de vida, se incentiva la permanencia de los campesinos en las zonas rurales evitando la llegada de estos a las ciudades, engrosando cinturones de miseria.
- Apoyar la descentralización.
- Planificación de una política pública con priorización.
- Disminuir costos de ejecución desde el gobierno central, eliminar costos administrativos o de intermediación, facilitar en el tiempo la ejecución, desechar cualquier justificación de cupos indicativos para estas inversiones y empoderar a la ciudadanía para la vigilancia y control de la ejecución de la inversión por parte de los alcaldes.





En este orden de ideas, desarrollar un ambicioso plan en materia de vías terciarias, permite ejecutar recursos de inversión que dinamizarán las economías de los municipios colombianos, generará ingresos de los pobladores quienes podrán ofrecer mano de obra remunerada, permitirán que los campesinos productores tengan mejores opciones para sacar sus productos al mercado y poder obtener excedentes al vender sus productos con menos costos, se mejorarán las condiciones del transporte interveredal e intermunicipal, y se valorizarán las pequeñas inversiones rurales y las pequeñas propiedades, entre otros beneficios.

### **c) Consideraciones de los ponentes.**

El día 15 de noviembre de 2020, se solicitó concepto jurídico a: Ministerio de Transporte y al Instituto Nacional de Vías INVIAS, se está a la espera de las consideraciones y sugerencias que dichas entidades tengan de la iniciativa legislativa.

### **Correspondencia del proyecto de ley 297/2020 con el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2020.**

El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”. Traza el curso de las acciones del gobierno nacional que permitan lograr un país más productivo y con mayor equidad.

El Plan tiene un enfoque regional a través de nueve pactos regionales para atender de manera directa las necesidades particulares de cada región y cerrar las brechas sociales. La igualdad de oportunidades debe llegar a los colombianos en todo el territorio nacional.<sup>1</sup>

Dentro de las metas del Plan Nacional de Desarrollo se encuentran: *“impulsar las vías terciarias para mayor conexión entre municipios y corredores de exportación; actualizar la información catastral; aumentar la generación de empleo a través del programa Opción Colombia, la reestructuración de Fonade que ahora se llamará EnTerritorio (Estructuradora Nacional de Proyectos para el Territorio) para generar proyectos de alta calidad y las asociaciones entre municipios y departamentos para el uso eficiente de los recursos en proyectos de inversión.”* Plan Nacional de Desarrollo le apuesta a conectar todos los territorios del país, DNP 2019.

El presente proyecto de ley va acorde a los objetivos metas del Ministerio de Transporte en lo que respecta al mantenimiento de la red vial, así lo ha manifestado en varias ocasiones la Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco *“Con el Plan Nacional de Desarrollo tenemos como objetivo lograr un país más conectado en cada una de las regiones, lo que nos permitirá ser más competitivos. En infraestructura vial construiremos 533 kilómetros de red vial nueva y rehabilitaremos 1.403 kilómetros; además, triplicaremos la red férrea en operación y garantizaremos la navegabilidad por el río Magdalena. También generaremos un*

---

<sup>1</sup> Plan Nacional de Desarrollo le apuesta a conectar todos los territorios del país. DNP, 2019.



*cambio sustancial en la red terciaria con el mantenimiento de cerca de 50.000 kilómetros a través del programa Colombia Rural”<sup>2</sup>*

**Colombia Rural. Estrategia de impacto para la reactivación económica.  
Mantenimiento y Mejoramiento de la Red Terciaria 2019 – 2022.**

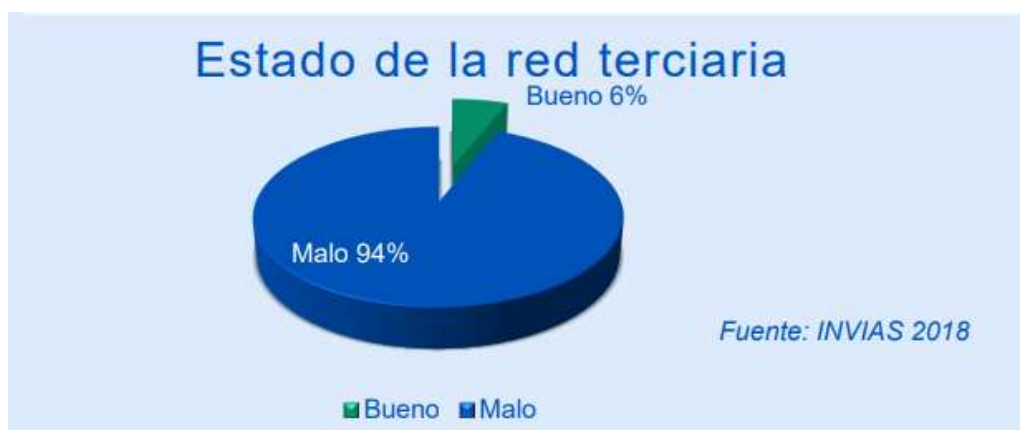
En septiembre del presente año, el Instituto Nacional de Vías INVIAS, emitió el documento “*Mantenimiento y Mejoramiento de la Red Terciaria 2019 – 2022*” el cual lo clasifica en tres puntos importantes, dentro de los que cabe mencionar: I) Diagnostico red vial terciaria del país. II) Estructura Programa Colombia Rural.

**I) Diagnostico red vial terciaria del país.**

Problemática	Causas	Efectos
Mal estado de la red	Desatención de la red	Pérdida de las cosechas, deserción escolar, inoportuno acceso a los servicios médicos, dificultades de movilidad, etc

Además, dentro de la distribución de la red terciaria en kilómetros encontramos:

Nación	Departamentos	Municipios	Total
27.577	13.959	100.748	142.284



<sup>2</sup> INFRAESTRUCTURA: Lograr un país conectado para ser más competitivo, objetivo de Mintransporte en Infraestructura tras aprobación del Plan Nacional de Desarrollo. ElTransporte.com



Dentro de las metas del Gobierno Nacional respecto a inversión en red vial se haya:

Mejoramiento: 7,800 km

Mantenimiento: 15,000 km – 30,000 km En corredores productivos en buen estado.

## II) Estructura del programa Colombia Rural.

Es un programa del Gobierno nacional para el mejoramiento y mantenimiento de las vías rurales del país con las que se genera la gran conexión que el campo colombiano necesita. El programa prioriza corredores viales que incrementan la productividad del campo en las regiones mediante actividades de mantenimiento y mejoramiento, las cuales se desarrollarán bajo diferentes esquemas de financiación y ejecución.

Estrategia a través de la cual el Gobierno Nacional interviene la red terciaria del país, para la promoción de corredores productivos, que conecten los territorios, reactiven el empleo rural y potencialicen el campo colombiano.

ESTRATEGIA			
Corredores productivos:	AGRO	TURISMO	CONSOLIDACIÓN

El presente proyecto de ley ofrece una solución a los problemas actuales de la red terciaria vial, pues según el CONPES 3857, existen diferentes tipos de intervención que se realizan en la vía de acuerdo con su estado actual y sus necesidades futuras. Para que la toma de la decisión sobre la intervención necesaria sea óptima, es indispensable comprender los elementos que constituyen y afectan la vía y la forma en que evoluciona su deterioro, en función de las repeticiones de carga del tránsito que pasan a través del tiempo y de la acción del clima. El deterioro de las vías aumenta de manera progresiva. Una vía en buen estado inicial se demora varios años para pasar del estado bueno (A) al estado regular (B), pero luego se demorará menos tiempo en pasar al estado malo (C) y aún menos tiempo para llegar al estado pésimo (D), dependiendo de la suficiencia o insuficiencia de la conservación.

Este modelo de deterioro acelerado se materializa en la medida en que se pierde la impermeabilidad de la capa de rodadura. Esto por el desgaste superficial y la acción combinada del tránsito y la agresividad de las lluvias, que afecta las condiciones funcionales y estructurales de la vía.

Las condiciones funcionales de una vía se encuentran asociadas con la seguridad y comodidad que la superficie de rodadura ofrece para la circulación. Las condiciones estructurales se refieren a la integridad y estado de todas las capas que conforman la estructura del pavimento, incluyendo el suelo. Cuando el componente estructural de un pavimento se encuentra deteriorado se producen fallas en la capa de rodadura que afectan su funcionalidad. El deterioro de estas dos condiciones, funcionales y estructurales,

incrementa los costos de operación vehicular para los usuarios, por concepto de mayor consumo de combustibles, neumáticos, repuestos, desgaste del vehículo, mayor duración de los tiempos de viaje y por accidentes de tránsito.

Además, los costos de las intervenciones de reparación, rehabilitación y reconstrucción de las vías (cuando se producen daños estructurales) también son mayores a los correspondientes al mantenimiento rutinario y periódico, efectuado oportunamente.

De allí la importancia del mantenimiento, ya que es recomendable que los planes de intervenciones estén basados en el análisis del deterioro de los pavimentos (capas de rodadura) y permitan asignar recursos para:

- Mantenimiento y conservación rutinaria de vías en buen estado, así como el monitoreo de las mismas para la identificación temprana de amenazas. Esto con el objetivo de que las vías no lleguen a un estado en el que sean necesarias intervenciones más costosas.
- Reparaciones puntuales y mantenimiento periódico de vías en regular estado. La priorización de la intervención de sitios críticos (incluyendo puentes), es decir aquellos sitios donde existan obstáculos que estén impidiendo el paso normal de los vehículos.
- Rehabilitación o reconstrucción de tramos en mal estado, incluidos los puentes y demás estructuras especiales. Soluciones definitivas a sitios críticos que se identifiquen como recurrentes.
- Mejoramiento de las especificaciones de las vías dependiendo de las demandas actuales y proyectadas. Esto con el fin de no hacer inversiones en rehabilitaciones que duren poco tiempo porque la vía requiera actividades de mejoramiento.”

El gobierno adoptará la política incluyendo una partida anual en el presupuesto general de la nación para cumplir con el objeto de esta ley, recursos que estarán comprendidos entre los que se destinen en el presupuesto para el INVIAS.

#### **Intervenciones a realizar con esta propuesta.**

- Nuevos tratamientos de la malla vial terciaria.
- Implementación de productos para la estabilización del suelo.
- Limpieza de drenajes.
- Rocería.
- Limpieza y construcción de cunetas.
- Remoción de derrumbes.
- Reconstrucción de zanjas de coronación y limpieza.
- Reparación o instalación de señales.

Dependiendo de las características de la red terciaria en cada municipio, el inventario y los requerimientos en su momento, con los recursos se podrá además:

- Construir placas huella.



- Adelantar alternativas viables y adecuadas de pavimento o asfalto.
- Reparar o construir puentes vehiculares.
- Rectificaciones de vía.
- En regiones rurales para las cuales es imposible una vía para vehículos, construir puentes para motos, peatones y animales, o implementar sistemas de garruchas.
- Atender emergencias causadas por las olas invernales.

Complementariamente al PROGRAMA DE CAMINEROS y para mejorar la transitabilidad de las vías, se debe hacer el PROGRAMA DE MANTENIMIENTO MECANIZADO, consistente básicamente en las siguientes actividades:

- Conformación mecánica de la banca.
- Reposición de afirmado.

Este programa mecanizado puede ser realizado directamente por los Municipios, en aquellos que tienen maquinaria propia; muchos municipios cuentan con maquinaria pero en la mayoría de los casos no tienen los recursos suficientes para ponerla en operación y los recursos del CRÉDITO CONDONABLE pudieran servirles también para atender el mantenimiento de las vías con dicha maquinaria.

En algunos sitios de altas pendientes o de difícil mantenimiento, vale la pena considerar la construcción de PLACAS - HUELLAS con diseños tipo INVIAS, las cuales son obras varios años de durabilidad, de mucho menos costo al que tiene la construcción de un pavimento tradicional.

En los casos en que por limitación de recursos no sea posible la construcción de PLACAS - HUELLAS, también es posible acudir a otras alternativas innovadoras como por ejemplo la ESTABILIZACIÓN DE RASANTES mediante la utilización de productos químicos; esto como una forma de adelantar mantenimientos en las vías, más duraderos y a unos costos más bajos, sobre todo en aquellas zonas en las que no hay material de afirmado para aplicar sobre la superficie de rodadura de las vías o en las que por factores ambientales y/o legales se dificulta de explotación de material e afirmado. Sobre los citados productos químicos para la estabilización de suelos y rasantes en las vías. (Existe cualquier cantidad de documentación y tratados técnicos disponibles.)

Otro condicional: La ejecución de la política comprometerá a los alcaldes, a suministrar toda la información para nutrir el inventario de la red terciaria nacional, actualizándolo cada año. Información actualizada y acumulada para que el Ministerio de Transporte o INVIAS elaboren una matriz permanentemente actualizada del estado de la red vial terciaria, permitiendo una eficiente administración de esta red.

### **Beneficio adicional.**

Serán los alcaldes en consenso con la comunidad los que prioricen las intervenciones, profundizando el proceso descentralizador que inspiró la Constitución de 1.991. Se implementarán buenas prácticas en la contratación y ejecución del mantenimiento por parte



de los alcaldes. Ya se estableció en la ley la modalidad de pliegos únicos para una transparente contratación pública en el nivel territorial.

### **Cofinanciaciones.**

Con los recursos del crédito condonable y con la debida justificación, los departamentos y los municipios podrán cofinanciar para mayores obras en la red vial de sus municipios, en proyectos:

- Con gobernaciones.
- Con la nación.
- Con proyectos ZOMAC.
- Con regalías.
- Con comités de cafeteros o similares.

### **Participantes.**

- **Ejecución:**
  - Gobierno Nacional: INVIAS.
  - Administración Municipal.
  - Juntas de Acción Comunal y/o peones camineros.
- **Control y vigilancia:**
  - Concejos Municipales.
  - Veedurías ciudadanas.
  - Organismo validador del convenio.
  - Entidades de Control.

## **MARCO NORMATIVO**

### **Constitución Política de 1991:**

**ARTICULO 1o.** 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.

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

**ARTICULO 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.



Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

**LEY 105 DE 1993** Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

**LEY 336 DE 1996** Estatuto general de transporte

**LEY 1228 DE 2008.** Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones.

**CONPES 3857 de 2016** “Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria”

#### IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES

En virtud de la mesa de trabajo liderada por el representante Luis Fernando Gómez Betancurt, en la cual participaron los representantes Wilmer Leal y María José Pizarro, se presenta el siguiente pliego de modificaciones al articulado propuesto para segundo debate:

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE
<p><b>Título</b></p> <p>“Por medio de la cual se adopta una política pública para la optimización de la red vial terciaria en el territorio nacional”</p>	<p><b>Título</b></p> <p>“Por medio de la cual se adoptan criterios de financiación y apalancamiento de los recursos para programas de la red vial terciaria en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.”</p>
<p><b>Artículo 1.</b> El Gobierno Nacional implementará una política pública para el mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria que cubra todo el territorio nacional.</p>	<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente Ley tiene por objeto establecer los criterios y el procedimiento para la financiación de programas para la construcción, mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en el territorio nacional.</p>



<p><b>Artículo 2.</b> En el Presupuesto General de la Nación de cada año, se incluirá una partida que se incrementará cada año porcentualmente, de acuerdo con el índice de precios, la cual para el primer año tendrá una base de dos billones de pesos, y formará parte del monto de presupuesto que cada año se asigna a INVIAS</p>	<p><b>Artículo 2. Recursos.</b> Los recursos para la financiación de programas para la construcción, mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en el territorio nacional, tendrán siguientes fuentes:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. El recaudo de la sobretasa establecida en el Parágrafo 7 del Artículo 92 de la Ley 2010 de 2019</li><li>b. Los rendimientos financieros generados por la administración los recursos.</li><li>c. Los demás que determine el Gobierno nacional.</li></ol> <p><b>Parágrafo 1.</b> Estos recursos de financiación quedarán establecidos, como partida de destinación específica, en el Presupuesto General de la Nación.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Los recursos que para cada anualidad le sean asignados en el presupuesto general de la nación al INVIAS con destinación a vías terciarias, no podrán disminuirse frente al monto de la anualidad anterior, se incrementarán de acuerdo con el índice de precios del año en curso y deberán ser suficientes para ser redistribuidos en la totalidad de municipios del país con vías terciarias, con base en los criterios establecidos en el artículo 4 de esta ley.</p>
<p><b>Artículo 3.</b> Este rubro presupuestal será distribuido a todos los municipios del país con vías terciarias, los cuales recibirán cada año el monto distribuido de estos recursos, en la modalidad de crédito condonable, para adelantar y ejecutar el</p>	<p><b>Artículo 3.</b> Este rubro presupuestal será distribuido a todos los municipios del país con vías terciarias, los cuales recibirán cada año el monto distribuido de estos recursos, en la modalidad de crédito condonable, para adelantar y ejecutar el</p>





<p>proyecto de mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en su jurisdicción.</p>	<p>programa de mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en su jurisdicción.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El INVIAS realizará en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente, un inventario de la red vial terciaria en todo el territorio nacional, con el fin de contar con los insumos necesarios para la debida distribución de los recursos mencionados en la presente ley.</p>
<p><b>Artículo 4.</b> Los criterios para definir la cuantía en la asignación del crédito condonable para cada municipio, deberán priorizar proporcionalmente la extensión de la red vial terciaria no pavimentada, la categorización del municipio, el porcentaje de ruralidad, el nivel de dependencia de los recursos del sector central nacional, prevaleciendo el apoyo a los municipios con menor capacidad fiscal.</p>	<p><b>Artículo 4. Orientación de los recursos.</b> Los recursos de este rubro presupuestal solo se podrán usar, en la modalidad de crédito condonable, para el financiamiento de programas de construcción, mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en su jurisdicción.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El INVIAS, definirá los criterios que permitan establecer la cuantía máxima de financiación para cada municipio, a partir de priorizar proporcionalmente la extensión de la red vial terciaria no pavimentada, la categorización del municipio, el porcentaje de ruralidad, el nivel de dependencia de los recursos del sector central nacional, con prevalencia de los municipios con menor capacidad fiscal.</p>
<p><b>Artículo 5.</b> La aprobación del crédito para el año siguiente, estará sujeta a la aprobación de un convenio de desempeño suscrito por el Alcalde, para el giro de los recursos del año inmediatamente anterior.</p>	<p><b>Artículo 5.</b> La aprobación del crédito para el año siguiente, estará sujeta a la aprobación de un convenio de desempeño suscrito por el Alcalde, para el giro de los recursos del año inmediatamente anterior.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> El convenio de desempeño se suscribirá entre el Municipio y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y será evaluado y calificado por INVIAS.</p>



	<p><b>Parágrafo 2º.</b> De no aprobarse o no cumplirse satisfactoriamente el convenio, el municipio debe reembolsar los recursos de ese año, lo cual se cumplirá no recibiendo el año siguiente el crédito nuevamente.</p>
<p><b>Artículo 6º</b> El convenio de desempeño se suscribirá entre el Municipio y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y será evaluado y calificado por INVIAS</p>	<p>Eliminado. Convertido en parágrafo del artículo 5º.</p>
<p><b>Artículo 7º.</b> De no aprobarse o no cumplirse satisfactoriamente el convenio, el municipio debe reembolsar los recursos de ese año, lo cual se cumplirá no recibiendo el año siguiente el crédito nuevamente.</p>	<p>Eliminado. Convertido en parágrafo del artículo 5º.</p>
<p><b>Artículo 11.</b> Con los recursos establecidos en esta ley, los municipios realizarán las siguientes intervenciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Nuevos tratamientos de la malla vial terciaria.</li> <li><input type="checkbox"/> Implementación de productos para la estabilización del suelo.</li> <li><input type="checkbox"/> Limpieza de drenajes.</li> <li><input type="checkbox"/> Rocería.</li> <li><input type="checkbox"/> Limpieza y construcción de cunetas.</li> <li><input type="checkbox"/> Remoción de derrumbes.</li> <li><input type="checkbox"/> Reconstrucción de zanjas de coronación y limpieza.</li> <li><input type="checkbox"/> Reparación o instalación de señales</li> </ul>	<p><b>Artículo 9.</b> Con los recursos establecidos en esta ley, los municipios realizarán las siguientes intervenciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuevos tratamientos de la malla vial terciaria.</li> <li>• Implementación de productos para la estabilización del suelo.</li> <li>• Limpieza de drenajes.</li> <li>• Rocería.</li> <li>• Limpieza y construcción de cunetas.</li> <li>• Remoción de derrumbes.</li> <li>• Reconstrucción de zanjas de coronación y limpieza.</li> <li>• Reparación o instalación de señales.</li> </ul> <p><b>Parágrafo 1º.</b> Dependiendo de las características de la red terciaria en cada municipio, el</p>

	<p>inventario y los requerimientos en su momento, con los recursos se podrá además:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construir placas huella.</li> <li>• Adelantar alternativas viables y adecuadas de pavimento o asfalto.</li> <li>• Reparar o construir puentes vehiculares.</li> <li>• Rectificaciones de vía.</li> <li>• En regiones rurales para las cuales es imposible una vía para vehículos, construir puentes para motos, peatones y animales, o implementar sistemas de garruchas.</li> <li>• Atender emergencias causadas por las olas invernales.</li> </ul>
<p>Artículo 12. Dependiendo de las características de la red terciaria en cada municipio, el inventario y los requerimientos en su momento, con los recursos se podrá además:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construir placas huella.</li> <li>• Adelantar alternativas viables y adecuadas de pavimento o asfalto.</li> <li>• Reparar o construir puentes vehiculares.</li> <li>• Rectificaciones de vía.</li> <li>• En regiones rurales para las cuales es imposible una vía para vehículos, construir puentes para motos, peatones y animales, o implementar sistemas de garruchas.</li> </ul>	<p>Eliminado. Convertido en párrafo del artículo 11.</p>

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Atender emergencias causadas por las olas invernales.</li></ul> |  |
|---|--|

## V. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. 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 5 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).

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos 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 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. Sin embargo, la decisión es meramente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que dejamos a criterio de los representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

## VI. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, se rinde ponencia positiva y solicitamos a los Honorables Representantes de Plenaria de la Cámara de Representantes dar Segundo Debate al **proyecto de ley No. 297 de 2020 Cámara** “Por medio de la cual se adopta una política pública para la optimización de la red vial terciaria en el territorio nacional”

Cordialmente,



**LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT**

Ponente Coordinador.

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 297 de 2020 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTA UNA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DE LA RED VIAL TERCIARIA EN EL TERRITORIO NACIONAL”**

**“EL CONGRESO DE COLOMBIA,**

**DECRETA”:**

### **PROYECTO DE LEY NO. 297 DE 2020**

“POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN CRITERIOS DE FINANCIACIÓN Y APALANCAMIENTO DE LOS RECURSOS PARA PROGRAMAS DE LA RED VIAL TERCIARIA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

**Artículo 1. Objeto.** La presente Ley tiene por objeto establecer los criterios y el procedimiento para la financiación de programas para la construcción, mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en el territorio nacional.

**Artículo 2. Recursos.** Los recursos para la financiación de programas para la construcción, mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en el territorio nacional, tendrán siguientes fuentes:



- a. El recaudo de la sobretasa establecida en el Parágrafo 7 del Artículo 92 de la Ley 2010 de 2019
- b. Los rendimientos financieros generados por la administración los recursos.
- c. Los demás que determine el Gobierno nacional.

**Parágrafo 1.** Estos recursos de financiación quedarán establecidos, como partida de destinación específica, en el Presupuesto General de la Nación.

**Parágrafo 2.** Los recursos que para cada anualidad le sean asignados en el presupuesto general de la nación al INVIAS con destinación a vías terciarias, no podrán disminuirse frente al monto de la anualidad anterior, se incrementarán de acuerdo con el índice de precios del año en curso y deberán ser suficientes para ser redistribuidos en la totalidad de municipios del país con vías terciarias, con base en los criterios establecidos en el artículo 4 de esta ley.

**Artículo 3.** Este rubro presupuestal será distribuido a todos los municipios del país con vías terciarias, los cuales recibirán cada año el monto distribuido de estos recursos, en la modalidad de crédito condonable, para adelantar y ejecutar el programa de mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en su jurisdicción.

**Parágrafo.** El INVIAS realizará en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente, un inventario de la red vial terciaria en todo el territorio nacional, con el fin de contar con los insumos necesarios para la debida distribución de los recursos mencionados en la presente ley.

**Artículo 4. Orientación de los recursos.** Los recursos de este rubro presupuestal solo se podrán usar, en la modalidad de crédito condonable, para el financiamiento de programas de construcción, mantenimiento, conservación, mejoramiento, sostenimiento y ampliación de la red vial terciaria en su jurisdicción.

**Parágrafo 1.** El INVIAS, definirá los criterios que permitan establecer la cuantía máxima de financiación para cada municipio, a partir de priorizar proporcionalmente la extensión de la red vial terciaria no pavimentada, la categorización del municipio, el porcentaje de ruralidad, el nivel de dependencia de los recursos del sector central nacional, con prevalencia de los municipios con menor capacidad fiscal.

**Artículo 5.** La aprobación del crédito para el año siguiente, estará sujeta a la aprobación de un convenio de desempeño suscrito por el Alcalde, para el giro de los recursos del año inmediatamente anterior.

**Parágrafo 1º.** El convenio de desempeño se suscribirá entre el Municipio y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y será evaluado y calificado por INVIAS.





**Parágrafo 2º.** De no aprobarse o no cumplirse satisfactoriamente el convenio, el municipio debe reembolsar los recursos de ese año, lo cual se cumplirá no recibiendo el año siguiente el crédito nuevamente.

**Artículo 6.** En la ejecución de esta política pública participarán el Gobierno Nacional a través de INVIAS, las gobernaciones cuando aporten recursos para cofinanciar programas relacionados con el objeto de esta ley, los municipios como ejecutores de los recursos y las juntas de acción comunal que conformen grupos de peones camineros.

**Artículo 7.** Control y vigilancia, los concejos municipales recibirán informes de las veedurías ciudadanas, harán control de la ejecución de los recursos por parte de la administración municipal y enviarán informes semestrales al INVIAS, los cuales serán tenidos en cuenta por este organismo como validador, para la evaluación del convenio de desempeño. Estos informes deben ser remitidos a la Contraloría General de la República en el marco de su competencia. Por ser recursos nacionales, la auditoría no la podrán hacer las contralorías territoriales.

**Artículo 8.** La optimización de la red vial terciaria en Colombia establecida en esta ley, promoverá la generación de ingresos en la comunidad, vinculando a esta en la ejecución, la cual se realizará en la modalidad de peones camineros organizados por las Juntas de Acción Comunal de las regiones aledañas y beneficiadas de las redes viales terciarias.

**Artículo 9.** Con los recursos establecidos en esta ley, los municipios realizarán las siguientes intervenciones:

- Nuevos tratamientos de la malla vial terciaria.
- Implementación de productos para la estabilización del suelo.
- Limpieza de drenajes.
- Rocería.
- Limpieza y construcción de cunetas.
- Remoción de derrumbes.
- Reconstrucción de zanjas de coronación y limpieza.
- Reparación o instalación de señales.

**Parágrafo 1º.** Dependiendo de las características de la red terciaria en cada municipio, el inventario y los requerimientos en su momento, con los recursos se podrá además:

- Construir placas huella.
- Adelantar alternativas viables y adecuadas de pavimento o asfalto.
- Reparar o construir puentes vehiculares.
- Rectificaciones de vía.
- En regiones rurales para las cuales es imposible una vía para vehículos, construir puentes para motos, peatones y animales, o implementar sistemas de garruchas.

- Atender emergencias causadas por las olas invernales.

**Artículo 10.** Complementariamente se debe adelantar el Programa de Mantenimiento Mecanizado, en las siguientes actividades:

- Conformación mecánica de la banca.
- Reposición de afirmado.

**Artículo 11.** La ejecución de la política comprometerá a los alcaldes, a suministrar toda la información para nutrir el inventario de la red terciaria nacional, actualizándolo cada año. Información actualizada y acumulada para que el Ministerio de Transporte o INVIAS elaboren una matriz permanentemente actualizada del estado de la red vial terciaria, permitiendo una eficiente administración de esta red.

**Artículo 12.** El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte reglamentarán el procedimiento para la ejecución de los recursos con los cuales se implementará el objeto de esta ley, en un plazo máximo de dos meses después de sancionada.

**Artículo 13.** Con los recursos del crédito condonable y con la debida justificación, los departamentos y los municipios podrán cofinanciar para mayores obras en la red vial de sus municipios, en proyectos, con la nación, con gobernaciones, con proyectos ZOMAC, con recursos del Sistema General de Regalías, con Comités de Cafeteros o similares.

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

Cordialmente,



**LUÍS FERNANDO GÓMEZ BETANCURT**

**Coordinador ponente.**