

PROYECTO DE LEY NO. 347 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA LIBRE MOVILIDAD EN VÍAS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA QUE ASEGURE LA CONTINUIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTROS, EL COMERCIO NACIONAL E INTERNACIONAL Y LA SEGURIDAD ALIMENTARIA EN EL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Bogotá, D. C., noviembre 26 de 2025

Doctor

Haiver Rincón Gutiérrez

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Honorable presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación que me fue encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la H. Cámara de Representantes, por comunicación C.S.C.P. 3.6 -889/2025, y de conformidad con los arts. 144, 150 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar **Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley no. 347 de 2025 cámara “por medio de la cual se establecen medidas para garantizar la libre movilidad en vías de importancia estratégica que asegure la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional y la seguridad alimentaria en el país y se dictan otras disposiciones”** en los siguientes términos:

1. CONTEXTO DEL PROYECTO:

El presente proyecto de ley, de autoría de los Honorables Representantes Christian Munir Garcés Aljure, Álvaro Mauricio Londoño Lugo, , Edinson Vladimir Olaya Mancipe, Eduard Alexis Triana Rincón, Hernán Darío Cadavid Márquez, Hernando González, Hugo Danilo Lozano Pimiento, Jhon Jairo Berrío López, Juan Daniel Peñuela Calvache, Juan Fernando Espinal Ramírez, Juliana Aray Franco, Lina María Garrido Martín, Mauricio Parodi Díaz, Miguel Abraham Polo Polo, Olmes de Jesús Echeverría de la Rosa, Óscar Rodrigo Campo Hurtado, Teresa de Jesús Enríquez Rosero, Víctor Manuel Salcedo Guerrero, Yenica Sugein Acosta Infante, Yulieth Andrea Sánchez Carreño y la Honorable Senadora Paloma Susana Valencia Laserna, fue radicado el 17 de septiembre de 2025 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes.

Por disposición de la Mesa Directiva, el proyecto fue asignado a la Comisión Sexta Constitucional y, mediante oficio del 14 de Octubre de 2025, fui designado como coordinador ponente, en compañía de la representante Yulieth Andrea Sánchez para rendir el presente informe de ponencia para primer debate.

2. APOORTE DEL PROYECTO DE LEY NO. 347 DE 2025 CÁMARA.

El presente proyecto de ley tiene como propósito principal declarar de importancia estratégica de las vías primarias de la Nación y garantizar su funcionamiento y mantenimiento. La libre movilidad y circulación en estas vías, es esencial para la continuidad de la cadena de suministros, el comercio internacional y la seguridad alimentaria en todos los territorios de Colombia

- Declara vías de importancia estratégica aquellas esenciales para la conectividad nacional, el abastecimiento, el comercio y la seguridad alimentaria, asegurando que su tránsito no pueda ser interrumpido arbitrariamente.
- Establece mecanismos de desbloqueo total o parcial en vías estratégicas (especialmente las que conectan puertos y aeropuertos) y ordena a la Nación y entes territoriales diseñar planes para mantener la cadena de suministros incluso en emergencias.
- Establece mecanismos de diálogo temprano (en las primeras 5 horas) entre el Gobierno, comunidades y sectores económicos, buscando resolver protestas o conflictos sin afectar la movilidad.
- Permite al Ministerio de Defensa definir rutas estratégicas para operaciones militares y logísticas, y prioriza el transporte de alimentos, bienes esenciales y misiones humanitarias para prevenir crisis de abastecimiento.

3. ANALISIS AL ARTICULADO

El texto del proyecto de ley está compuesto por Catorce (14) artículos incluida la vigencia, el análisis aquí contenido, es lo que se propone para el primer debate ante la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes:

Artículo 1. Objeto de la ley: Garantizar la libre movilidad en vías estratégicas para asegurar la cadena de suministros, el comercio y la seguridad alimentaria del país.

Artículo 2. Importancia estratégica: Define qué se considera una vía de importancia estratégica e incluye las vías primarias y las que las autoridades locales declaren esenciales.

Artículo 3. Principios: Establece los principios rectores: libre movilidad, continuidad logística, comercio, seguridad alimentaria, seguridad nacional y tránsito humanitario.

Artículo 4. Continuidad de la cadena de suministro: Obliga al Estado a crear planes de contingencia para evitar bloqueos y mantener el flujo de bienes, especialmente en puertos y aeropuertos.

Artículo 5. Vías estratégicas para la seguridad nacional: Faculta al Ministerio de Defensa para definir las rutas clave para operaciones militares y prohíbe su bloqueo.

Artículo 6. Garantía al orden público: Regula bloqueos en vías estratégicas y ordena a las autoridades actuar para restablecer el orden cuando se afecte la movilidad.

Artículo 7. Protocolos de actuación: Ordena crear protocolos entre el Interior, Defensa y autoridades locales para prevenir y manejar bloqueos mediante diálogo y, como último recurso, fuerza no letal.

Artículo 8. Mesas de diálogo: Dispone la creación de mesas con representantes del Gobierno, empresas, gremios y autoridades locales para resolver conflictos en vías estratégicas.

Artículo 9. Protocolo para restablecer el orden público: Ordena diseñar un protocolo nacional que se active en máximo 12 horas tras un bloqueo, respetando los derechos humanos.

Artículo 10. Prohibición de acuerdos de exoneración: Prohíbe acuerdos que liberen de responsabilidad a quienes dañen infraestructura o bloqueen vías estratégicas.

Artículo 11. Mecanismos de compensación: Permite crear medidas de compensación para ciudadanos o sectores afectados por interrupciones en vías estratégicas.

Artículo 12. Sanciones: Establece sanciones disciplinarias y penales a funcionarios que no actúen ante bloqueos o que obstaculicen su levantamiento.

Artículo 13. Reglamentación: El Gobierno deberá reglamentar la ley en un plazo máximo de seis meses tras su promulgación.

Artículo 14. Vigencia: La ley rige desde su sanción y deroga todas las normas que le sean contrarias.

4. JUSTIFICACIÓN

DATOS GENERALES DEL TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA.

Colombia es un país donde por años el transporte de carga terrestre ha sido el principal motor logístico de la economía del país. Se calcula que cerca del 90% de la carga total que se mueve dentro del territorio nacional es movilizada vía terrestre. A falta de infraestructura férrea adecuada y ríos con poca navegabilidad; las tractomulas y los camiones se convierten en el instrumento de transporte más eficiente. Según el Ministerio de Transporte, existe un parque automotor de vehículos de carga de más de 309.000 vehículos matriculados a corte de 2022, los cuales diariamente transitan las carreteras de Colombia para llevar distintas mercancías a todos los territorios.

De acuerdo con el Registro Nacional de Despachos de Carga del Ministerio de Transporte, el transporte de carga terrestre en Colombia ha tenido el siguiente comportamiento desde el año 2021:

Transporte de Carga terrestre en Colombia 2021-2024		
Año	Total de viajes	Toneladas transportadas
2021	8.845.722	123.711.244
2022	9.712.612	135.638.762
2023	10.228.730	135.964.212
2024	4.672.510	59.567.283

Fuente: Registro Nacional de Despachos de Carga

Son los departamentos con puertos marítimos y las capitales de departamento los que registran un mayor número de toneladas de carga movilizadas como destino y como origen. El Valle del Cauca, por ejemplo, es el departamento que más carga ha movilizado por sus carreteras en los últimos años, movilizando más de 27 millones de toneladas en 2022 y 26 millones de toneladas en 2023.

Una de las principales carreteras para la carga en Colombia es la Vía Panamericana la cual conecta a Colombia de norte a sur y es el principal corredor para conectar por vía terrestre con el resto del continente. Se calcula que sólo en el departamento del Cauca, se movilizan cerca de 3.600 vehículos al día por este corredor, siendo el 25% de ellos vehículos de carga.

Incidencia de bloqueos en vías nacionales

Por años la interrupción del flujo normal por carreteras de Colombia ha sido una situación a la que miles de empresas y ciudadanos de todos los orígenes se han enfrentado. Las pérdidas económicas para el sector del comercio, de la producción y de muchos otros sectores suman billones de pesos. Desde el 1 de enero al 30 de junio de 2024, la Federación Colombiana de Transportadores de Carga (COLFECAR) ha reportado 348 bloqueos en vías nacionales; que en pérdidas económicas representan 1,9 billones de pesos sólo para este sector.

La productividad del sector del transporte de carga, y de la logística empresarial en general, se ha visto seriamente afectada por la incidencia de bloqueos en vías nacionales. Se estima que se han llegado a perder cerca de 2.515 horas de transporte, lo que equivale a 104 días perdidos en bloqueos.

Cinco departamentos han sido los más afectados por bloqueos en vías nacionales en este año, departamentos que históricamente han tenido que enfrentarse a interrupciones en la movilidad que repercute directamente en las finanzas locales. Bolívar con 52, Atlántico con 46, La Guajira con 34, Cauca con 29 y Córdoba con 24 son los territorios más afectados por esta problemática.

Incidencia de bloqueos y pérdidas en vías nacionales 2024			
Mes	Bloqueos	Horas perdidas	Pérdidas económicas (miles de millones)
Enero	38	201	191,28
Febrero	63	437	317,11
Marzo	42	238	211,24
Abril	70	462	347,42
Mayo	85	737	422,82
Junio	50	440	362,65

Fuente: Dirección de Infraestructura y Seguridad Colfecar

Durante el 2023, de acuerdo con Colfecar, se presentaron más de 742 bloqueos en vías nacionales, siendo el corredor Bogotá-Costa norte y la vía Panamericana unos de los más afectados por la problemática. En cuanto a tiempo perdido, se estima que en el 2023 se perdieron más de 385 días en carreteras bloqueadas y 3,6 billones de pesos.

Desde el 2023 a la fecha, se han registrado más de 2.167 bloqueos en todo el país, de acuerdo con Colfecar, esta cifra de bloqueos se traduce en pérdidas aproximadas de 9.7 billones de pesos.

IMPACTO DE LOS BLOQUEOS EN LAS REGIONES

La reciente historia de bloqueos en las vías de Colombia, particularmente en las que comunican con el departamento de Nariño y otras zonas estratégicas, ha demostrado los devastadores efectos económicos y sociales de estas interrupciones. De acuerdo con información de Fenalco, un antecedente de bloqueo en vías de Nariño se dio en 2016, donde el sector comercio llegó a perder cerca de 90.000 millones de pesos a causa de un bloqueo que perduró por 46 días.

En el 2024, el bloqueo de la vía que comunica Ecuador con Nariño generó pérdidas de aproximadamente \$250.000 millones diarios, según el gobernador de Nariño, Luis Alfonso Escobar. Este tipo de eventos han perjudicado severamente la economía de la región, que ya estaba en proceso de recuperación tras emergencias ambientales.

Por otra parte, la gobernadora de la provincia de Carchí, en Ecuador informó que por la problemática que se presentó en la vía Panamericana entre Nariño y Ecuador se perdieron cerca de 200,000 dólares diarios. Productos que debían ser exportados como cebolla, camarón y banano se descompusieron durante el bloqueo y terminó afectando la economía de esa región fronteriza con Colombia.

Durante el 2024, Nariño ha experimentado cerca de 47 bloqueos, cada uno con un impacto significativo en la economía local. Estos bloqueos no solo interrumpen la movilidad, sino que también afectan la cadena de suministro y la economía empresarial.

El fenómeno no solo afecta al departamento de Nariño; por ejemplo, un bloqueo en mayo en la vía Panamericana en el sur del Cauca impidió la movilización de más de 25 mil toneladas de carga y afectó a 12 mil usuarios del transporte público, generando pérdidas diarias de \$600 millones en el sector.

El consejo Gremial y empresarial del Cauca señaló que en 2023 la vía Panamericana en ese departamento sufrió 29 bloqueos, lo que significa un mes de inactividad y de incomunicación terrestre con el resto del país. La situación para el 2024 se agrava, pues a corte de junio, se han presentado 35 bloqueos en la misma vía, siendo en promedio 5.8 cortes por mes, lo que representa un aumento del 241% comparado con el mismo período del año anterior.

Los más afectados por esta problemática son las micro, pequeñas y medianas empresas, las cuales constituyen el 97% del tejido empresarial del departamento. Con dos días de bloqueos en las vías del Cauca, se dejan de percibir cerca de 13,000 millones de pesos. De acuerdo con el Consejo Gremial, muchas de las pequeñas empresas que deben transportar mercancía desde y hacia el Cauca han quebrado y sólo las grandes empresas son capaces de soportar los impactos de los cierres de vías en la región.

SEGURIDAD ALIMENTARIA EN COLOMBIA

El DANE mide anualmente el nivel de inseguridad alimentaria en el país siguiendo las características de herramientas y mediciones establecidas por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, FAO. A través de este indicador de inseguridad alimentaria se busca determinar el nivel de acceso de los ciudadanos a los alimentos en términos de cantidad y calidad y de esta manera determinar qué porcentaje de la población está atravesando una situación de hambre o de alimentación precaria. **De acuerdo con el último informe del DANE, para el 2023 en Colombia el 4.8% de la población, equivalente a cerca de 2.6 millones de personas, presentó inseguridad alimentaria grave mientras que 26.1% equivalente a cerca de 14.6 millones de personas presentaron una inseguridad alimentaria moderada.**

Adicionalmente, el último informe anual de la Red Global contra las Crisis Alimentarias (GNAFC) en colaboración con la FAO y otras agencias de la ONU evidenció que 1.3 millones de personas en Colombia (3% de la población) enfrentó en 2023 graves niveles de inseguridad alimentaria aguda, siendo esta la primera vez que el país tiene el lamentable reconocimiento de estar enfrentando una crisis alimentaria aguda.

Una de las principales causas del aumento de la inseguridad alimentaria en 2023 fue la alta inflación en la división de alimentos. El año comenzó con una inflación del 26%, más del doble de la tasa general con la que el país cerró en 2022. Aunque la inflación de alimentos disminuyó durante el año, se mantuvo elevada y actualmente supera el 5%, por encima de la meta establecida por el Banco de la República.

Desde el Congreso, particularmente el Frente parlamentario de la lucha contra el hambre ha venido haciendo un seguimiento minucioso de estas preocupantes cifras. En la última reunión llevada a cabo en el mes de junio de 2024, varios congresistas manifestaron la necesidad de hacer un seguimiento a la implementación de las políticas locales de los gobiernos territoriales que inician su mandato, para verificar que efectivamente haya un enfoque que permita combatir el hambre en el país.

No se entiende cómo un país con un potencial agrícola tan importante como Colombia debe enfrentar altos niveles de inseguridad alimentaria. Tampoco es comprensible que departamentos como Cauca y Nariño, que poseen corredores viales cruciales para el abastecimiento de alimentos del país, presenten niveles de pobreza del 58.3% y 47.6%, respectivamente, superiores al promedio nacional. Además, más de un millón de personas en estos dos importantes departamentos sufren inseguridad alimentaria moderada y grave.

IMPACTO DE LOS BLOQUEOS EN LA SEGURIDAD ALIMENTARIA

El año 2021 fue uno de los más complejos en cuanto a bloqueos de vías. Hubo un aumento del riesgo de desabastecimiento de alimentos en las 29 centrales mayoristas de Colombia. De acuerdo con el Ministerio de Agricultura y desarrollo rural, las pérdidas en 2021 a causa de bloqueos para el sector agropecuario llegaron a ser de cerca de 3,6 billones de pesos, además de poner en riesgo 1,8 millones de empleos directos e indirectos del sector. Se estima que, en ese año, se tuvo el menor ingreso de alimentos a centrales de abastos de los 3 años anteriores.

De igual manera, los bloqueos del año 2021 que impidieron la libre circulación a puertos como Buenaventura dejaron en evidencia el riesgo que se corre en términos de seguridad alimentaria. El Ministerio de Agricultura detalló que aproximadamente 375,000 toneladas de alimento como maíz, trigo, soya y otros cereales estuvieron represadas en el puerto a causa de interrupciones en la vía; generando un aumento del costo de estos productos de 10% solo en el mes de mayo de ese año.

En abril de 2024, Juan Sanclemente, director ejecutivo del comité intergremial en el Valle del Cauca, informó que los bloqueos en la vía Panamericana afectaron a más de 3.800 conductores y el transporte de más de 25.000 toneladas de productos agroalimentarios, generando pérdidas económicas diarias superiores a los \$12.000 millones y poniendo en riesgo la seguridad alimentaria de los territorios.

Nariño, siendo el principal productor de leche del suroeste del país y aportando casi el 5% de la producción nacional que procesan grandes compañías lácteas del Valle del Cauca y de Cundinamarca, ha visto afectados más de 230.000 litros de leche debido a los bloqueos en la vía Panamericana entre 2023 y 2024.

Otro ejemplo del riesgo que representan los bloqueos de las vías para la seguridad alimentaria se da con el cierre de la vía Panamericana a la altura del municipio de Rosas, Cauca en abril del presente año. Cerca del 40% de los productos agropecuarios que se

consumen en el Valle del Cauca provienen de Cauca y de Nariño y, a raíz del bloqueo, dejaron de ingresar 576 toneladas de alimento a la central de abastos de Cavasa.

Los costos logísticos como fletes sufren aumentos por causa de este fenómeno. De acuerdo con algunos transportadores, a causa del bloqueo que tuvo lugar en Rosas, muchos camiones que transportaban mercancías desde Nariño y el sur del Cauca tuvieron que desviarse por rutas alternas como la de El Tambo, la cual es más larga y representa un aumento del flete de 1 millón de pesos a 4 millones de pesos. Este costo se trasmite al consumidor final, haciendo que la canasta básica suba en algunas regiones por la interrupción de la circulación en la vía Panamericana.

Alimentos que registran alza en mercados mayoristas abril 2024 (Cifras en pesos, bulto de 50kg)		
Alimento	Precio actual	Precio anterior
Arveja verde	260.000	160.000
Cebolla larga	55.000	45.000
Papa amarilla	140.000	110.000
Frijol verde	14.000	12.000
Zanahoria	250.000	160.000
Fresa	9.000	8.000

Fuente: Cavasa Mercado de productos agrícolas

AFECTACIONES A LA VIDA Y AL SECTOR SALUD A CAUSA DE BLOQUEOS

En repetidas ocasiones se han vulnerado derechos fundamentales como la vida, la salud, el trabajo y la libre circulación. Durante el año 2024, los bloqueos en la vía Panamericana han resultado en dos incidentes significativos que afectaron la vida y la libertad. El primer incidente tuvo lugar el 1 de febrero, cuando Alejandro Forero, un conductor de carga, se desvió hacia una ruta alterna al encontrarse con un bloqueo en la vía internacional a la altura de La María, en el municipio de Piendamó, Cauca, efectuado por la comunidad indígena Misak. Al tomar la ruta alterna por Santander de Quilichao, Timba, Suárez y

Morales, fue interceptado en la vereda San Jerónimo del municipio de Buenos Aires por un retén ilegal. Al no detenerse, fue alcanzado más adelante y atacado a tiros por hombres armados, resultando en su muerte.

El segundo incidente ocurrió el 19 de abril, cuando estudiantes de la Institución Educativa Técnico Agropecuaria Domingullo, en el municipio de Santander de Quilichao, bloquearon la vía Panamericana en el corregimiento de Quinamayó debido a la falta de aulas. Este bloqueo impidió el paso de una misión médica (ver video) y forzó a los conductores a tomar rutas alternas. En la vereda Domingullo, fueron sorprendidos por un retén ilegal de las disidencias de las FARC, columna Dagoberto Ramos, que secuestraron a los funcionarios del CTI Bethy Amanda Mage Imbachí y Gerson René Rivera Fernández, así como a la esposa de este último, María Yeni Ruiz. En conclusión, si la vía Panamericana no hubiera estado bloqueada, la vida del conductor Alejandro Forero y la libertad de los tres secuestrados no se habrían visto afectadas.

El sector salud también se ve afectado por culpa de los bloqueos en principales vías nacionales. Por ejemplo, con el más reciente bloqueo de la vía Pasto-Popayán, el departamento de Nariño tuvo que declarar la emergencia hospitalaria por el posible desabastecimiento de la red.

De igual manera sucedió durante el Paro Nacional de 2021, en donde agremiaciones médicas, IPS y el ministerio de salud alzaron su voz para rechazar el represamiento de camiones con oxígeno, gas medicinal y medicamentos, elementos que eran de importancia vital para tratar a los enfermos de COVID-19 durante la pandemia. Regiones como Caribe, Pacífico y ciudades como Medellín fueron las principales afectadas por la falta de medicamentos represados en bloqueos de vías. Adicionalmente, la Academia Nacional de Medicina rechazó de manera contundente los ataques a la misión médica, aseguran que “No se trata solo de preservar el derecho a la salud, pues la situación actual compromete también el derecho a la vida que todos deben respetar, independiente de las diferencias.”

Boyacá: En los primeros días de agosto del 2025, los bloqueos generaron afectaciones económicas, dejando más de 450 toneladas de alimentos represados en las vías, entre ellas 420.000 litros de leche que no pudieron ser distribuidos. Esta interrupción en la movilidad no solo impactó a productores y transportadores, sino que también afectó la oferta alimentaria en la región y provocó pérdidas significativas para el sector agrícola y ganadero del departamento.

5. MARCO NORMATIVO

Desde la teoría política y de conformidad con las teorías contractualistas, El Estado surge como una institución creada por el consentimiento de los individuos para garantizar sus derechos fundamentales, como la vida, la libertad y la propiedad, protegiéndolos del abuso de derechos de terceros a fin de garantizar la justicia y la seguridad. El Estado, entonces, encuentra legitimidad política y jurídica cuando su actividad está dirigida a satisfacer estos mínimos que permiten una convivencia pacífica que evitan que las personas tomen la justicia por su mano, y se establezca el respeto de los derechos de todos.

Es por ello que el Estado moderno se concibe como un Estado sometido al imperio de la ley, respetuoso y garante de las libertades del ciudadano que actúa como un árbitro que se opone al despotismo de grupos de presión que por la fuerza buscan desconocer las libertades de los demás y aun de su propia arbitrariedad.

El legislador es quien por cláusula general de competencia debe desarrollar ese imperio legislativo que por orden constitucional se le ha delegado a fin de satisfacer ese Estado Social de Derecho.

Sobre el alcance de la naturaleza del Estado Social de Derecho el Honorable Magistrado Ciro Angarita Barón en sentencia C-587/92 señaló:

“En el Estado social de derecho –que reconoce el rompimiento de las categorías clásicas del Estado liberal y se centra en la protección de la persona humana atendiendo a sus condiciones reales al interior de la sociedad y no del individuo abstracto–, los derechos fundamentales adquieren una dimensión objetiva, más allá del derecho subjetivo que reconoce a los ciudadanos. Conforman lo que se puede denominar el orden público constitucional, cuya fuerza vinculante no se limita a la conducta entre el Estado y los particulares, sino que se extiende a la órbita de acción de estos entre sí. En consecuencia, el Estado está obligado a hacer extensiva la fuerza vinculante de los derechos fundamentales en el tráfico jurídico privado, el Estado juez debe interpretar el derecho siempre a través de la óptica de los derechos fundamentales”

Desde la radicación del proyecto se resalta la relación directa de esta iniciativa con la garantía de diferentes derechos fundamentales como son; Derecho a la vida (Artículo 11 y 12): El derecho a la vida es inviolable (...) Nadie podrá ser arbitrariamente detenido ni sometido a torturas o tratos crueles, inhumanos o degradantes; La libertad de locomoción (Artículo 24) Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y

residenciarse en Colombia; Derecho y garantía a la libertad (Artículo 28) Toda persona es libre. Nadie; Derecho a la educación (Artículo 67): La educación es un derecho fundamental; Derecho a la salud (Artículo 49): El Estado debe garantizar la prestación de los servicios de salud, de manera que sean universales, integrales y accesibles; Derecho al trabajo (Artículo 25): El trabajo es un derecho de todas las personas; Derecho a la propiedad (Artículo 58): La propiedad es inviolable, y las personas tienen derecho a disfrutar de sus bienes y a transferirlos, pero siempre dentro del marco legal; Derecho al ejercicio de las libertades económicas (Artículo 333): La libertad económica está garantizada, y el Estado debe fomentar la competencia y el desarrollo empresarial.

A continuación, se desglosa el núcleo esencial de cada uno de ellos y su relación con el presente proyecto de ley:

- Derecho a la vida. Artículo 11 de la Constitución Política

En sentencia T-926/99 con ponencia de CARLOS GAVIRIA DÍAZ se interpretó:

“El derecho fundamental a la vida que garantiza la Constitución -preámbulo y artículos 1, 2 y 11-, no se reduce a la mera existencia biológica, sino que expresa una relación necesaria con la posibilidad que les asiste a todas las personas de desarrollar dignamente todas las facultades inherentes al ser humano. Sin duda, cuando se habla de la posibilidad de existir y desarrollar un determinado proyecto de vida, es necesario pensar en las condiciones que hagan posible la expresión autónoma y completa de las características de cada individuo en todos los campos de la experiencia.”

- La libertad de locomoción. Artículo 24 de la Constitución Política

La Sección Segunda del Consejo de Estado en sentencia del nueve (9) de septiembre de dos mil trece (2013) con ponencia del Magistrado Gustavo Eduardo Gómez Aranguren

“A partir de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, entendemos que la naturaleza del derecho fundamental a la libre locomoción o circulación, radica en la posibilidad de cualquier ciudadana o ciudadano en transitar de manera libre y voluntaria dentro de los límites territoriales de la Nación... es preciso aclarar que las limitaciones de las que puede ser objeto el derecho fundamental a la libertad de locomoción, deben estar expresamente consagradas en la normatividad vigente, es decir, que el Estado, a través de sus representantes, no puede determinar límites a su libre albedrío, sino que los mismos deben estar lo suficientemente justificados en la leyes expedidas por el Congreso de la República.”

Por su parte la Corte Constitucional en Sentencia T-708/15 con ponencia del magistrado Luis Guillermo Guerrero Pérez, refiriéndose a los casos en que se viola la libertad de locomoción ha dicho:

“Se ha sostenido que para poder considerarse que se desconoce dicha prerrogativa se deben cumplir los siguientes presupuestos: a) que se trate de una vía pública; b) que efectivamente se prive a las personas del libre tránsito por esa vía; y c) que se lesione el principio del interés general.”

- Derecho y garantía a la libertad. Artículo 28, 17 y 6 de la Constitución Política

En Sentencia C-163/08 con ponencia del magistrado Jaime Córdoba Triviño, señaló al respecto:

“Del preámbulo y de otros preceptos constitucionales se deriva la consagración de la libertad como un principio sobre el cual reposa la construcción política y jurídica del estado y como derecho fundamental, dimensiones que determinan el carácter excepcional de la restricción a la libertad individual. La efectividad y alcance de este derecho se armoniza con lo dispuesto en los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por Colombia, por medio de los cuales se estructura su reconocimiento y protección, a la vez que se admite una precisa y estricta limitación de acuerdo con el fin social del Estado”

[En sentencia de la Corte SU122-22 con ponencia de Diana Fajardo Rivera, Cristina Pardo Schlesinger y José Fernando Reyes Cuartas, la Corte señaló:](#)

(...), bajo el orden constitucional vigente la libertad adquirió una naturaleza polivalente pues se trata simultáneamente de un valor, un principio y muchos de sus ámbitos específicos son reconocidos como derechos fundamentales. En el caso de la garantía fundamental a la libertad personal, sus límites, excepciones y su cláusula general se encuentran en los artículos 6, 17 y 28 de la Constitución Política.

- Derecho a la educación. Artículo 67 de la Constitución Política

En sentencia T-157 de 2023 con ponencia del Magistrado Alejandro Linares Cantillo señaló:

“Para la Corte, la accesibilidad a la educación no se puede entender satisfecha únicamente con la asignación nominal de un cupo educativo a los niños, niñas y adolescentes. Por el contrario, la educación debe ser posible físicamente, brindando la posibilidad de que los menores asistan a las aulas. De esto depende de que el cupo ofrecido no sea un mero formalismo, sino que asegure el acceso material, real y efectivo a la educación.

En estas situaciones, el Estado no puede ser indiferente frente a la insatisfacción de estas necesidades en materia de educación. Por el contrario, debe encontrar los mecanismos y gestionar los recursos necesarios para que los menores cuenten con soluciones de

transporte que les permitan desplazarse, de forma segura, hasta las instituciones educativas.”

- Derecho a la salud. Artículo 49 de la Constitución Política

En sentencias SU-508 de 2020 y T-760 de 2008 se ha establecido que La Corte Constitucional ha reiterado que el transporte no es un servicio médico, sino un medio para acceder al servicio de salud. Esto, porque a pesar de no ser una prestación médica en sí misma, en ocasiones puede constituirse en una limitante para materializar su prestación, por lo que puede afectar la accesibilidad al SGSSS.

- Derecho al trabajo. Artículo 25 de la Constitución Política

En Sentencia C-408/21 con ponencia de CRISTINA PARDO SCHLESINGER se señaló:

“el artículo 25 superior establece que el trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas. Esta norma, como lo ha dicho esta corporación “implica la búsqueda de la efectividad de las garantías constitucionales en el ejercicio de cualquier tipo de trabajo. El mecanismo protector por excelencia es la expedición de normas generales que, además de regular los aspectos relativos a la prestación individual de servicios, le aseguren al trabajador una vida digna. (...)”

El derecho al trabajo, por su parte, garantiza al individuo la posibilidad de ejercer libremente una actividad económica con miras a asegurar su existencia material en un plano de sociabilidad. No sólo la actividad laboral subordinada está protegida por el derecho fundamental al trabajo. El trabajo no subordinado y libre, aquel ejercido de forma independiente por el individuo, está comprendido en el núcleo esencial del derecho al trabajo. La Constitución más que al trabajo como actividad abstracta protege al trabajador y su dignidad. La creciente intervención del Estado en la esfera de la personalidad, -principalmente por la complejidad de la vida económica, el desempleo, el desarrollo de la tecnología, el marginamiento y la pobreza- ha llevado al constituyente a consagrar y proteger este derecho fundamental de aplicación inmediata.”

- Derecho a la propiedad. Artículo 58 de la Constitución Política

En Sentencia C-189/06 con ponencia de Rodrigo Escobar Gil se señaló:

“Puede definirse a la propiedad privada como el derecho real que se tiene por excelencia sobre una cosa corporal o incorporeal, que faculta a su titular para usar, gozar, explotar y disponer de ella, siempre y cuando a través de su uso se realicen las funciones sociales y ecológicas que le son propias.

La Corte Constitucional ha resaltado que en nuestra Constitución la propiedad privada no es sólo un derecho subjetivo al servicio exclusivo de su titular, sino también un instrumento para la satisfacción de intereses comunitarios.”

- Derecho al ejercicio de las libertades económicas. Artículo 333 de la Constitución Política

En Sentencia C-263/11 con ponencia de Jorge Ignacio Pretelt Chaljub estableció:

“En el modelo de economía social de mercado se reconocen las libertades económicas en cabeza de los individuos, entendidas éstas como la facultad que tiene toda persona de realizar actividades de carácter económico, según sus preferencias o habilidades, con miras a crear, mantener o incrementar su patrimonio; libertades que no son absolutas, pudiendo ser limitadas por el Estado para remediar las fallas del mercado y promover desarrollo con equidad. Se reconocen dos tipos de libertades económicas: la libertad de empresa y la libre competencia. Si bien las libertades económicas no son absolutas, éstas solamente pueden ser restringidas cuando lo exija el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación y, en virtud de los principios de igualdad y razonabilidad que rigen la actividad legislativa, cualquier restricción de las libertades económicas debe (i) respetar el núcleo esencial de la libertad involucrada, (ii) obedecer al principio de solidaridad o a alguna de las finalidades expresamente señaladas en la Constitución, y (iii) responder a criterios de razonabilidad y proporcionalidad.”

La jurisprudencia relacionada y citada, referida especialmente para aspectos de movilidad y derechos fundamentales que se ejercen en la vida cotidiana donde se involucran estos escenarios, evidencia que los bloqueos en las vías principales generan un impacto directo y significativo que vulneran de manera grotesca y desproporcionada varios derechos fundamentales consagrados en la Constitución. Estos bloqueos limitan la libre circulación de personas, impiden el acceso a servicios esenciales como la salud y la educación, afectan el derecho al trabajo y la propiedad, y tienen consecuencias negativas para la economía y la seguridad alimentaria. Las restricciones a estos derechos deben ser manejadas con cautela y justificación, para garantizar que no se vulneren principios fundamentales sin una razón socialmente aceptable.

Es así como a través del presente proyecto de ley se busca establecer parámetros que desarrollen los valores y principios constitucionales establecidos en su preámbulo como es *“asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo”*

Por otro lado, es importante realizar una ponderación de los derechos que se buscan amparar con este proyecto de ley y el límite al derecho a la protesta social el cual no es absoluto: **La Corte Constitucional de Colombia ha desarrollado una metodología de ponderación de derechos fundamentales que se utiliza para equilibrar derechos que entran en conflicto, como el derecho a la protesta y otros derechos fundamentales. Esta metodología busca encontrar un balance justo entre los derechos involucrados, evaluando diversos factores que incluyen la importancia de los derechos en cuestión, la gravedad de la afectación, la existencia de otros medios menos lesivos para ejercer esos derechos, y la proporcionalidad de las medidas adoptadas. No es descabellado, entonces, proponer que la rama legislativa como la que ostenta la cláusula general de competencia legislativa para desarrollar la constitución sea quien en un ejercicio de ponderación pueda definir que la limitación de la protesta en escenarios de vías públicas arteriales deba ceder ante derechos constitucionales fundamentales.**

La protesta social, reconocida en el artículo 37 de la Constitución Política, constituye un derecho fundamental de carácter político y participativo, indispensable para la expresión de demandas ciudadanas y la construcción democrática.

En contraposición al derecho a la protesta, existen derechos de igual o mayor jerarquía que no pueden ser sacrificados: la libertad de locomoción (art. 24 C.P.), la salud (art. 49 C.P.), el trabajo (art. 25 C.P.), la seguridad alimentaria y la estabilidad de la economía nacional (arts. 333 y 334 C.P.). La Corte ha enfatizado que la vida, la salud y el acceso a bienes básicos como los alimentos son condiciones materiales de existencia sin las cuales no es posible hablar de una libertad real. Así, los bloqueos de vías, cuando adquieren un carácter superlativo que imposibilita la movilidad y paraliza la cadena de suministros, constituyen una amenaza directa a esos derechos esenciales.

Aplicado el test de proporcionalidad, se concluye **que las restricciones al bloqueo de vías persiguen un fin legítimo y constitucionalmente imperioso: proteger la vida, la salud, el trabajo, la seguridad alimentaria y la economía de la Nación. Los medios empleados —como la prohibición de bloqueos superlativos y la exigencia de avisos previos para las manifestaciones— son idóneos y necesarios, y resultan proporcionales en sentido estricto, pues preservan intacta la posibilidad de ejercer la protesta pacífica por vías no lesivas de los derechos de terceros.**

De esta manera, la ponderación muestra que el derecho a la protesta, en su manifestación de bloqueo de vías, debe ceder frente a un conjunto de derechos fundamentales y colectivos cuya vulneración compromete la convivencia pacífica y la

prosperidad general. **En contraste, la protesta pacífica y no violenta conserva plena protección constitucional, siempre que se ejerza en armonía con los demás bienes jurídicos reconocidos por la Carta Política.**

En conclusión, la prohibición de bloquear o perturbar de manera superlativa las vías públicas es constitucional, pues responde al deber del Estado Social de Derecho de garantizar la convivencia pacífica y salvaguardar derechos fundamentales que integran el orden público constitucional. **Estas limitaciones no eliminan el derecho a la protesta, sino que lo delimitan de forma legítima y razonable, equilibrando derechos en conflicto y asegurando que las expresiones sociales se desarrollen sin causar un daño irreparable a la vida colectiva y a la prosperidad del país.**

6. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto sí tiene impacto fiscal y requiere que el Gobierno Nacional destine recursos para la institucionalidad necesaria para la implementación de los planes de contingencia, protocolos de actuación, mesas de diálogo y mecanismos de compensación que se establecen en la ley, los cuales deberán ser financiados mediante recursos del Presupuesto General de la Nación y con apoyo de los entes territoriales dentro de sus competencias.

Si bien este es un proyecto de iniciativa Congressional, se solicita que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público adopte las medidas necesarias para garantizar la aplicación efectiva de la presente ley, la cual busca asegurar la libre movilidad, la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional y la seguridad alimentaria, elementos esenciales para el desarrollo económico y social del país.

7. CONFLICTO DE INTERESES

El presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido del presente Proyecto de Ley, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés.

Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite de este.

8. CONCLUSIÓN

Este proyecto de ley es una respuesta necesaria a la recurrente problemática de los bloqueos en las vías primarias de Colombia, que afectan gravemente la economía, la seguridad alimentaria y el bienestar general de la población. Se busca mantener la operatividad de las vías estratégicas, garantizando así el desarrollo sostenible y la cohesión social en el país.

9. Pliego de Modificaciones:

Texto Original Proyecto de Ley	Texto Propuesto Para Primer Debate en Comisión Sexta de Cámara	Justificación
PROYECTO DE LEY NO. 347 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA LIBRE MOVILIDAD EN VÍAS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA QUE ASEGURE LA CONTINUIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTROS, EL COMERCIO NACIONAL E INTERNACIONAL Y LA SEGURIDAD ALIMENTARIA EN EL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” El Congreso de Colombia Decreta	PROYECTO DE LEY NO. 347 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA LIBRE MOVILIDAD EN VÍAS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA QUE ASEGURE LA CONTINUIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTROS, EL COMERCIO NACIONAL E INTERNACIONAL Y LA SEGURIDAD ALIMENTARIA EN EL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” El Congreso de Colombia Decreta	Sin Modificaciones

Artículo 1. Objeto de la Ley. Establecer medidas para garantizar la libre movilidad en vías de importancia estratégica a fin de asegurar la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional y la seguridad alimentaria en el país.	Artículo 1. Objeto de la Ley. Establecer medidas para garantizar la libre movilidad en vías de importancia estratégica a fin de asegurar la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional y la seguridad alimentaria en el país.	Sin Modificaciones.
Artículo 2. Importancia estratégica. Se considerarán vías de importancia estratégica aquellas que resulten esenciales para garantizar la conectividad entre los territorios, el abastecimiento de bienes y servicios, el desarrollo económico, la competitividad nacional, y la preservación de la seguridad nacional. Se establecen como vías de importancia estratégica las vías primarias del país y aquellas que las asambleas departamentales y los concejos distritales así declaren dentro de sus territorios cuando estas sean fundamentales para el cumplimiento de los principios establecidos en esta ley.	Artículo 2. Importancia estratégica. Se considerarán vías de importancia estratégica aquellas que resulten esenciales para garantizar la conectividad entre los territorios, el abastecimiento de bienes y servicios, el desarrollo económico, la competitividad nacional, y la preservación de la seguridad nacional. Se establecen como vías de importancia estratégica las vías primarias del país y aquellas que las asambleas departamentales y los concejos distritales así declaren dentro de sus territorios cuando estas sean fundamentales para el cumplimiento de los principios establecidos en esta ley.	Sin Modificaciones.

Parágrafo: Para efectos de esta ley se entenderán como vías primarias aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países.	Parágrafo: Para efectos de esta ley se entenderán como vías primarias aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países.	
Artículo 3. Principios. El Estado garantizará, en la mayor medida posible, el cumplimiento de los siguientes principios esenciales en las vías que sean declaradas como de importancia estratégica: 1. La libre movilidad y circulación: Asegurar que el tráfico de vehículos, personas, bienes y servicios pueda darse sin restricciones arbitrarias a través del territorio nacional. 2. La continuidad de la cadena de suministros: Garantizar que los bienes y servicios necesarios para la vida cotidiana y la	Artículo 3. Principios. El Estado garantizará, en la mayor medida posible, el cumplimiento de los siguientes principios esenciales en las vías que sean declaradas como de importancia estratégica: 1. La libre movilidad y circulación: Asegurar que el tráfico de vehículos, personas, bienes y servicios pueda darse sin restricciones arbitrarias a través del territorio nacional. 2. La continuidad de la cadena de suministros: Garantizar que los bienes y servicios necesarios para la vida cotidiana y la	Sin Modificaciones.

actividad económica lleguen a su destino sin interrupciones. 3. El comercio nacional e internacional: Garantizar el movimiento de mercancías dentro del territorio nacional y desde y hacia otros países, permitiendo así la economía y las relaciones comerciales internacionales. 4. La seguridad alimentaria: Asegurar que los alimentos e insumos puedan ser transportados eficientemente a todas las regiones del país, evitando desabastecimientos, aumentos en la inflación y crisis alimentarias. 5. Seguridad Nacional: Siempre que se requiera, asegurar despliegues de tropas o movimientos logísticos destinados a	actividad económica lleguen a su destino sin interrupciones. 3. El comercio nacional e internacional: Garantizar el movimiento de mercancías dentro del territorio nacional y desde y hacia otros países, permitiendo así la economía y las relaciones comerciales internacionales. 4. La seguridad alimentaria: Asegurar que los alimentos e insumos puedan ser transportados eficientemente a todas las regiones del país, evitando desabastecimientos, aumentos en la inflación y crisis alimentarias. 5. Seguridad Nacional: Siempre que se requiera, asegurar despliegues de tropas o movimientos logísticos destinados a	
--	--	--

garantizar la seguridad nacional. 6. Transito humanitario: Garantizar la libre movilidad y paso de misiones humanitarias, bienes y servicios esenciales para la vida; dando prelación a comitivas médicas, ambulancias y transporte de bienes y servicios del sector salud en todo el territorio nacional.	garantizar la seguridad nacional. 6. Transito humanitario: Garantizar la libre movilidad y paso de misiones humanitarias, bienes y servicios esenciales para la vida; dando prelación a comitivas médicas, ambulancias y transporte de bienes y servicios del sector salud en todo el territorio nacional.	
Artículo 4. Continuidad de la cadena de suministro y la protección del comercio nacional e internacional. La Nación y los entes territoriales deberán diseñar planes de contingencia para garantizar la continuidad de la cadena de suministro de bienes y servicios, así como la protección del comercio nacional e internacional; para impedir que se generen interrupciones o bloqueos que pongan en riesgo la movilidad, la seguridad alimentaria, la cadena	Artículo 4. Continuidad de la cadena de suministro y la protección del comercio nacional e internacional. La Nación y los entes territoriales deberán diseñar planes de contingencia para garantizar la continuidad de la cadena de suministro de bienes y servicios, así como la protección del comercio nacional e internacional; para impedir que se generen interrupciones o bloqueos que pongan en riesgo la movilidad, la seguridad alimentaria, la cadena	Sin Modificaciones.

logística, la productividad y el desarrollo económico del país y los territorios, garantizando siempre la libertad de circulación. Bajo ninguna circunstancia se podrán permitir bloqueos sobre las vías declaradas como de importancia estratégica que conduzcan a zonas portuarias o aeropuertos, o vías que sean usadas para transportar mercancías de importación o exportación. En situaciones de desastre natural establecerán de manera inmediata estrategias para habilitar el paso de rutas alternas que permitan cumplir con la finalidad de esta ley.	logística, la productividad y el desarrollo económico del país y los territorios, garantizando siempre la libertad de circulación. Bajo ninguna circunstancia se podrán permitir bloqueos sobre las vías declaradas como de importancia estratégica que conduzcan a zonas portuarias o aeropuertos, o vías que sean usadas para transportar mercancías de importación o exportación. En situaciones de desastre natural establecerán de manera inmediata estrategias para habilitar el paso de rutas alternas que permitan cumplir con la finalidad de esta ley.	
Artículo 5. Vías estratégicas para la seguridad nacional. El Ministerio de Defensa Nacional establecerá las vías de importancia estratégica para la movilidad de tropas o movimientos logísticos. En aquellas vías se prohíbe cualquier interrupción de la movilidad en tanto esta sea provocada por bloqueos o cualquier actividad que comprometa los derechos mencionados en esta Ley.	Artículo 5. Vías estratégicas para la seguridad nacional. El Ministerio de Defensa Nacional <u>en coordinación con el Ministerio de Transporte</u> establecerán las vías de importancia estratégica para la movilidad de tropas o movimientos logísticos. En aquellas vías se prohíbe cualquier interrupción de la movilidad en tanto esta sea provocada por bloqueos o cualquier actividad que	Se incluye al Ministerio de Transporte para que en colaboración con el Ministerio de Defensa establezcan las vías de importancia estratégica para la movilidad de tropas o movimientos logísticos.

	comprometa los derechos mencionados en esta Ley.	
Artículo 6. Garantía al Orden Público. No se podrá permitir el bloqueo, total, parcial, ni permanente de las vías declaradas como de importancia estratégica que no obedezca a situaciones de fuerza mayor o caso fortuito. Las autoridades nacionales y territoriales deberán velar por garantizar el restablecimiento del orden público cuando prevea alteraciones en la movilidad en vías de importancia estratégica, y deberán tomar acciones inmediatas para contrarrestar los efectos negativos que sobre estas sobrevengan por eventos naturales que perturben la movilidad.	Artículo 6. Garantía al Orden Público. No se podrá permitir el bloqueo, total, parcial, ni permanente de las vías declaradas como de importancia estratégica, <u>salvo que</u> no obedezca a situaciones de fuerza mayor o caso fortuito. Las autoridades nacionales y territoriales deberán velar por garantizar el restablecimiento del orden público cuando <u>existan</u> prevea alteraciones en la movilidad en vías de importancia estratégica, y deberán tomar acciones inmediatas para contrarrestar los efectos negativos que sobre estas sobrevengan por eventos naturales que perturben la movilidad.	Se ajusta redacción del inciso primero y segundo incluyendo las expresiones: “salvo que” y “existan alteraciones.”
Artículo 7. Protocolos de actuación. En los casos de presentarse alteración al orden público que implique bloqueos a estas vías, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa y las autoridades territoriales competentes establecerán protocolos de actuación	Artículo 7. Protocolos de actuación. En los casos de presentarse alteración al orden público que implique bloqueos a estas vías, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa y las autoridades territoriales competentes establecerán protocolos de actuación	Se ajusta la redacción del párrafo 4, dejando claro que los derechos a la reunión y a la manifestación pública y pacífica puedan realizarse sin ninguna limitación, salvo en las vías de importancia estratégica, para garantizar la libre

para prevenir y gestionar situaciones de conflicto, minimizando el impacto negativo en la movilidad y circulación de personas y mercancías, a fin de garantizar la continuidad e interrupción de actividades productivas y asegurando la protección de personas y bienes públicos y privados. Para lo anterior observarán los siguientes parámetros:

Se establecerán mecanismos de diálogo entre los diferentes actores sociales involucrados en manifestaciones dentro del área de la vía de importancia estratégica, para resolver los conflictos que den origen a las actividades que comprometan el tránsito normal de estas.

El Ministerio del Interior deberá enviar delegados a los puntos de las vías de importancia estratégica en las primeras 5 horas de la alteración de la normal circulación o del anuncio previo sobre la posible interrupción de la movilidad en una vía de importancia estratégica, para la conformación de las mesas de diálogo.

para prevenir y gestionar situaciones de conflicto, minimizando el impacto negativo en la movilidad y circulación de personas y mercancías, a fin de garantizar la continuidad e interrupción de actividades productivas y asegurando la protección de personas y bienes públicos y privados. Para lo anterior observarán los siguientes parámetros:

Se establecerán mecanismos de diálogo entre los diferentes actores sociales involucrados en manifestaciones dentro del área de la vía de importancia estratégica, para resolver los conflictos que den origen a las actividades que comprometan el tránsito normal de estas.

El Ministerio del Interior deberá enviar delegados a los puntos de las vías de importancia estratégica en las primeras 5 horas de la alteración de la normal circulación o del anuncio previo sobre la posible interrupción de la movilidad en una vía de importancia estratégica, para la conformación de las mesas de diálogo.

movilidad y circulación, la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional, la seguridad alimentaria y la seguridad nacional.

Igualmente, se ajusta la redacción dejando claro que la policía y la fuerza pública podrán usar como último recurso la fuerza NO LETAL, diferenciando entre quienes promuevan manifestaciones violentas, persigan objetivos ilícitos o actos contrarios a lo permitido por la ley, la constitución o la jurisprudencia.

Dentro del proceso de comunicación entre las autoridades y los actores sociales involucrados, se informará que la interrupción completa permanente o intermitente a las vías de importancia estratégica se encuentra prohibida legislativamente, y orientará a otros espacios donde puedan manifestarse.

Una vez agotada la etapa de diálogo y comunicación, la policía y la fuerza pública estarán facultadas para usar como último recurso la fuerza no letal diferenciando entre quienes promuevan actos contrarios a lo permitido por esta ley y los que no.

Parágrafo. Cuando exista anuncio previo o información verificable sobre la posible interrupción de la movilidad en una vía de importancia estratégica, las autoridades competentes, en coordinación con el Gobierno Nacional, deberán activar de manera inmediata un protocolo de prevención de interrupción en la movilidad y establecer

Dentro del proceso de comunicación entre las autoridades y los actores sociales involucrados, se informará que la interrupción completa permanente o intermitente a las vías de importancia estratégica se encuentra prohibida legislativamente, y orientará a otros espacios donde los derechos a la reunión y a la manifestación pública y pacífica puedan realizarse. manifestarse.

Una vez agotada la etapa de diálogo y comunicación, la policía y la fuerza pública podrán ~~estarán facultadas para~~ usar como último recurso la fuerza no letal, diferenciando entre quienes promuevan manifestaciones violentas, objetivos ilícitos o actos contrarios a lo permitido por esta ley, la constitución o la jurisprudencia y los que no.

Parágrafo. Cuando exista anuncio previo o información verificable sobre la posible interrupción de la movilidad en una vía de importancia estratégica, las autoridades competentes, en

canales formales de comunicación con los actores involucrados. Estas acciones estarán orientadas a la instalación anticipada de la mesa de diálogo correspondiente, con el fin de evitar la materialización del bloqueo y garantizar la libre movilidad y circulación, la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional, la seguridad alimentaria y la seguridad nacional.	coordinación con el Gobierno Nacional, deberán activar de manera inmediata un protocolo de prevención de interrupción en la movilidad y establecer canales formales de comunicación con los actores involucrados. Estas acciones estarán orientadas a la instalación anticipada de la mesa de diálogo correspondiente, con el fin de evitar la materialización del bloqueo y garantizar la libre movilidad y circulación, la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional, la seguridad alimentaria y la seguridad nacional.	
Artículo 8. Conformación de mesas de diálogo. Las mesas de diálogo que se establezcan para la resolución o prevención de bloqueos en vías de importancia estratégica deberán contar con la presencia obligatoria de: Un representante del sector empresarial, elegido por los gremios económicos con presencia en el territorio, en coordinación con la Cámara de Comercio correspondiente.	Artículo 8. Conformación de mesas de diálogo. Las mesas de diálogo que se establezcan para la resolución o prevención de bloqueos en vías de importancia estratégica deberán contar con la presencia obligatoria de: Un representante del sector empresarial, elegido por los gremios económicos con presencia en el territorio, en coordinación con la Cámara de Comercio correspondiente.	Se elimina el #1 al parágrafo porque es parágrafo único.

Representantes de todos los ministerios y entidades del orden nacional que tengan competencia sobre los compromisos que se discutan en la mesa. Delegados de las gobernaciones y alcaldías del área afectada con capacidad de decisión sobre los acuerdos alcanzados. Parágrafo 1. La Defensoría del Pueblo y la Procuraduría General de la Nación deberán garantizar la trazabilidad de los compromisos adquiridos, verificando su cumplimiento y asegurando que los acuerdos no vulneren derechos fundamentales ni excedan las competencias de los actores involucrados.	Representantes de todos los ministerios y entidades del orden nacional que tengan competencia sobre los compromisos que se discutan en la mesa. Delegados de las gobernaciones y alcaldías del área afectada con capacidad de decisión sobre los acuerdos alcanzados. Parágrafo 1. La Defensoría del Pueblo y la Procuraduría General de la Nación deberán garantizar la trazabilidad de los compromisos adquiridos, verificando su cumplimiento y asegurando que los acuerdos no vulneren derechos fundamentales, ni excedan las competencias de los actores involucrados.	
Artículo 9. Protocolo para el restablecimiento del orden público. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional y en coordinación con el Ministerio del Interior, diseñará y adoptará un protocolo integral para el restablecimiento del orden	Artículo 9. Protocolo para el restablecimiento del orden público. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional y en coordinación con el Ministerio del Interior, diseñará y adoptará un protocolo integral para el restablecimiento del orden	Sin modificaciones.

público en los casos en que resulte procedente, con el fin de hacer efectivos los principios de esta ley. Este protocolo se activará a más tardar dentro de las doce (12) horas siguientes al inicio del cierre vial, garantizando en todo momento el respeto por los derechos humanos y las normas de derecho internacional aplicables La intervención será procedente una vez agotada la etapa de dialogo y comunicación y únicamente cuando resulte indispensable para restablecer la libre movilidad y circulación, asegurar la continuidad del transporte de bienes y servicios, proteger la cadena de suministros, salvaguardar el comercio nacional e internacional, y preservar la seguridad alimentaria y nacional.	público en los casos en que resulte procedente, con el fin de hacer efectivos los principios de esta ley. Este protocolo se activará a más tardar dentro de las doce (12) horas siguientes al inicio del cierre vial, garantizando en todo momento el respeto por los derechos humanos y las normas de derecho internacional aplicables La intervención será procedente una vez agotada la etapa de dialogo y comunicación y únicamente cuando resulte indispensable para restablecer la libre movilidad y circulación, asegurar la continuidad del transporte de bienes y servicios, proteger la cadena de suministros, salvaguardar el comercio nacional e internacional, y preservar la seguridad alimentaria y nacional.	
Artículo 10. Prohibición de acuerdos que impliquen exoneración de responsabilidad. En el marco de la etapa de dialogo o negociaciones para el levantamiento de bloqueos en vías de	Artículo 10. Prohibición de acuerdos que impliquen exoneración de responsabilidad. En el marco de la etapa de dialogo o negociaciones para el levantamiento de bloqueos en vías de	Se incluyen las expresiones que la Corte Constitucional manifestó en la Sentencia C-009/18, donde analizó requisitos para ejercer el derecho de reunión y manifestación pública y pacífica: <i>“el fin legítimo es aquel que</i>

importancia estratégica, bajo ninguna circunstancia podrán incluirse acuerdos contrarios a esta ley o que eximan de responsabilidad penal o administrativa a los ciudadanos que hayan cometido daños contra la propiedad pública o privada. Las autoridades competentes deberán garantizar que se adelanten los procesos judiciales correspondientes contra aquellos individuos que, durante bloqueos, atenten contra la infraestructura vial, el transporte, o cualquier otro bien público o privado.	importancia estratégica, bajo ninguna circunstancia podrán incluirse acuerdos contrarios a esta ley o que eximan de responsabilidad penal o administrativa a los ciudadanos que hayan cometido daños contra la propiedad pública o privada, <u>o incentiven propaganda a la guerra; apología al odio, a la violencia y el delito; la pornografía infantil; y la instigación pública y directa a cometer delitos.</u> Las autoridades competentes deberán garantizar que se adelanten los procesos judiciales correspondientes contra aquellos individuos que, durante bloqueos, atenten contra la infraestructura vial, el transporte, o cualquier otro bien público o privado.	<i>persigue cualquier expresión de ideas o intereses colectivos con excepción de: (i) la propaganda de la guerra; (ii) la apología al odio, a la violencia y el delito; (iii) la pornografía infantil; y (iv) la instigación pública y directa a cometer delitos; y (v) lo que el Legislador señale de manera expresa."</i>
Artículo 11. Mecanismos de compensación. El Gobierno Nacional y los entes territoriales podrán establecer mecanismos jurídicos, tributarios y administrativos de compensación y reparación para los sectores y ciudadanos que puedan verse afectados en razón a interrupciones en las vías	Artículo 11. Mecanismos de compensación. El Gobierno Nacional y los entes territoriales <u>de conformidad con su disponibilidad presupuestal</u> podrán establecer mecanismos jurídicos, tributarios y administrativos de compensación y reparación para los sectores y ciudadanos que	Se incluye para la compensación que se actúe de conformidad la disponibilidad presupuestal, tanto del gobierno nacional como de los entes territoriales.

de importancia estratégica según su competencia.	puedan verse afectados en razón a interrupciones en las vías de importancia estratégica según su competencia.	
Artículo 12. Sanciones. Se sancionará disciplinaria y/o penalmente como falta gravísima o por acción u omisión al funcionario o servidor público que estando en el deber de levantar el bloqueo en las vías señaladas no lo haga, o que deba dar la orden de intervenir para garantizar los fines de esta ley y no actúe oportunamente. Habrá lugar a sanción disciplinaria por extralimitación de sus funciones y penal por prevaricato a título de dolo; cuando el servidor o funcionario público valiéndose de su cargo o en razón a este perturbe, estorbe o impida el desbloqueo de una vía.	Artículo 12. Sanciones. <u>Podrá ser objeto de investigación y sanción</u> Se sancionará disciplinaria y/o penalmente como <u>por</u> falta gravísima, por acción u omisión al <u>el</u> funcionario o servidor público que estando en el deber de levantar el bloqueo en las vías señaladas no lo haga, o que deba dar la orden de intervenir para garantizar los fines de esta ley y no actúe oportunamente. Habrá lugar a sanción disciplinaria por extralimitación de sus funciones y penal por prevaricato a título de dolo; cuando el servidor o funcionario público valiéndose de su cargo o en razón a este perturbe, estorbe o impida el desbloqueo de una vía.	Se incluye que “podrán ser objeto de investigación o sanción disciplinaria y/o penal.
Artículo 13. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará la presente ley en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de esta ley.	Artículo 13. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará la presente ley en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de esta ley.	Sin modificaciones.

Artículo 14. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Artículo 14. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Sin modificaciones
---	---	---------------------------

10.PROPOSICIÓN

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, propongo a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes **dar Primer debate al PROYECTO DE LEY NO. 347 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA LIBRE MOVILIDAD EN VÍAS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA QUE ASEGURE LA CONTINUIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTROS, EL COMERCIO NACIONAL E INTERNACIONAL Y LA SEGURIDAD ALIMENTARIA EN EL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**. De conformidad con el Pliego de modificaciones.

Cordialmente,



EDUAR TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá



YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DE
CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**PROYECTO DE LEY NO. 347 DE 2025 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE
ESTABLECEN MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA LIBRE MOVILIDAD EN VÍAS DE
IMPORTANCIA ESTRATÉGICA QUE ASEGURE LA CONTINUIDAD DE LA CADENA
DE SUMINISTROS, EL COMERCIO NACIONAL E INTERNACIONAL Y LA
SEGURIDAD ALIMENTARIA EN EL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto de la Ley. Establecer medidas para garantizar la libre movilidad en vías de importancia estratégica a fin de asegurar la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional y la seguridad alimentaria en el país.

Artículo 2. Importancia estratégica. Se considerarán vías de importancia estratégica aquellas que resulten esenciales para garantizar la conectividad entre los territorios, el abastecimiento de bienes y servicios, el desarrollo económico, la competitividad nacional, y la preservación de la seguridad nacional.

Se establecen como vías de importancia estratégica las vías primarias del país y aquellas que las asambleas departamentales y los concejos distritales así declaren dentro de sus territorios cuando estas sean fundamentales para el cumplimiento de los principios establecidos en esta ley.

Parágrafo: Para efectos de esta ley se entenderán como vías primarias aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países.

Artículo 3. Principios. El Estado garantizará, en la mayor medida posible, el cumplimiento de los siguientes principios esenciales en las vías que sean declaradas como de importancia estratégica:

1. La libre movilidad y circulación: Asegurar que el tráfico de vehículos, personas, bienes y servicios pueda darse sin restricciones arbitrarias a través del territorio nacional.
2. La continuidad de la cadena de suministros: Garantizar que los bienes y servicios necesarios para la vida cotidiana y la actividad económica lleguen a su destino sin interrupciones.
3. El comercio nacional e internacional: Garantizar el movimiento de mercancías dentro del territorio nacional y desde y hacia otros países, permitiendo así la economía y las relaciones comerciales internacionales.
4. La seguridad alimentaria: Asegurar que los alimentos e insumos puedan ser transportados eficientemente a todas las regiones del país, evitando desabastecimientos, aumentos en la inflación y crisis alimentarias.
5. Seguridad Nacional: Siempre que se requiera, asegurar despliegues de tropas o movimientos logísticos destinados a garantizar la seguridad nacional.
6. Transito humanitario: Garantizar la libre movilidad y paso de misiones humanitarias, bienes y servicios esenciales para la vida; dando prelación a comitivas médicas, ambulancias y transporte de bienes y servicios del sector salud en todo el territorio nacional.

Artículo 4. Continuidad de la cadena de suministro y la protección del comercio nacional e internacional. La Nación y los entes territoriales deberán diseñar planes de contingencia para garantizar la continuidad de la cadena de suministro de bienes y servicios, así como la protección del comercio nacional e internacional; para impedir que se generen interrupciones o bloqueos que pongan en riesgo la movilidad, la seguridad alimentaria, la cadena logística, la productividad y el desarrollo económico del país y los territorios, garantizando siempre la libertad de circulación.

Bajo ninguna circunstancia se podrán permitir bloqueos sobre las vías declaradas como de importancia estratégica que conduzcan a zonas portuarias o aeropuertos, o vías que sean usadas para transportar mercancías de importación o exportación.

En situaciones de desastre natural establecerán de manera inmediata estrategias para habilitar el paso de rutas alternas que permitan cumplir con la finalidad de esta ley.

Artículo 5. Vías estratégicas para la seguridad nacional. El Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte establecerán las vías de importancia estratégica para la movilidad de tropas o movimientos logísticos. En aquellas vías se prohíbe cualquier interrupción de la movilidad en tanto esta sea provocada por bloqueos o cualquier actividad que comprometa los derechos mencionados en esta Ley.

Artículo 6. Garantía al Orden Público. No se podrá permitir el bloqueo, total, parcial, ni permanente de las vías declaradas como de importancia estratégica, salvo que obedezca a situaciones de fuerza mayor o caso fortuito.

Las autoridades nacionales y territoriales deberán velar por garantizar el restablecimiento del orden público cuando existan alteraciones en la movilidad en vías de importancia estratégica, y deberán tomar acciones inmediatas para contrarrestar los efectos negativos que sobre estas sobrevengan por eventos naturales que perturben la movilidad.

Artículo 7. Protocolos de actuación. En los casos de presentarse alteración al orden público que implique bloqueos a estas vías, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa y las autoridades territoriales competentes establecerán protocolos de actuación para prevenir y gestionar situaciones de conflicto, minimizando el impacto negativo en la movilidad y circulación de personas y mercancías, a fin de garantizar la continuidad e interrupción de actividades productivas y asegurando la protección de personas y bienes públicos y privados. Para lo anterior observarán los siguientes parámetros:

Se establecerán mecanismos de diálogo entre los diferentes actores sociales involucrados en manifestaciones dentro del área de la vía de importancia estratégica, para resolver los conflictos que den origen a las actividades que comprometan el tránsito normal de estas.

El Ministerio del Interior deberá enviar delegados a los puntos de las vías de importancia estratégica en las primeras 5 horas de la alteración de la normal circulación o del anuncio previo sobre la posible interrupción de la movilidad en una vía de importancia estratégica, para la conformación de las mesas de diálogo.

Dentro del proceso de comunicación entre las autoridades y los actores sociales involucrados, se informará que la interrupción completa permanente o intermitente a las vías de importancia estratégica se encuentra prohibida legislativamente, y orientará a otros espacios donde los derechos a la reunión y a la manifestación pública y pacífica puedan realizarse.

Una vez agotada la etapa de diálogo y comunicación, la policía y la fuerza pública podrán usar como último recurso la fuerza no letal, diferenciando entre quienes promuevan manifestaciones violentas, objetivos ilícitos o actos contrarios a lo permitido por esta ley, la constitución o la jurisprudencia, y los que no.

Parágrafo. Cuando exista anuncio previo o información verificable sobre la posible interrupción de la movilidad en una vía de importancia estratégica, las autoridades competentes, en coordinación con el Gobierno Nacional, deberán activar de manera inmediata un protocolo de prevención de interrupción en la movilidad y establecer canales formales de comunicación con los actores involucrados. Estas acciones estarán orientadas a la instalación anticipada de la mesa de diálogo correspondiente, con el fin de evitar la materialización del bloqueo y garantizar la libre movilidad y circulación, la continuidad de la cadena de suministros, el comercio nacional e internacional, la seguridad alimentaria y la seguridad nacional.

Artículo 8. Conformación de mesas de diálogo. Las mesas de diálogo que se establezcan para la resolución o prevención de bloqueos en vías de importancia estratégica deberán contar con la presencia obligatoria de:

Un representante del sector empresarial, elegido por los gremios económicos con presencia en el territorio, en coordinación con la Cámara de Comercio correspondiente.

Representantes de todos los ministerios y entidades del orden nacional que tengan competencia sobre los compromisos que se discutan en la mesa.

Delegados de las gobernaciones y alcaldías del área afectada con capacidad de decisión sobre los acuerdos alcanzados.

Parágrafo. La Defensoría del Pueblo y la Procuraduría General de la Nación deberán garantizar la trazabilidad de los compromisos adquiridos, verificando su cumplimiento y asegurando que los acuerdos no vulneren derechos fundamentales, ni excedan las competencias de los actores involucrados.

Artículo 9. Protocolo para el restablecimiento del orden público. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional y en coordinación con el Ministerio del Interior, diseñará y adoptará un protocolo integral para el restablecimiento del orden público en los casos en que resulte procedente, con el fin de hacer efectivos los principios de esta ley.

Este protocolo se activará a más tardar dentro de las doce (12) horas siguientes al inicio del cierre vial, garantizando en todo momento el respeto por los derechos humanos y las normas de derecho internacional aplicables

La intervención será procedente una vez agotada la etapa de dialogo y comunicación y únicamente cuando resulte indispensable para restablecer la libre movilidad y circulación, asegurar la continuidad del transporte de bienes y servicios, proteger la cadena de suministros, salvaguardar el comercio nacional e internacional, y preservar la seguridad alimentaria y nacional.

Artículo 10. Prohibición de acuerdos que impliquen exoneración de responsabilidad. En el marco de la etapa de dialogo o negociaciones para el levantamiento de bloqueos en vías de importancia estratégica, bajo ninguna circunstancia podrán incluirse acuerdos contrarios a esta ley o que eximan de responsabilidad penal o administrativa a los ciudadanos que hayan cometido daños contra la propiedad pública o privada, o incentiven propaganda a la guerra; apología al odio, a la violencia y el delito; la pornografía infantil; y la instigación pública y directa a cometer delitos.

Las autoridades competentes deberán garantizar que se adelanten los procesos judiciales correspondientes contra aquellos individuos que, durante bloqueos, atenten contra la infraestructura vial, el transporte, o cualquier otro bien público o privado.

Artículo 11. Mecanismos de compensación. El Gobierno Nacional y los entes territoriales de conformidad con su disponibilidad presupuestal podrán establecer mecanismos jurídicos, tributarios y administrativos de compensación y reparación para los sectores y ciudadanos que puedan verse afectados en razón a interrupciones en las vías de importancia estratégica según su competencia.

Artículo 12. Sanciones. Podrá ser objeto de investigación y sanción disciplinaria y/o penal por falta gravísima, por acción u omisión el funcionario o servidor público que estando en el deber de levantar el bloqueo en las vías señaladas no lo haga,

o que deba dar la orden de intervenir para garantizar los fines de esta ley y no actúe oportunamente.

Habrá lugar a sanción disciplinaria por extralimitación de sus funciones y penal por prevaricato a título de dolo; cuando el servidor o funcionario público valiéndose de su cargo o en razón a este perturbe, estorbe o impida el desbloqueo de una vía.

Artículo 13. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará la presente ley en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de esta ley.

Artículo 14. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas las normas que le sean contrarias.



EDUAR TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá



YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara