

PROYECTO DE LEY No _____ de 2026.

Por medio del cual se fortalece el desarrollo territorial de los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria mediante la redistribución de las contraprestaciones portuarias y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia.

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo social, económico y ambiental sostenible de los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria, mediante la redistribución equitativa de los recursos provenientes de las contraprestaciones portuarias derivadas del uso exclusivo de zonas de uso público y el uso de la infraestructura portuaria.

ARTÍCULO 2º. Modifíquese el Artículo 7 de la Ley 1 de 1991, modificado por el Artículo 1 de la Ley 856 de 2003, el cual quedará así:

Artículo 1º. El artículo 7º de la Ley 1ª de 1991 quedará así:

Artículo 7º monto de la contraprestación. Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, **y los departamentos, municipios o distritos con jurisdicción portuaria. La proporción será: cincuenta por ciento (50%) a la entidad nacional, un treinta por ciento (30%) a los municipios o distritos y un veinte por ciento (20%) a los departamentos, destinados a infraestructura, inversión social, proyectos ambientales y obras de adaptación al cambio climático.**

Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá la Nación, a través del Instituto Nacional de Vías (Invías), o quien haga sus veces, en un cincuenta por ciento (50%); los municipios o distritos, en un treinta por ciento

(30%); y los departamentos, en un veinte por ciento (20%), destinados a infraestructura, inversión social, proyectos ambientales y obras de adaptación al cambio climático.

En el caso de San Andrés la **contraprestación del cincuenta por ciento (50%)** por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y **uso de infraestructura** se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.

En los últimos treinta kilómetros del río Magdalena se aplicará lo dispuesto en el parágrafo 3 del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008 o la disposición que haga sus veces.

PARÁGRAFO 1° La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras de mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental y **adaptación al cambio climático** en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

PARÁGRAFO 2° El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Cormagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.

PARÁGRAFO 3° La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo primero del presente artículo.

PARÁGRAFO 4°. El canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del presente artículo.

PARÁGRAFO 5°. El Instituto Nacional de Vías – Invías, o la entidad que haga sus veces, presentará anualmente a las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Senado de la República y de la Cámara de Representantes un informe sobre la administración, ejecución, destinación e impacto de los recursos provenientes de las contraprestaciones portuarias de que trata el artículo 7 de la Ley 1ª de 1991 y las demás normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Las contraprestaciones que el Invías tenga comprometidas en futuras vigencias hasta la entrada en vigencia de la presente ley, continuarán siendo recibidas por dicha entidad hasta su ejecución.

ARTÍCULO 3°. LINEAMIENTOS INFORME ANUAL SOBRE LA ADMINISTRACIÓN, DESTINACIÓN E IMPACTO DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LAS CONTRAPRESTACIONES PORTUARIAS. El informe anual sobre la administración, destinación e impacto de los recursos provenientes de las contraprestaciones portuarias a cargo del Instituto Nacional De Vías – INVIAS, o la entidad que haga sus veces, deberá presentarse dentro de los tres (3) primeros meses de cada vigencia fiscal y contener, como mínimo, la siguiente información:

1. Recaudo y ejecución de los recursos

- a. Valor total de las contraprestaciones recaudadas durante la vigencia anterior, discriminadas por concesión portuaria y por concepto.
Estado de ejecución presupuestal de los recursos.
- b. Recursos comprometidos mediante vigencias futuras, cuando haya lugar a ello.

2. Destinación de los recursos

- a. Relación de los proyectos, obras, programas o actividades financiados con cargo a las contraprestaciones.
- b. Ubicación, objeto, valor, porcentaje de avance físico y financiero y estado de ejecución de cada proyecto.
- c. Cronograma de ejecución y fecha estimada de terminación.

3. Resultados e impacto sobre la infraestructura portuaria

- a. Estado de avance de las obras de dragado, profundización, mantenimiento de canales de acceso, obras hidráulicas y demás proyectos ejecución con recursos de las contraprestaciones portuarias.
- b. Estado de los accesos terrestres, férreos y fluviales ejecutados o mejorados con dichos recursos.
- c. Principales indicadores técnicos asociados a las obras ejecutadas, incluyendo, cuando sean aplicables, niveles de servicio, profundidades o calados

alcanzados, capacidad operativa, disponibilidad de la infraestructura y demás indicadores que permitan evaluar su funcionamiento.

4. Impacto sobre la competitividad del sistema portuario

- a. Contribución de las inversiones realizadas al mejoramiento de la eficiencia y competitividad del sistema portuario nacional.
- b. Resultados obtenidos en materia de reducción de restricciones operativas, mejora en la conectividad logística, fortalecimiento de la capacidad de atención de carga y demás indicadores de desempeño que permitan evaluar el efecto de las inversiones sobre la competitividad del país.
- c. Principales retos identificados y acciones previstas para garantizar la adecuada utilización de los recursos de las contraprestaciones.

El informe deberá publicarse en el sitio web oficial de la entidad dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su presentación al Congreso de la República, garantizando el acceso a la información por parte de la ciudadanía.

PARÁGRAFO. El informe previsto en el presente artículo constituye un instrumento de seguimiento y control político sobre el cumplimiento de la destinación legal de las contraprestaciones portuarias y deberá orientarse a evidenciar la trazabilidad de los recursos, el avance de las inversiones financiadas y su contribución al fortalecimiento de la infraestructura y la competitividad del sistema portuario nacional, según lo establecido en el artículo 7 de la Ley 1ra, modificado por la Ley 856 de 2003.

ARTÍCULO 4º. INFORME ANUAL SOBRE LA EJECUCIÓN DE LOS RECURSOS DE LA CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA. Los gobernadores y alcaldes, de los departamentos, municipios y distritos que reciban recursos provenientes de la contraprestación portuaria deberán presentar anualmente al Congreso de la República un informe detallado sobre la destinación y ejecución de dichos recursos.

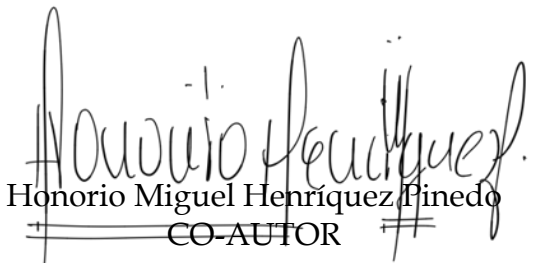
El informe deberá contener, como mínimo: i) el monto de los recursos recibidos durante la vigencia fiscal correspondiente; ii) la identificación de los proyectos, programas u obras financiados total o parcialmente con dichos recursos; iii) el estado de ejecución física y financiera de cada proyecto; iv) la localización de las intervenciones realizadas; y v) la descripción de la relación directa o indirecta de dichas inversiones con el desarrollo, fortalecimiento, sostenibilidad, conectividad, competitividad o mitigación de impactos asociados a la actividad portuaria, de conformidad con las destinaciones previstas en la presente ley.

El informe deberá ser remitido dentro de los tres (3) primeros meses de cada año a las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, sin perjuicio de los deberes de publicidad, rendición de cuentas y control fiscal que resulten aplicables.

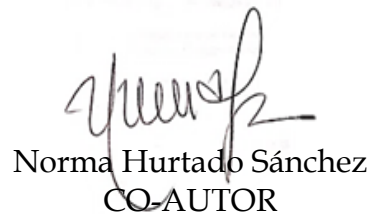
ARTÍCULO 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las normas que se le sean contrarias.



NADIA BLEL SCAFF
Senadora de la República
AUTOR



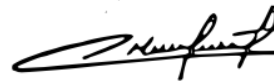
Honorio Miguel Henriquez Pinedo
CO-AUTOR



Norma Hurtado Sánchez
CO-AUTOR



Juliana Aray Franco
Representante a la Cámara
CO-AUTOR



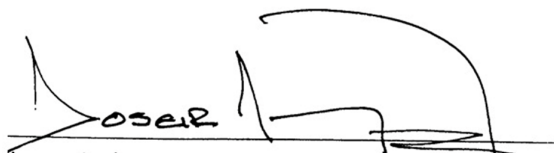
Andrés Guillermo Montes Celedón
Representante a la Cámara
CO-AUTOR



Selmen David Arana Cano
Senador de la República
CO-AUTOR



Enrique Cabrales Baquero
Senador de la República
CO-AUTOR



JOSE RICARDO ARDILA PINEDO
CO-AUTOR

PROYECTO DE LEY No _____ de 2026.

Por medio del cual se fortalece el desarrollo territorial de los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria mediante la redistribución de las contraprestaciones portuarias y se dictan otras disposiciones.

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

PROYECTO DE LEY No _____ de 2026.

Por medio del cual se fortalece el desarrollo territorial de los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria mediante la redistribución de las contraprestaciones portuarias y se dictan otras disposiciones.

1. Antecedentes Legislativos.
2. Fundamentos Constitucionales y Marco Legal.
3. Objeto y Justificación de la iniciativa.
4. Contenido de la iniciativa
5. Impacto Fiscal
6. Proposición
7. Articulado

1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

El legislador no ha sido ajeno a la necesidad de replantear la distribución de los recursos con ocasión a las explotaciones portuarias, por lo cual se han propuesto las siguientes iniciativas a relacionar, sin culminar su proceso como ley de la república.

- ✓ **Proyecto de ley 64 de 2013** “Por medio del cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 del 2003 y se dictan otras disposiciones legales. [Contraprestación portuaria Municipal y Distrital]. Autores Honorables Senadores, Edison Delgado Ruiz, Hemel Hurtado Angulo, Teresita García Romero, entre otros.
- ✓ **Proyecto de ley 255 de 2011** “Por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003. [Licencias portuarias]. Autor Honorable Senador, Jorge Eliecer Ballesteros.
- ✓ **Proyecto de ley 2019** “Por medio del cual se dictan medidas en favor de la inversión social en las zonas portuarias del territorio nacional” Autor Honorable Senadora Nadia Blel Scaff.

- ✓ **Proyecto de Ley 160 de 2025** "Por medio del cual se modifica el porcentaje de repartición de las contraprestaciones portuarias" Autor León Fredy Muñoz Lopera.

2. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES.

ACTO LEGISLATIVO 03 DE 2024. Por el cual se fortalece la autonomía de los Departamentos, Distritos y Municipios, se modifica el artículo [356](#) y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones - Segunda Vuelta.

Establece una nueva estructura de competencias fiscales, permitiendo que las entidades territoriales gestionen de manera más eficiente los recursos destinados a la atención de servicios públicos.

Jurisprudencia Constitucional.

CONTRATO DE CONCESION PORTUARIA-Definición

La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

SENTENCIA C-068/09 MP C-068/09.

MARCO LEGAL

- ✓ **LEY 856 DE 2003.**

ARTÍCULO 1o. El artículo 7o de la Ley 1ª de 1991 quedará así:

***Artículo 7o.** Monto de la contraprestación. Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.*

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien

haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces.

En el caso de San Andrés la contraprestación del veinte por ciento (20%) por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.

PARÁGRAFO 1o. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

PARÁGRAFO 2o. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Cormagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.

PARÁGRAFO 3o. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo primero del presente artículo.

PARÁGRAFO 4o. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del presente artículo.

3. OBJETO DE LA INICIATIVA DE LA INICIATIVA.

La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo social, económico y ambiental sostenible de los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria, mediante la redistribución de una parte de los recursos provenientes de las contraprestaciones portuarias derivadas de la explotación de los puertos marítimos.

Lo anterior, con el fin de fortalecer la autonomía de las entidades territoriales en la destinación de dichos recursos, impulsar la financiación de proyectos de inversión orientados al cierre de brechas sociales y territoriales, la protección del medio ambiente, el fortalecimiento de la infraestructura y el mejoramiento de la competitividad y la calidad de vida de las comunidades asentadas en las zonas de influencia portuaria.

Contraprestación Portuaria.	Marco Normativo Vigente Artículo 7o de la Ley 1ª de 1991	Propuesta de Modificación
Uso publico	Nación – 80%. Municipio o Distrito – 20%	Nación – 50%. Departamento – 20% Municipio o Distrito – 30%
Uso de infraestructura	Nación – 100%.	Nación – 50%. Departamento – 20% Municipio o Distrito – 30%

3.1 JUSTIFICACIÓN.

Los puertos marítimos constituyen una infraestructura estratégica para el desarrollo económico, la competitividad y la inserción de Colombia en los mercados internacionales. Su operación facilita el comercio exterior, fortalece las cadenas logísticas, dinamiza la inversión y contribuye al crecimiento de las economías regionales y nacional.

Actualmente, Colombia cuenta con nueve zonas portuarias marítimas: Barranquilla, Cartagena, Coveñas, Santa Marta, La Guajira, Buenaventura, Tumaco, Turbo y San Andrés. La ubicación geoestratégica del país, con acceso a los océanos Atlántico y Pacífico, le ha permitido consolidar un sistema portuario con un papel determinante

en el intercambio comercial y en la competitividad nacional frente a las exigencias de una economía cada vez más integrada y globalizada.

No obstante, al analizar la realidad de las ciudades y regiones donde se desarrolla la actividad portuaria, se evidencia una marcada brecha entre el crecimiento y la rentabilidad del sector portuario y las condiciones de bienestar de las comunidades que lo albergan. En numerosos territorios persisten indicadores de pobreza, rezagos en infraestructura social, déficits en servicios públicos, problemáticas ambientales y limitadas oportunidades de desarrollo económico local.

Esta situación pone de manifiesto una evidente asimetría entre los beneficios derivados de la actividad portuaria y su impacto sobre el desarrollo territorial. En consecuencia, resulta necesario avanzar hacia un modelo que promueva una distribución más equitativa de los beneficios económicos generados por el sistema portuario, garantizando que su crecimiento se traduzca en mayores oportunidades, mejor calidad de vida y un desarrollo sostenible para las poblaciones asentadas en las zonas de influencia portuaria.

En ese contexto, la iniciativa legislativa de referencia, propone fortalecer la articulación entre el desarrollo eficiente de la actividad portuaria y el desarrollo económico, social y ambiental de los territorios en los que ésta se desarrolla. Para tal efecto, establece un mecanismo de redistribución de una parte de los recursos provenientes de las contraprestaciones portuarias derivadas de la explotación de los puertos marítimos, con el fin de fortalecer la capacidad financiera de los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria, otorgándoles mayor autonomía para orientar dichos recursos hacia la financiación de proyectos e inversiones que respondan a las necesidades y prioridades de sus territorios.

De esta manera, la iniciativa promueve un modelo de desarrollo territorial más equitativo, fortalece la descentralización administrativa y fiscal, y materializa el principio constitucional de autonomía territorial, permitiendo que los departamentos, distritos y municipios portuarios participen de manera más efectiva en los beneficios derivados de la explotación de la infraestructura portuaria.

3.2 CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA.

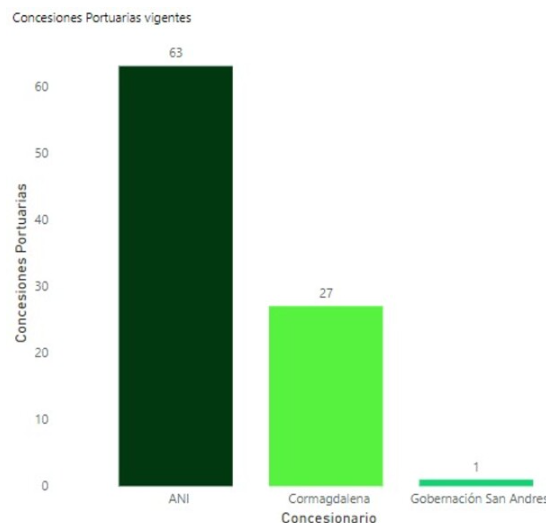
La contraprestación portuaria corresponde al pago que realizan las concesiones portuarias al Estado por el uso temporal y exclusivo de bienes de uso público, tales

como playas, terrenos de bajamar, canales de acceso y demás áreas concesionadas para el desarrollo de actividades portuarias.

De conformidad con la Ley 1 de 1991 y la Ley 856 de 2003, estos recursos tienen como finalidad financiar obras relacionadas con la protección costera, el dragado mantenimiento y profundización de canales de acceso, obras hidráulicas, la construcción y mantenimiento de infraestructura de acceso terrestre, férrea, fluvial y marítima a los puertos, así como obras de mitigación ambiental y proyectos estratégicos para la competitividad logística y portuaria del país.

El 80% de estos recursos es administrado por la Nación a través del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), mientras que el 20% restante es transferido directamente a los municipios y distritos donde operan las concesiones portuarias.

En el país se encuentran vigentes 91 contratos de concesión, sin embargo, solo 57 sociedades portuarias se encuentran activas, de los cuales, la ANI es concedente del 63%, Cormagdalena del 27% y la Gobernación de San Andrés de 1% como se observa en la siguiente gráfica.

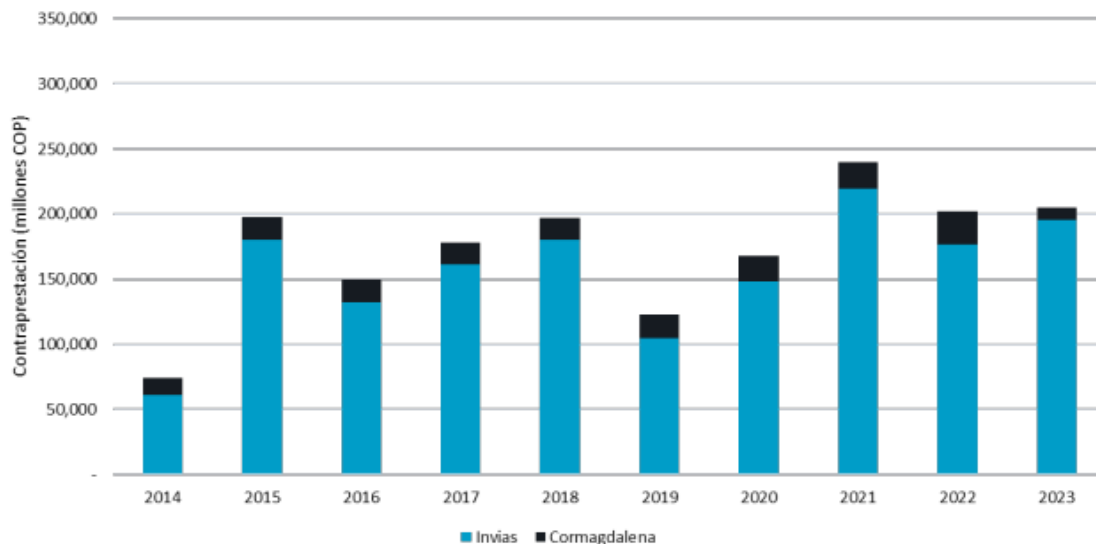


Fuente. UT Portuario GEA- STEER, 2024¹.

¹ Ver en: Consultoría para el análisis, recomendaciones, alternativas y propuestas para la modernización y actualización del sector portuario en sus componentes normativos, económicos, sociales y ambientales – Producto No. 4. UT Portuario GEA – STEER, diciembre 2024.

<https://mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/anexos/gxTwU6e4.pdf>

3.3 DISTRIBUCIÓN DE LOS RECURSOS CON OCASIÓN A LAS EXPLOTACIÓN PORTUARIA.

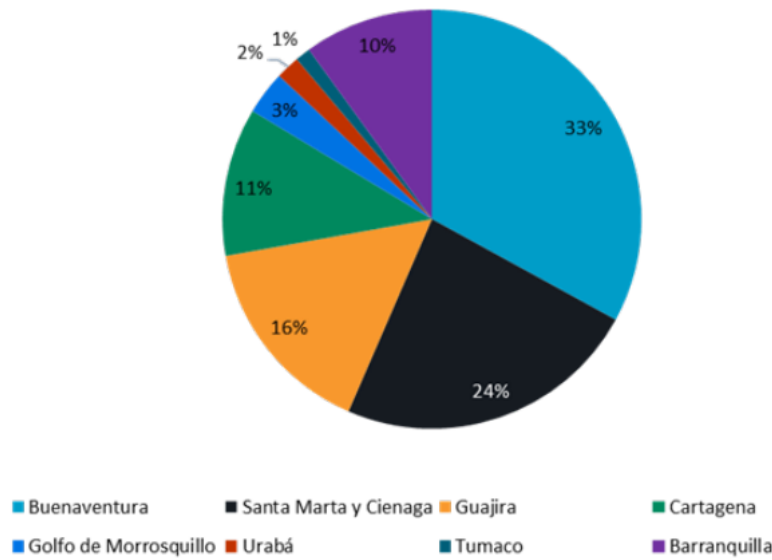


Fuente. UT Portuario GEA- STEER, 2024.

El recaudo de las contraprestaciones portuarias administradas por INVÍAS y Cormagdalena presenta una tendencia creciente durante el período 2014-2023, alcanzando en los años recientes niveles superiores a los \$200.000 millones anuales, aproximadamente 1,74 billones durante todo el periodo de referencia.

No obstante, dicho crecimiento no ha estado acompañado de una distribución que permita a los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria participar de manera más efectiva en los beneficios económicos que produce esta actividad, dado que la normatividad vigente carece de lineamientos para la redistribución equitativa de acuerdo con los recursos generados por cada puerto.

Figura 1.7: Distribución del recaudo total de la contraprestación (2014-2023) por zona portuaria



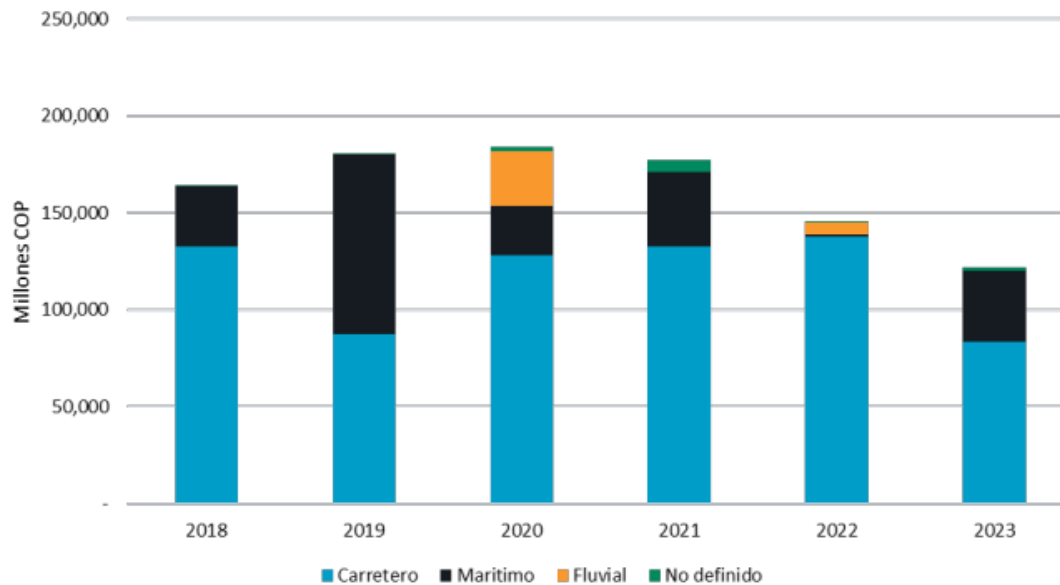
Fuente UT Portuario GEA- STEER, 2024.

Las zonas portuarias con mayor participación en el pago de contraprestaciones portuarias corresponden a Buenaventura, Santa Marta y Ciénaga, La Guajira y Cartagena, territorios que concentran una proporción significativa de los recursos generados por la explotación de la infraestructura portuaria del país.

No obstante, la inversión realizada con cargo a dichos recursos permite identificar que no existe una correspondencia directa entre el nivel de aporte de las zonas portuarias y la destinación territorial de la inversión. En otras palabras, los territorios que generan mayores recursos derivados de la actividad portuaria no necesariamente reciben una asignación proporcional que permita atender los impactos sociales, ambientales y de infraestructura asociados al desarrollo de dicha actividad.

3.4 INVERSIONES CONTRAPRESTACIONES PORTUARIAS.

Figura 1.8: Destino de las inversiones de contraprestación por modos asociados a la infraestructura



Fuente. UT Portuario GEA- STEER, 2024.

Los recursos provenientes de contraprestaciones asociadas a infraestructura no necesariamente se destinan de manera proporcional al origen territorial de los recursos generados por la actividad portuaria. Si bien, el componente marítimo constituye una fuente relevante de contraprestaciones, la distribución histórica de las inversiones muestra una concentración significativa en infraestructura carretera.

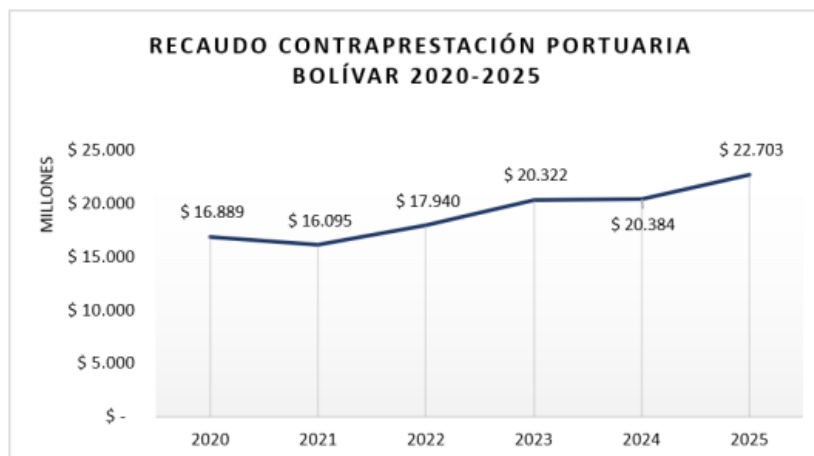
Esta situación plantea la necesidad de revisar los mecanismos actuales de asignación, con el propósito de fortalecer la inversión directa en las zonas portuarias generadoras de estos recursos, garantizando que los territorios donde se desarrolla la actividad portuaria puedan beneficiarse de manera más equilibrada mediante proyectos de infraestructura, sostenibilidad ambiental, competitividad y desarrollo social.

3.5 REDISTRIBUCION INEQUITATIVA - CASO CARTAGENA

En Colombia existen actualmente 64 contratos de concesión portuaria, de los cuales 30 están ubicados en Cartagena. Esta concentración convierte a la ciudad en la principal zona portuaria del país, al reunir el 46,8% del total nacional. Esta concentración resalta la importancia estratégica de la ciudad para el comercio

exterior colombiano, la competitividad logística del país y la generación de recursos asociados a la actividad portuaria.

Las concesiones portuarias activas ubicadas en Cartagena aportaron más de \$114.000 millones de pesos por concepto de contraprestación portuaria durante el período 2020-2025.



Fuente. ANDI- Bolívar 2026².

En conjunto, estas concesiones generaron el 36,6% del recaudo nacional por concepto de contraprestación portuaria, consolidándose como una de las principales fuentes de recursos para la financiación de infraestructura portuaria, logística y de conectividad en Colombia.

Sin embargo, durante el período 2020-2025, INVÍAS solo ejecutó aproximadamente \$4.903 millones en Bolívar con cargo a recursos de contraprestación portuaria, distribuidos en 26 proyectos, de los cuales 20 corresponden a intervenciones marítimas y 6 a proyectos carreteros.

² La información presentada en este documento se deriva de la respuesta emitida por el INVÍAS al derecho de petición radicado bajo el número 2026E-VUVR-038923, presentado por la ANDI Seccional Bolívar el 21 de abril de 2026, mediante el cual se solicitó información relacionada con el recaudo, la inversión y los pagos anticipados asociados a la tasa de contraprestación portuaria.

CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA EN BOLÍVAR RECAUDO vs INVERSIÓN 2020-2025



Fuente. ANDI- Bolívar 2026.

Durante el período 2020-2025, mientras el recaudo acumulado alcanzó aproximadamente **\$114 mil millones**, la inversión realizada en el departamento fue tan solo de **\$4.900 millones**, equivalente al **4,3% del total recaudado**. Esta situación evidencia una marcada brecha entre los recursos generados por la actividad portuaria en el territorio y las inversiones que retornan al departamento.

PROYECCIÓN DE INVERSIÓN EN BOLÍVAR CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA 2026-2027



Fuente. ANDI- Bolívar 2026.

La inversión programada para Bolívar para el bienio 2026-2027 alcanza aproximadamente **\$865 millones**, valor que representa menos del 4% del recaudo generado por las concesiones portuarias activas ubicadas en Cartagena durante 2025.

Este panorama evidencia una marcada diferencia entre los recursos generados por concepto de contraprestación portuaria y las inversiones ejecutadas y programadas en Bolívar, ratificando la preocupación del sector empresarial frente a la falta de una correlación equilibrada entre el aporte que realiza el territorio y la destinación de estos recursos. En este contexto, resulta necesario una revisión con enfoque territorial del porcentaje de distribución e inversión de los recursos de contraprestación portuaria, que permita fortalecer la competitividad y el desarrollo de las ciudades que albergan las concesiones portuarias.

4. CONTENIDO DE LA INICIATIVA.

- Modifica los porcentajes de distribución de los recursos con ocasión a las contraprestaciones portuarias, así la nación pasará de recibir un 80% a un 50% por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y los municipios o distritos de un 20% a un 30% y los departamentos a un 20%. Por el uso de infraestructura portuaria la nación recibirá un 50% y los distritos o municipios un 30% y los departamentos un 20%.
- Los recursos recibidos por los municipios o distritos serán destinados a inversión social, proyectos ambientales y obras de adaptación al cambio climático.
- Fortalece el principio de transparencia en la inversión del gasto público al establecer la obligación de presentación de informes con cumplimiento de lineamientos y condiciones técnicas mínimas.

5. IMPACTO FISCAL.

Respecto del concepto impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho: *“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Lo anterior, en tanto (i) el Congreso*

carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso haya valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo". (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquel, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia. En consecuencia, sin perjuicio de que el Proyecto de Ley continúe su trámite en la Honorable Cámara de Representantes los autores acordamos solicitar concepto de la presente iniciativa legislativa al Ministerio de Hacienda, el cual deberá adjuntarse al Proyecto una vez llegue la respuesta al mismo.

6. PROPOSICIÓN

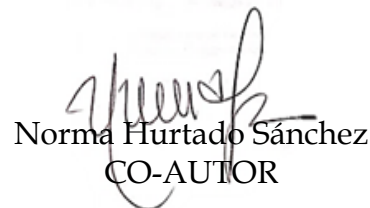
En este sentido, en mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 152 de la Constitución Política de Colombia, me permito poner a consideración del Honorable Congreso, el siguiente proyecto de Ley.



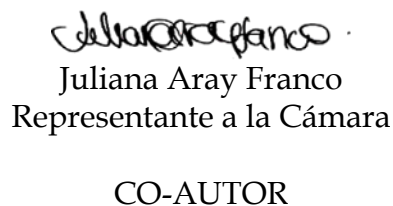
NADIA BLEL SCAFF
Senadora de la República
AUTOR



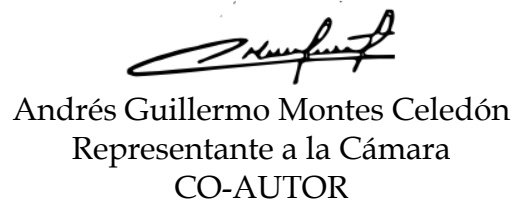
Honorio Miguel Henriquez Pinedo
CO-AUTOR



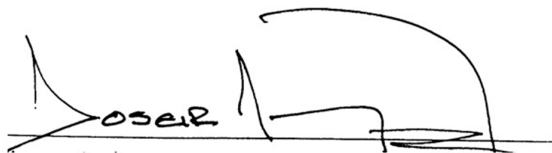
Norma Hurtado Sánchez
CO-AUTOR



Juliana Aray Franco
Representante a la Cámara
CO-AUTOR



Andrés Guillermo Montes Celedón
Representante a la Cámara
CO-AUTOR



JOSE RICARDO ARDILA PINEDO
CO-AUTOR



Enrique Cabrales Baquero
Senador de la República
CO-AUTOR



Selmen David Arana Cano
SENADOR DE LA REPÚBLICA
CO-AUTOR

PROYECTO DE LEY No _____ de 2026.

Por medio del cual se fortalece el desarrollo territorial de los departamentos, distritos y municipios con jurisdicción portuaria mediante la redistribución de las contraprestaciones portuarias y se dictan otras disposiciones.

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR

CO-AUTOR