

Bogotá D.C., 15 de septiembre de 2026

Señores

PRESIDENTES DE LAS COMISIONES TERCERAS Y CUARTAS CONSTITUCIONALES PERMANENTES

Senado de la República y Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia. Observaciones y enmiendas de infraestructura de transporte al Proyecto de Ley 152 de 2026 Cámara – 111 de 2026 Senado, «por la cual se decreta el Presupuesto de Rentas y Recursos de Capital y Apropriaciones para la vigencia fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2027».

Las seis enmiendas, en una línea cada una

#	Qué pide, y ninguna cuesta un peso
I	Desagregar por departamento y municipio las metas de producto de vía secundaria y terciaria
II	Trazar los tres puntos de la sobretasa que la ley destina a vías terciarias con prioridad PDET
III	Decir qué parte de la apropiación de 2027 ya está comprometida en vigencias futuras
IV	Reportar por departamento la inversión fluvial y aeroportuaria
V	Publicar los proyectos viales cofinanciados con departamentos y municipios
VI	Publicar de qué concesiones son las obligaciones que el proyecto autoriza reconocer como deuda

Ninguna aumenta una partida, crea un rubro ni eleva el cómputo de una renta. Las seis piden lo mismo por seis puertas distintas: **que el presupuesto de infraestructura diga en qué territorio cae.**

I. Lo que presento y con qué fundamento

Con fundamento en el ordinal 1a. del artículo 160 de la Ley 5 de 1992 —que faculta al autor de una modificación, adición o supresión para plantearla en la Comisión Constitucional respectiva, «así no haga parte integrante de ella»—, presento a consideración de las Comisiones Económicas Conjuntas seis enmiendas al articulado del proyecto de la referencia, todas sobre infraestructura de transporte, con las observaciones que las sustentan.

Este despacho presentó el 7 de septiembre un primer escrito de observaciones sobre vías, energía, salud y gestión del riesgo. Vuelvo sobre el proyecto porque cambió la etapa del trámite, no porque tenga más que decir sobre lo mismo: decidido el monto conforme al artículo 56 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, la discusión se traslada al articulado y a las cifras que lo acompañan, que es donde viven las seis enmiendas que siguen. Ninguna repite las del escrito anterior.

Ninguna de las seis requiere la aceptación escrita del ministro del ramo que exige el artículo 351 de la Constitución, ni el concepto previo y favorable del artículo 349.

El proyecto no dice en qué territorio cae el gasto de infraestructura, y el Anexo tampoco. En las 153 páginas del articulado la palabra «Meta» no aparece una sola vez. En las 474 páginas del Anexo al Mensaje aparece dos veces: una para nombrar el río en la nota al pie 46, sin cifra asociada, y otra dentro de una enumeración de regiones aeroportuarias que tampoco lleva cifra propia. «Malla Vial del Meta» no aparece ninguna vez. El único proyecto del departamento con recursos identificables es el corredor Villavicencio–Yopal, con \$297 mil millones de aportes estatales a concesiones, que el Anexo enuncia junto a otros trece corredores del país en su página impresa 356.

No digo con esto que al Meta lo hayan castigado. Digo algo distinto y más incómodo: el **presupuesto de infraestructura de 2027 no permite saber si lo castigaron o no**, y ese es el defecto que estas enmiendas corrigen.

El Estatuto Orgánico ordena, desde hace más de treinta años, que estas comisiones sí lo sepan. El artículo 8 del Decreto 111 de 1996 dispone que «el Departamento Nacional de Planeación preparará un informe regional y departamental del presupuesto de inversión para discusión en las comisiones económicas de Senado y Cámara de Representantes». La norma compila el artículo 5 de la Ley 38 de 1989 y el artículo 2 de la Ley 179 de 1994, y está vigente sin modificación según el texto consolidado del Gestor Normativo de la Función Pública —Diario Oficial 42692 del 18 de enero de 1996, ficha consultada el 14 de septiembre de 2026—, que no registra para ese artículo nota de modificación, de derogatoria ni de condicionamiento. Para 2027 ese informe no existe: el módulo de regionalización del sistema SICODIS del Departamento Nacional de Planeación no pasa de 2025.

II. Cinco hechos que ordenan el debate

Todos verificados contra el articulado del texto reformulado del 27 de agosto de 2026 y contra el Anexo al Mensaje Presidencial, con la página impresa indicada en cada caso. Las variaciones se presentan deflactadas, porque un aumento por debajo de la inflación es un recorte. El supuesto empleado es el del propio Gobierno: 4,4 % para 2027, en las palabras del Mensaje Presidencial que acompaña el proyecto. Los cuadros del Anexo se publican en pesos corrientes: la deflactación es cálculo de este despacho, no del Gobierno.

Una advertencia de método, porque de ella depende que las cifras se lean bien. En este escrito «el sector Transporte» designa dos cosas distintas y se dice cuál en cada caso.

Sobre base comparable sin servicio de la deuda, que es la del Cuadro 4.2.2 del Anexo (página impresa 318), el sector vale \$19.177 miles de millones en 2027 y \$17.794 en la Ley de 2026; esa es la única base sobre la que puede compararse un año con otro, y es la que se usa para las variaciones. Sobre el articulado, que incluye el servicio de la deuda, el sector vale \$21.690.032.745.196 —funcionamiento \$2.278.669.038.911, servicio de la deuda \$2.512.720.199.583 e inversión \$16.898.643.506.702—, y esa es la base de todos los porcentajes de participación por entidad y por programa.

1. Transporte no fue recortado. El problema no es cuánto, es en qué modo y en qué red.

Sobre base comparable, el sector crece 3,23 % real —de \$17.794 a \$19.177 miles de millones—, unos \$600 mil millones por encima de lo que cuesta sostener 2026. Quien pida «restablecer el recorte a Transporte» estará pidiendo algo que el proyecto ya concedió.

Lo que no resiste examen es el reparto. Los \$16.898.643.506.702 de inversión del sector, sumados programa por programa dentro de las siete secciones del artículo 2, se distribuyen así:

Programa	Apropiación 2027	% de la inversión del sector
2401 · Infraestructura Red Vial Primaria	10.232.934.950.939	60,55
2403 · Infraestructura y servicios de transporte aéreo	2.689.021.684.959	15,91
2404 · Infraestructura de Transporte Férreo	1.141.153.844.583	6,75
2402 · Infraestructura Red Vial Regional	931.463.351.270	5,51
2406 · Infraestructura de Transporte Fluvial	719.051.449.922	4,26
2409 · Seguridad de Transporte	463.526.495.395	2,74
2405 · Infraestructura de Transporte Marítimo	110.378.438.914	0,65
Demás programas del sector	611.113.290.720	3,62
Total inversión del sector Transporte	16.898.643.506.702	100,00

Casi once pesos a la red vial primaria por cada peso a la red vial regional. Ese es el margen donde una observación tiene sentido económico, y es exactamente el rubro del que dependen el Meta y la Orinoquía.

Conviene además advertir que una parte grande de las decisiones de transporte de 2027 no está en el sector Transporte. El Anexo destina \$3,9 billones de la inversión del Ministerio de Hacienda y Crédito Público a la cofinanciación de sistemas de transporte, y de ellos

identifica con valor seis proyectos —Primera Línea del Metro de Bogotá \$1,2 billones; Regiotram de Occidente \$653 mil millones; Metro Ligero de la Avenida 80 en Medellín \$528 mil millones; troncal de la Calle 13 \$205 mil millones; Tren de Zipaquirá—Cajicá—Chía—Bogotá \$199 mil millones; y sistemas integrados y estratégicos de siete ciudades \$247 mil millones— que suman **\$3,03 billones** (página impresa 356). Es más del triple de todo el programa nacional de red vial regional.

2. El país entero se compromete a intervenir 108 kilómetros de vía terciaria en 2027.

El Anexo al Mensaje publica las metas de los indicadores de producto del sector en su página impresa 150. Estas son las de infraestructura vial:

Producto	Unidad	Meta 2027	Valor (millones)
Vía primaria mantenida	Kilómetros	7.471	1.168.858
Vía primaria mejorada	Kilómetros	410	1.309.069
Vía primaria rehabilitada	Kilómetros	316	508.294
Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario	Kilómetros	38	64.809
Vía secundaria mejorada	Kilómetros	86	515.508
Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario	Kilómetros	8	12.049
Vía terciaria mejorada	Kilómetros	97	165.839
Viaducto construido para el mejoramiento de vía primaria	Número	1	135.418

A esos 105 kilómetros hay que sumar **3 kilómetros de vía terciaria construida**, que el mismo Anexo programa por \$3.000 millones en su página impresa 120 y que no están en el sector Transporte sino en el sector Interior.

Ciento ocho kilómetros. La red terciaria del país son **142.284 kilómetros** según el CONPES 3857 de 2016, que trabaja con el inventario del Ministerio de Transporte de 2014 —el último disponible—: 27.577 a cargo de la Nación, 13.959 de los departamentos y **100.748 de los municipios**. Ese mismo documento estima en una cuarta parte la porción en buen estado. La meta de 2027 equivale al **0,076 % de la red**.

Puesto al lado del renglón que lo precede en el propio cuadro: **un solo viaducto vale \$135.418 millones, más de las tres cuartas partes de lo que valen los 105 kilómetros de vía terciaria del sector**. No afirmo que la obra sobre. Afirmo que un presupuesto donde

una estructura pesa tres cuartas partes de lo que pesa toda una categoría de red no puede discutirse sin saber dónde cae cada una.

Y no se puede saber. **El cuadro de metas del Anexo no tiene columna de territorio ni columna de entidad.** Los 97 kilómetros no están asignados a ningún departamento en ningún documento que acompañe este proyecto.

3. Hay una renta destinada por ley a vías terciarias, en su último periodo gravable, que el propio Anexo cifra de dos maneras distintas.

El párrafo 2 del artículo 10 de la Ley 2277 de 2022 obliga al sector financiero y al mercado de valores a liquidar cinco puntos adicionales al impuesto sobre la renta, y destina parte de ese recaudo a la red vial terciaria. El Anexo al Mensaje lo describe así en su página impresa 453: la sobretasa se liquida «a partir del periodo gravable 2023 y hasta el 2027» por «las instituciones financieras, las entidades aseguradoras y reaseguradoras, las sociedades comisionistas de bolsa de valores, las sociedades comisionistas agropecuarias, las bolsas de bienes y productos agropecuarios, agroindustriales o de otros commodities y los proveedores de infraestructura del mercado de valores»; y «tres (3) puntos del recaudo por concepto de la sobretasa de que trata este párrafo se destinará a la financiación de vías de la Red Vial Terciaria. El Gobierno nacional determinará las condiciones y la forma de asignación de los recursos recaudados, así como el mecanismo para su ejecución, dando prioridad en todo caso a los proyectos viales de municipios PDET».

Según el comunicado de la Corte Constitucional del 24 de junio de 2026, la Sentencia C-196 de ese año declaró exequible, por los cargos analizados, la sobretasa temporal del impuesto sobre la renta a cargo de las empresas de los sectores asegurador, bursátil y del mercado de valores.

El Anexo al Mensaje dice dos cosas sobre lo que esa renta vale en 2027:

Dónde	Qué dice	Página impresa
Cuadro de rentas de destinación específica	2026: \$210 mil millones · 2027: \$209 mil millones	440
Texto del numeral 5.2.2.15	«La estimación de recaudo para la vigencia 2027 es de \$212 mil millones »	453

Tres mil millones de diferencia, para la misma renta, dentro del mismo documento y a trece páginas de distancia.

Cualquiera de las dos cifras que se tome **supera todo lo que el proyecto programa bajo el nombre «terciaria»**: los 105 kilómetros del sector Transporte valen \$177.888 millones, y sumados el puente en vía terciaria (\$24.677 millones) y los 3 kilómetros construidos del sector Interior (\$3.000 millones), el total asciende a \$205.565 millones. El único renglón que

el Anexo nombra expresamente «red terciaria» dentro del INVÍAS son \$20 mil millones (página impresa 358).

Ninguno de los dos documentos que acompañan este proyecto dice a qué municipios se asignaron esos recursos, con qué criterio, ni mediante qué acto administrativo. **El Departamento del Meta tiene ocho municipios PDET** —Mapiripán, Mesetas, La Macarena, Uribe, Puerto Concordia, Puerto Lleras, Puerto Rico y Vistahermosa—, que integran la subregión Macarena-Guaviare conforme al artículo 3 del Decreto Ley 893 de 2017, el cual agrupa en su cuerpo los 170 municipios PDET del país en dieciséis subregiones. Ninguno de los ocho figura con la marca que restringe el programa a la zona rural del municipio.

Y ese mapa está por rehacerse. El párrafo 3 del mismo artículo 3, adicionado por el artículo 7 de la Ley 2565 de 2026, ordena a una comisión del Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y la Agencia de Renovación del Territorio elaborar un estudio técnico sobre el avance de los PDET, a más tardar el 12 de febrero de 2027, para «realizar una actualización integral del mapa de los municipios PDET». **Preguntar hoy dónde cayó esta renta no es un ejercicio retrospectivo: es el insumo de esa actualización.** Y es la última vigencia en que puede preguntarse, porque 2027 es el último periodo gravable de la sobretasa.

4. El programa fluvial del país es, en lo esencial, una sola obra, y el Anexo la describe de tres maneras.

El programa de Infraestructura de Transporte Fluvial del sector asciende a \$719.051.449.922, repartido así en el artículo 2:

Entidad	Programa 2406 · Transporte Fluvial	%
Agencia Nacional de Infraestructura	684.251.449.922	95,2
Instituto Nacional de Vías	34.000.000.000	4,7
Ministerio de Transporte	800.000.000	0,1
Total	719.051.449.922	100,0

La porción de la Agencia Nacional de Infraestructura aparece tres veces en el Anexo, y cada vez con una descripción distinta. En el relato del sector Transporte figura como «Canal del Dique \$682 mm» dentro de la enumeración de aportes estatales a concesiones de cuarta y quinta generación (página impresa 356). En el cuadro de metas de producto figura como «Canal fluvial mejorado — Número: 1 — \$682.240 millones» (página impresa 150). Y en el capítulo de Ambiente figura así: «En la Agencia Nacional de Infraestructura, se contemplan \$682 mm para la restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique y la Bahía de Cartagena» (página impresa 370).

Concesión vial, meta de producto fluvial y restauración de ecosistemas son tres cosas distintas, y el mismo dinero se presenta como las tres. No afirmo que haya doble contabilización: las tres menciones apuntan al mismo renglón del artículo 2. Afirmo que el **95,2 % del programa fluvial del Presupuesto General de la Nación está en una sola entidad, que el 94,9 % está en una sola intervención del Caribe, y que un lector del Anexo no puede saber, con lo que el Anexo dice, de qué clase de obra se trata.**

Para la infraestructura portuaria fluvial del resto de los ríos del país quedan los \$34.800 millones del Instituto Nacional de Vías y del Ministerio de Transporte —de los cuales el Anexo identifica \$30 mil millones para «la construcción, mejoramiento, mantenimiento y operación de la infraestructura portuaria fluvial» (página impresa 358)—.

El río Meta es la salida natural de la Altillanura hacia el Orinoco. En este presupuesto no tiene una cifra propia.

5. Lo que el Anexo sí dice del Meta, y lo que no dice.

Estos son los proyectos de infraestructura vial que el Anexo enuncia con cifra, en sus páginas impresas 356 a 358, y que tocan el territorio del departamento o su conexión con la Orinoquía:

Proyecto, en las palabras del Anexo	Valor
Corredor Villavicencio – Yopal (aportes estatales a concesiones, Agencia Nacional de Infraestructura)	\$297 mil millones
Carretera Buenaventura – Bogotá – Villavicencio – Puerto Gaitán – El Porvenir – Puerto Carreño (INVÍAS)	\$209 mil millones
Carretera Villagarzón – La Mina – San Juan de Arama – Villavicencio – Tame – Saravena – Puente Internacional Río Arauca (INVÍAS)	\$157 mil millones
Conexión entre la transversal Buenaventura – Puerto Carreño y la Troncal Central del Norte (INVÍAS)	\$30 mil millones
Carretera Colombia – La Uribe, Conexión Pacífico – Orinoquía (INVÍAS)	\$24 mil millones

Ninguna de las cinco es una cifra «para el Meta»: son corredores que atraviesan varios departamentos y el Anexo no desagrega cuánto corresponde a cada uno. Esa es, precisamente, la observación.

Y hay un antecedente que conviene tener sobre la mesa al discutir el tamaño del programa de red regional: en el departamento del Meta, el programa Caminos Comunitarios de la Paz Total mejoró **143,76 kilómetros entre 2023 y 2024, con \$12.496 millones y 62 convenios en 18 municipios**, según el reporte del Instituto Nacional de Vías del 19 de junio de 2026.

Para 2027 ese programa dispone, para todo el país, de \$50 mil millones (página impresa 358).

III. Lo que no pido, y por qué

Un escrito de enmiendas al presupuesto se juzga tanto por lo que propone como por lo que se abstiene de proponer. Dejo constancia de tres peticiones que este despacho examinó y descartó.

No pido aumentar el programa de Red Vial Regional ni crear un rubro para el Meta. Lo bloquea el artículo 351 de la Constitución, que exige aceptación escrita del ministro del ramo para aumentar una partida o incluir una nueva; y lo bloquea por la otra puerta el artículo 60 del Estatuto Orgánico, según el cual la solicitud de traslado o modificación de partidas corresponde al Ministro de Hacienda. Un congresista no traslada; a lo sumo solicita que se traslade. La vía que permitía tramitar enmiendas con impacto en el gasto —artículo 163 de la Ley 5 de 1992— fue derogada por el artículo 71 de la Ley 179 de 1994.

No pido condicionar el aplazamiento o el recorte por decreto del programa de Red Vial Regional a que no sea proporcionalmente mayor que el de la Red Vial Primaria. La reducción y el aplazamiento durante la ejecución son competencia del Gobierno, regulada en el Estatuto Orgánico y ejercida por decreto: una regla de proporcionalidad entre programas no instrumenta esa competencia, la sustituye. No existe norma preexistente que imponga esa relación, de modo que incumpliría el tercer requisito de la Sentencia C-006 de 2012 y quedaría expuesta al destino del artículo retirado del ordenamiento en la C-178 de 2021. Y es autodestructiva: el aplazamiento se decreta por razones de caja, y una regla rígida obligaría a aplazar red primaria para poder aplazar red regional.

No pido crear una sección presupuestal ni una entidad para la red terciaria. La estructura de la administración es de iniciativa privativa del Gobierno.

Conviene no cruzar dos requisitos que la Constitución redacta distinto: el artículo 351 exige aceptación escrita del ministro del ramo para aumentar una partida o crear una nueva; el artículo 349, concepto previo y favorable suscrito por el ministro del ramo para elevar el cómputo de una renta. Son dos cosas.

Las seis enmiendas que siguen se redactaron dentro de ese perímetro. Cada una abre con la fórmula de temporalidad, se refiere expresamente a la debida ejecución del presupuesto en los términos del Estatuto Orgánico y se ancla en una norma preexistente. Son los tres requisitos acumulativos que la Sentencia C-006 de 2012 exige a las disposiciones generales de una ley anual, y que la Corte volvió a aplicar en la C-178 de 2021. Las seis calcan además la técnica de artículos que ya están en el proyecto del Gobierno.



IV. Pliego de enmiendas

Enmienda PRIMERA · Desagregación territorial de las metas de producto de la red vial regional

Artículo nuevo. Desagregación territorial y reporte de cumplimiento de las metas de producto de la red vial regional. Durante la vigencia fiscal de 2027, y para la debida ejecución del presupuesto de inversión del Sector Transporte en los términos de los artículos 92 y 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías desagregarán por departamento y por municipio las metas de los indicadores de producto de vía secundaria y de vía terciaria —mantenimiento periódico o rutinario, mejoramiento, rehabilitación y construcción— previstas para la vigencia, e informarán el criterio técnico con que se efectuó la distribución.

La desagregación se registrará en la Plataforma Integrada de Inversión Pública – PIIP, o en la que haga sus veces, dentro de los tres (3) meses siguientes a la expedición del decreto de liquidación, y se publicará en el sitio web del Ministerio de Transporte en formato abierto y reutilizable.

Con cortes a 30 de junio y a 31 de diciembre de 2027, las mismas entidades reportarán al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de Planeación los kilómetros efectivamente intervenidos por departamento y por categoría de red, comparados con la meta desagregada, indicando las causas de las desviaciones. El Departamento Nacional de Planeación incorporará ese reporte al sistema de evaluación de gestión y de resultados a su cargo.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo se cumplirá con cargo a los recursos dispuestos en la presente vigencia para las entidades obligadas, sin que implique modificación de las apropiaciones aprobadas, aumento de los cómputos de rentas ni creación de rubros nuevos. La desagregación aquí prevista es indicativa y no constituye apropiación, desagregación vinculante del gasto ni título de ejecución.

Sustento. *Anclaje:* artículo 29 de la Ley 152 de 1994, conforme al cual los sistemas de evaluación de gestión y resultados «tendrán en cuenta el cumplimiento de las metas, la cobertura y la calidad de los servicios y los costos unitarios, y establecerán los procedimientos y obligaciones para el suministro de la información por parte de las entidades»; y artículos 92 y 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, que asignan al Departamento Nacional de Planeación la evaluación de la gestión y el seguimiento de los proyectos de inversión pública. La enmienda no crea la obligación de fijar y evaluar metas: le fija el nivel de desagregación territorial y la periodicidad del reporte. *Molde en el proyecto:* artículo 69, que impone reporte semestral con indicadores de impacto y avance «sin perjuicio de las obligaciones de reporte ya existentes», y artículo 46, que ya emplea el verbo «especificarán» sobre el SIIF Nación y la PIIP. *Cifra que la sostiene:* los 8 kilómetros de mantenimiento y los 97 de mejoramiento de vía terciaria del hecho 2, sobre 142.284 kilómetros de red, sin una sola columna de territorio en el cuadro que los publica.

Enmienda SEGUNDA · Trazabilidad de la sobretasa destinada a la Red Vial Terciaria

Artículo nuevo. Trazabilidad de los recursos de la sobretasa destinada a la Red Vial Terciaria. Durante la vigencia fiscal de 2027, y para la debida ejecución del presupuesto de rentas y del presupuesto de inversión en los términos del artículo 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte publicarán y reportarán al Departamento Nacional de Planeación el monto recaudado y asignado con cargo a los tres (3) puntos de la sobretasa de que trata el parágrafo 2 del artículo 10 de la Ley 2277 de 2022, destinados a la financiación de vías de la Red Vial Terciaria, indicando: el municipio y el departamento de destino de cada asignación; su condición o no de municipio PDET; los kilómetros de red terciaria objeto de intervención; y el acto administrativo mediante el cual se determinaron las condiciones, la forma de asignación y el mecanismo de ejecución de esos recursos.

La información se publicará en formato abierto y reutilizable dentro de los tres (3) meses siguientes a la expedición del decreto de liquidación y se actualizará con corte a 30 de junio y a 31 de diciembre de 2027.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo se cumplirá con cargo a los recursos dispuestos en la presente vigencia para las entidades obligadas, sin que implique modificación de las apropiaciones aprobadas, aumento de los cómputos de rentas ni creación de rubros nuevos. Este artículo no altera la destinación, las condiciones ni la forma de asignación que corresponde determinar al Gobierno nacional conforme a la norma que se invoca.

Sustento. Anclaje: parágrafo 2 del artículo 10 de la Ley 2277 de 2022, en la transcripción que de él hace el Anexo al Mensaje en su página impresa 453. Es una renta de destinación específica preexistente, y según el comunicado de la Corte Constitucional del 24 de junio de 2026 la Sentencia C-196 de ese año la declaró exequible por los cargos analizados. La enmienda no la crea, no la modifica y no la redirige: pide que se sepa dónde cae. *Molde en el proyecto:* artículo 66, que ya obliga a verificar el registro de los proyectos cofinanciados en el Banco Único de Proyectos de Inversión Pública. *Cifra que la sostiene:* las dos que el propio Anexo publica para esa renta —\$209 mil millones en el cuadro de rentas de destinación específica y \$212 mil millones en el texto del numeral 5.2.2.15—, cualquiera de las cuales supera los \$205.565 millones que el proyecto programa bajo el nombre «terciaria». La enmienda sirve además para resolver esa discrepancia, que hoy queda sin explicación en el documento del Gobierno.

Enmienda TERCERA · Vigencias futuras del Sector Transporte comprometidas contra 2027

Artículo nuevo. Información sobre compromisos de vigencias futuras del Sector Transporte. Durante la vigencia fiscal de 2027, y para la debida ejecución del presupuesto de inversión en los términos de los artículos 92 y 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con el concurso del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, informará al

Departamento Nacional de Planeación y publicará, por sección presupuestal y por programa del Sector Transporte, qué proporción de la apropiación de inversión de la vigencia corresponde a compromisos de vigencias futuras autorizados en vigencias anteriores y qué proporción es de libre programación.

El informe identificará, para los proyectos de asociación público privada, el límite anual de autorizaciones definido conforme al artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, su ejecución, y la correspondencia entre los proyectos y su registro en el Registro Único de Asociación Público Privada – RUAPP y en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional. Se publicará con corte a 31 de marzo y a 30 de septiembre de 2027 en formato abierto y reutilizable.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo se cumplirá con cargo a los recursos dispuestos en la presente vigencia para las entidades obligadas, sin que implique modificación de las apropiaciones aprobadas, aumento de los cómputos de rentas ni creación de rubros nuevos, ni autorización, modificación o desautorización de cupo alguno de vigencias futuras.

Sustento. *Anclaje:* artículo 26 de la Ley 1508 de 2012 —el Consejo Superior de Política Fiscal autoriza las vigencias futuras de asociaciones público privadas previo concepto favorable del Ministerio del ramo y del Departamento Nacional de Planeación y previo registro en el Banco de Proyectos, y el CONPES «definirá el límite anual de autorizaciones»— y artículo 25 de la misma ley, que hace público el Registro Único de Asociación Público Privada; más el artículo 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto. *Molde en el proyecto:* sus propios artículos 32 y 33, que regulan la modificación del plazo y de los cupos anuales de vigencias futuras y acreditan que la materia cabe en las disposiciones generales de la ley anual. *Cifra que la sostiene:* sobre la base del articulado, que incluye el servicio de la deuda, la Agencia Nacional de Infraestructura concentra \$10.759.400.868.739 —el 49,6 % del sector—, de los cuales \$2.490.771.107.743 son servicio de la deuda; y el Anexo enuncia catorce corredores concesionados como destino de vigencias futuras sin cuantificar qué proporción de la apropiación queda comprometida por ellas. El Congreso no puede deliberar sobre lo que ya está comprometido si no sabe cuánto lo está.

Enmienda CUARTA · Reporte territorial de la infraestructura fluvial y aeroportuaria

Artículo nuevo. Reporte territorial de la inversión en infraestructura de transporte fluvial y aéreo. Durante la vigencia fiscal de 2027, y para la debida ejecución del presupuesto de inversión en los términos de los artículos 92 y 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil especificarán en el Sistema Integrado de Información Financiera – SIIF Nación y en la Plataforma Integrada de Inversión Pública – PIIP, o en la que haga sus veces, los recursos de los programas de Infraestructura de Transporte Fluvial y de infraestructura y servicios de transporte aéreo ejecutados en cada departamento, con indicación de los muelles, puertos fluviales, kilómetros de vía navegable y aeródromos intervenidos, y del estado de la infraestructura atendida.

Rendirán informe semestral al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de Planeación, sin perjuicio de las obligaciones de reporte ya existentes.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo se cumplirá con cargo a los recursos dispuestos en la presente vigencia para las entidades obligadas, sin que implique modificación de las apropiaciones aprobadas, aumento de los cómputos de rentas ni creación de rubros nuevos.

Sustento. *Anclaje:* artículos 92 y 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto; artículo 29 de la Ley 152 de 1994; y artículos 16 y 17 de la Ley 105 de 1993, que incorporan los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos a la infraestructura departamental y municipal en la medida en que sean de su propiedad o les sean transferidos, de modo que el reparto territorial de esta inversión tiene consecuencias jurídicas sobre entidades territoriales. *Molde en el proyecto:* artículos 46 y 69. *Cifra que la sostiene:* el hecho 4, y en materia aérea el modo en que el Anexo presenta \$1,9 billones de la Aeronáutica Civil: un solo bloque «para el mejoramiento de los servicios aeroportuarios y de la navegación aérea de los aeropuertos de San Andrés y Providencia, Pasto, Rionegro, Valledupar, Leticia, Popayán, Armenia, Cali y Bucaramanga, entre otros; así como para los aeropuertos que conforman las regiones Meta, Antioquia, Cundinamarca, Norte de Santander y Atlántico entre otros» (página impresa 359). Nueve aeropuertos nombrados uno a uno y cinco regiones enteras agrupadas al final, sin una sola cifra separable. La Aeronáutica Civil dispone en total de \$4.046.821.070.346 sobre la base del articulado —el 18,7 % del sector—, con 95,6 % de recursos propios.

Enmienda QUINTA · Registro y desagregación de los proyectos viales cofinanciados con entidades territoriales

Artículo nuevo. Reporte de proyectos viales cofinanciados con entidades territoriales. Durante la vigencia fiscal de 2027, y para la debida ejecución del presupuesto de inversión en los términos de los artículos 9 y 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, y en desarrollo del deber de verificación del registro de los proyectos cofinanciados en el Banco Único de Proyectos de Inversión Pública, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías reportarán al Departamento Nacional de Planeación y publicarán la relación de los proyectos de infraestructura vial financiados o cofinanciados con recursos de la Nación en los que participen departamentos, distritos o municipios, indicando el departamento y el municipio, la categoría de la red intervenida conforme a los artículos 12, 16 y 17 de la Ley 105 de 1993, el valor del aporte de la Nación y el de la contrapartida territorial, y el código del proyecto en el Banco Único de Proyectos de Inversión Pública.

El reporte comprenderá los proyectos ejecutados directamente y los ejecutados mediante fiducias, encargos fiduciarios o patrimonios autónomos, y se publicará en formato abierto y reutilizable con corte a 30 de junio y a 31 de diciembre de 2027.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo se cumplirá con cargo a los recursos dispuestos en la presente vigencia para las entidades obligadas, sin que implique modificación de las

apropiaciones aprobadas, aumento de los cómputos de rentas ni creación de rubros nuevos, ni obligación de cofinanciar proyecto alguno.

Sustento. *Anclaje:* artículo 9 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, sobre el Banco Nacional de Programas y Proyectos, y numeral 3 del artículo 49 de la Ley 152 de 1994, que ordena a las entidades territoriales organizar bancos de programas y proyectos y sistemas de información; más los artículos 12, 16 y 17 de la Ley 105 de 1993, que determinan de quién es cada red. *Molde en el proyecto:* artículo 66, que ya obliga a verificar ese registro «para la correspondiente asignación de recursos de la Nación que cofinancian proyectos en cualquier nivel de gobierno» e incluye expresamente las fiducias y los patrimonios autónomos. La enmienda toma ese deber de verificación —que hoy no deja rastro público— y le añade la publicidad y la desagregación. *Cifra que la sostiene:* de los 142.284 kilómetros de red terciaria del país, 100.748 son municipales y 13.959 departamentales. El 80,6 % de la red pertenece a entidades cuya capacidad de intervenirla depende de la cofinanciación de la Nación.

Enmienda SEXTA · Publicidad de las obligaciones por sentencias y conciliaciones de contratos de concesión

Artículo nuevo. Información sobre las obligaciones de contratos de concesión reconocidas como deuda pública. Durante la vigencia fiscal de 2027, y para la debida ejecución del presupuesto en los términos del artículo 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías publicarán y reportarán al Departamento Nacional de Planeación la relación de las obligaciones surgidas de contratos de concesión por concepto de sentencias y conciliaciones que se reconozcan como deuda pública durante la vigencia, con indicación del contrato de concesión, del corredor vial y de los departamentos que atraviesa, del valor reconocido, de la autoridad que profirió la decisión y de la fecha del acuerdo de pago suscrito con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

La información se publicará en formato abierto y reutilizable con corte a 30 de junio y a 31 de diciembre de 2027, sin perjuicio de las reservas legales que amparen piezas procesales determinadas.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo se cumplirá con cargo a los recursos dispuestos en la presente vigencia para las entidades obligadas, sin que implique modificación de las apropiaciones aprobadas, aumento de los cómputos de rentas ni creación de rubros nuevos, ni condicionamiento alguno del reconocimiento, del monto o de la oportunidad de pago de esas obligaciones.

Sustento. *Anclaje:* el propio artículo 60 del proyecto, que dispone: «La Nación podrá reconocer como deuda pública las obligaciones a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura y del Instituto Nacional de Vías, surgidas de los contratos de concesión por concepto de sentencias y conciliaciones hasta por quinientos mil millones de pesos (\$500.000.000.000); en estos casos serán reconocidas mediante la emisión de bonos u

otros títulos de deuda pública en condiciones de mercado, para lo cual deberá surtir el procedimiento previsto en el artículo 29 de la Ley 344 de 1996 y sus normas reglamentarias, en lo pertinente». El artículo continúa, y la frase siguiente importa: «La responsabilidad por el pago de las obligaciones a que hace referencia el inciso anterior es de la Agencia Nacional de Infraestructura y del Instituto Nacional de Vías, según corresponda». Y su parágrafo advierte que la emisión «no implica operación presupuestal y solo debe presupuestarse para efectos de su redención y pago de intereses». *Anclaje complementario:* artículo 93 del Estatuto Orgánico del Presupuesto.

La enmienda no toca la autorización ni la responsabilidad que el artículo asigna: las hace visibles. *Molde en el proyecto:* artículo 69, y el propio artículo 60, que ya distingue con precisión entre reconocimiento de deuda y operación presupuestal. *Cifra que la sostiene:* el proyecto habilita hasta \$500.000 millones de reconocimiento por litigios de contratos de concesión —autorización de reconocimiento como deuda, que no es apropiación de gasto y así debe leerse— y programa \$205.565 millones para todo lo que llama red terciaria. Ni el articulado ni el Anexo dicen de qué contratos ni de qué corredores se trata, y esos corredores atraviesan departamentos concretos cuyos representantes deliberan aquí.

V. Tres preguntas al Gobierno nacional

Las siguientes no requieren enmienda y pueden resolverse en el curso del debate. De sus respuestas depende que este despacho acompañe o no la aprobación del proyecto.

Metas de red terciaria. ¿A qué departamentos corresponden los 97 kilómetros de vía terciaria mejorada y los 8 kilómetros de vía terciaria con mantenimiento previstos para 2027, y con qué criterio técnico se distribuyeron?

Sobretasa de la Ley 2277 de 2022. ¿Cuál es la cifra correcta de recaudo estimado para 2027 por los tres puntos de la sobretasa destinada a red vial terciaria: los \$209 mil millones del cuadro de rentas de destinación específica o los \$212 mil millones del numeral 5.2.2.15? ¿Y mediante qué acto administrativo determinó el Gobierno nacional las condiciones, la forma de asignación y el mecanismo de ejecución que le ordena esa norma, con la prioridad para municipios PDET que ella exige?

Informe regional. ¿En qué fecha se pondrá a disposición de estas comisiones el informe regional y departamental del presupuesto de inversión de 2027 que ordena el artículo 8 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, y con qué nivel de desagregación territorial?

VI. Límites de la verificación

Este despacho declara lo que no alcanzó a cerrar, para que ningún dato de este escrito se lea con más respaldo del que tiene. La designación de ponentes no está verificada contra el registro institucional en ninguna de las cuatro comisiones, y al momento de suscribir este escrito no hay ponencia radicada ni publicada en la Gaceta del Congreso. Por esa razón se dirige a las presidencias y no a ponentes nominados.

El monto definitivo del presupuesto fue sometido a decisión de estas comisiones en la sesión convocada para el 14 de septiembre de 2026 a las 2:00 p. m. Este escrito se redactó antes de esa sesión y no incorpora su resultado.

No existe una cifra de «Presupuesto General de la Nación 2027 para el Meta» y este escrito no la construye. El presupuesto se aprueba por sección y por entidad. La regionalización indicativa más reciente consultable en SICODIS corresponde a 2025 y asigna al Meta \$1.294.451.644.290, el 1,57 % de la inversión del Presupuesto General de la Nación de ese año. Es programación indicativa: no es apropiación, no es ejecución y no crea derecho.

No se pudo establecer cuántos kilómetros de red terciaria tiene el departamento del Meta. La fuente disponible —el alcance de inventario fijado por la Agencia para la Infraestructura del Meta en 2021— asciende a 8.605,97 kilómetros de red departamental y municipal de segundo y tercer orden combinados, sin separar una categoría de la otra, y corresponde al alcance de un inventario y no a su resultado. Por eso este escrito argumenta sobre la cifra nacional del CONPES 3857 de 2016 y no sobre una cifra departamental.

Tampoco se estableció el estado de la red vial primaria del Instituto Nacional de Vías en el departamento. El informe semestral de estado de la red es público y se publica por Direcciones Territoriales, pero comprende únicamente red primaria; y el propio Instituto advierte que en el corte 2026-1 el aplicativo de gestión de pavimentos solo se implementó en Atlántico, Bolívar, Caldas y La Guajira, de modo que ese corte no es comparable entre departamentos.

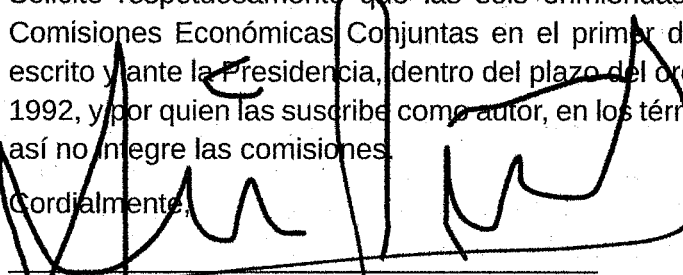
La proporción de la apropiación de 2027 comprometida en vigencias futuras no se cita porque el Anexo al Mensaje no la publica: reconoce que esos recursos «se incluyen» sin cuantificarlos. Esa ausencia es, precisamente, el objeto de la enmienda tercera.

El texto del párrafo 2 del artículo 10 de la Ley 2277 de 2022 se cita aquí a través del Anexo al Mensaje, que lo transcribe en su página impresa 453 y que sí se leyó íntegro. La ficha del texto consolidado disponible en el Gestor Normativo viene degradada por digitalización en ese párrafo, de modo que ninguna frase de este escrito se apoya en ella. De la Sentencia C-196 de 2026 se toman únicamente su identificación y su decisión de exequibilidad por los cargos analizados, del comunicado de la Corte Constitucional del 24 de junio de 2026; no se leyó el texto íntegro y no se le atribuye ninguna otra regla.

Los agregados sectoriales que el Anexo emplea en su relato —«la Agencia Nacional de Infraestructura contempla apropiaciones por \$7,6 billones», «en el INVÍAS se contemplan apropiaciones por \$5,8 billones»— están contruidos sobre una agrupación distinta de la del articulado, que implica un universo cercano a \$47,8 billones y no corresponde al sector Transporte. Este escrito no los utiliza: todas las cifras de apropiación provienen del artículo 2 del articulado, y las de proyecto y de meta física, de los cuadros y del relato del Anexo, con la página impresa indicada.

Solicito respetuosamente que las seis enmiendas se sometan a consideración de las Comisiones Económicas Conjuntas en el primer debate del proyecto. Se presentan por escrito y ante la Presidencia, dentro del plazo del ordinal 2a. del artículo 160 de la Ley 5 de 1992, y por quien las suscribe como autor, en los términos del ordinal 1a. del mismo artículo, así no integre las comisiones.

Cordialmente,


MILTON VIRGILIO CARREÑO SÁNCHEZ

Representante a la Cámara por el departamento del Meta

Comisión Primera Constitucional Permanente

Copia: Ministerio de Transporte.