



Bogotá D.C.

Doctor

Diego Alejandro González

Secretario General Senado de la República

Ciudad.

Ref.: Radicación Proyecto de Ley No. _____ de 2026

“Por medio de la cual se modifica el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019”

Apreciado doctor:

En concordancia con el artículo 154 de la Constitución Política de Colombia y los artículos 139 y 140 de la Ley 5.ª de 1992, nos permitimos radicar ante la Secretaría General del Senado de la República el Proyecto de Ley “Por medio de la cual se modifica el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019”.

Cordialmente,

Juan Carlos Garcés Rojas

Senador de la República

Luis Alfonso Chávez

Representante a la Cámara

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 #8-68 Oficina 702B Bogotá - Colombia
E-mail: juan.garcés@senado.gov.co Web: www.juancarlosgarcesrojas.org

Proyecto de Ley No. ____ de 2026

“Por medio de la cual se modifica el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019”

Artículo 1. Objeto.

El proyecto de ley tiene por objeto modificar el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019 para garantizar que los municipios o distritos donde se ubican aeropuertos concesionados mantengan el veinte por ciento (20%) de los ingresos por concepto de contraprestación aeroportuaria, cuando la operación del aeropuerto pase a ser asumida por la Aeronáutica Civil.

Artículo 2. Modifíquese el Artículo 151 de la Ley 2010 de 2019, el cual quedará así:

ARTÍCULO 151. CONTRAPRESTACIONES AEROPORTUARIAS. En los contratos de concesión o de Asociación Público Privada, suscritos o que se suscriban, que tengan por objeto la construcción, mejoramiento o rehabilitación y/o la operación de uno o varios aeropuertos de propiedad de entidades del orden nacional en los que se establezca una contraprestación a favor del concedente, el veinte por ciento (20%) del total de la contraprestación se trasladará a los municipios y/o distritos en los que se encuentren ubicados los correspondientes aeropuertos objeto de la concesión, en el caso que una concesión incluya varios aeropuertos, los recursos se distribuirán entre los municipios donde operan, de acuerdo a su participación en el total de pasajeros movilizados por la concesión. En los casos que la operación de los aeropuertos esté en concesión y pasa a estar a cargo de la Unidad Especial de

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Infraestructura, o la entidad que haga sus veces, los municipios y/o distritos en los que se encuentren ubicados los correspondientes aeropuertos recibirán una compensación igual al veinte por ciento (20%) del total de los ingresos recibidos. Estos recursos serán destinados por la entidad territorial correspondiente, a la construcción y/o mejoramiento de las vías, la construcción y/u operación de infraestructuras de servicios conexos al de transporte público y la implementación y/u operación de sistemas de transporte público colectivo o masivo que den acceso y mejoren la conectividad del aeropuerto correspondiente. Del ochenta por ciento (80%) restante de la contraprestación a trasladarse, se descontará la contraprestación establecida en el Artículo 308 de la Ley 1955 de 2019, para gastos de funcionamiento de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil y la Agencia Nacional de Infraestructura, o las entidades que hagan sus veces.

PARÁGRAFO. En el caso en que un aeropuerto se encuentre en más de un municipio o en varias entidades territoriales, los recursos de la contraprestación se distribuirán en función de la proporción de área de cada entidad territorial respecto al área total de cada aeropuerto, incluyendo áreas concesionadas y no concesionadas. El área total del respectivo aeropuerto será informada por la Aerocivil.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Las disposiciones contenidas en el presente artículo aplicarán en aquellos casos en los que los aeropuertos hayan pasado de estar en concesión a estar a cargo de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Infraestructura, o la entidad que haga sus veces, dentro de los 4 años anteriores a la promulgación de la presente ley, no obstante, los beneficios

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

económicos derivados de la compensación territorial prevista en el presente artículo se aplicarán exclusivamente respecto de las operaciones que se causen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley.

En ningún caso la entrada en vigencia de la presente ley dará lugar al reconocimiento, reposición, liquidación o giro de sumas correspondientes a períodos anteriores a su vigencia ni a vigencias fiscales fenecidas.

Artículo 3. Vigencia.

La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los honorables congresistas,

Juan Carlos Garcés Rojas

Senador de la República

Luis Alfonso Chávez

Representante a la Cámara

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto

El proyecto de ley tiene por objeto modificar el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019 para garantizar que los municipios o distritos donde se ubican aeropuertos concesionados mantengan el veinte por ciento (20%) de los ingresos de contraprestación aeroportuaria, cuando la operación del aeropuerto pase a ser asumida por la Aeronáutica Civil.

2. Consideraciones

El transporte aéreo es un factor clave para el desarrollo regional y la competitividad nacional. Según datos de la Aeronáutica Civil, Colombia tiene 590 aeropuertos y aeródromos, distribuidos a lo largo del territorio nacional. Dada esa importancia, la Constitución y la ley han reconocido que el transporte aéreo es un servicio público esencial, que debe prestarse de manera ininterrumpida en condiciones de eficiencia y calidad.

Durante los últimos años, Colombia ha incrementado la cobertura y el número de pasajeros movilizados en el territorio nacional, es así como durante el 2024 se movilizaron 56.560.000 pasajeros por todas las terminales aéreas de Colombia,

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



representando un incremento de 7.097.000 en comparación con el año 2023; lo que en términos porcentuales indica una variación año a año del 14,3%. ¹



	2023	2024	VAR. ABSOLUTA 2024 - 2023	VARIACIÓN % 2024 - 2023
TOTAL PERIODO	49.463.000	56.560.000	7.097.000	14,3%
Internacionales	19.722.000	23.233.000	3.511.000	17,8%
Domésticos	29.741.000	33.327.000	3.586.000	12,1%

De igual forma, el aumento se presenta en los aeropuertos que se encuentran bajo concesión, pues, en los 15 aeropuertos concesionados, durante los primeros tres meses del año 2025, se movilizaron más de 20,9 millones de pasajeros, pasando de movilizar más de 77 millones de pasajeros en 2022 a 85 millones en 2024. ²

¹ Aeronáutica Civil 2024. https://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/2024_-Record-historico-en-pasajeros-y-carga-aerea-desde-y-hacia-El-Pais-de-la-Belleza.aspx

² Aeronáutica Civil 2025. <https://www.ani.gov.co/mas-de-209-millones-de-pasajeros-se-movilizaron-por-los-15-aeropuertos-concesionados-cargo-de-la-ani#:~:text=Cabe%20destacar%20que%20las%20terminales,cifra%20r%C3%A9cord%20para%20el%20pa%C3%ADs>

Actualmente, el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019 establece que, en los contratos de concesión en la operación de aeropuertos, el 20% del total de la contraprestación se traslada a los municipios donde se encuentra ubicado el respectivo aeropuerto.

Dicha contraprestación es fundamental tanto para los municipios, como para la continua prestación del servicio aéreo en condiciones de eficiencia y calidad, toda vez que los recursos que reciben los municipios por concepto de contraprestación aeroportuaria están destinados, de acuerdo con lo que establece la ley, a tres fines fundamentales:

- La construcción y/o mejoramiento de las vías de acceso al aeropuerto.
- La construcción y/u operación de infraestructuras de servicios conexos al transporte público como paraderos, terminales de buses, cicloinfraestructura, entre otros.
- La implementación y/u operación de sistemas de transporte público colectivo o masivo que mejoren la conectividad del aeropuerto correspondiente con el municipio o región.
- Entre otros.

Estos recursos provenientes de la contraprestación permiten inversiones que favorecen a los pasajeros y a la eficiencia del transporte, pero también dinamizan la economía local, reducen los tiempos de desplazamiento y mejoran la calidad de vida de los habitantes del municipio y la región. De igual forma, estas inversiones permiten cerrar brechas de infraestructura y atender las necesidades de los municipios, los cuales, sin estos recursos, no podrían garantizar su desarrollo y

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

construcción, ni podrían competir en igualdad de condiciones con otros municipios en el resto del país.

A pesar de lo anterior, el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019 no prevé qué sucede en los casos en los que, terminado el contrato de concesión, la operación es asumida por la Aeronáutica Civil o la entidad que haga sus veces, generando un desbalance económico en aquellos municipios que, intempestivamente, dejan de percibir dichos recursos.

Sin estos recursos, los municipios receptores de los departamentos dejan de percibir recursos que para ellos resultan fundamentales para dinamizar la economía local, el desarrollo de la infraestructura, el turismo y la competitividad a nivel nacional e internacional.

Es cierto que, al ser un servicio público esencial, bajo ninguna circunstancia debe interrumpirse la prestación del servicio aéreo, incluso en los casos en los que acaba la concesión y la operación pasa a estar a cargo de La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o la entidad que haga sus veces.

No obstante, esta situación, no debe generar un desequilibrio financiero para aquellos municipios receptores que, de un momento a otro, dejan de recibir esta compensación. Para solucionar esta problemática, la iniciativa busca adicionar una disposición en la que se dispone qué sucede en aquellos casos en los que un aeropuerto está concesionado y pasa a estar a cargo de la Aeronáutica Civil, de modo tal que los municipios conserven los ingresos correspondientes a la compensación

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

aeroportuaria, incluso cuando la operación pasa a estar a cargo de la entidad estatal encargada.

3. Contenido de la iniciativa

La iniciativa cuenta con tres artículos, los cuales disponen:

Art. 1 – Objeto del proyecto.

Art. 2 – Modifica el Artículo 151 de la Ley 2010 de 2019, garantizando que los municipios o distritos donde se ubican aeropuertos concesionados mantengan el veinte por ciento (20%) de los ingresos por concepto de contraprestación aeroportuaria, cuando la operación del aeropuerto pase a ser asumida por la Aeronáutica Civil.

Art. 3 – Vigencia.

4. Cambios en la legislación

Legislación actual	Texto propuesto
Artículo 151 de la Ley 2010 ARTÍCULO 151. CONTRAPRESTACIONES AEROPORTUARIAS. En los contratos de concesión o de Asociación Público Privada, suscritos o que se suscriban que	ARTÍCULO 151. CONTRAPRESTACIONES AEROPORTUARIAS. En los contratos de concesión o de Asociación Público Privada, suscritos o que se suscriban que

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

tengan por objeto la construcción, mejoramiento o rehabilitación y/o la operación de uno o varios aeropuertos de propiedad de entidades del orden nacional en los que se establezca una contraprestación a favor del concedente, el veinte por ciento (20%) del total de la contraprestación se trasladará a los municipios y/o distritos en los que se encuentren ubicados los correspondientes aeropuertos objeto de la concesión, en el caso que una concesión incluya varios aeropuertos, los recursos se distribuirán entre los municipios donde operan, de acuerdo a su participación en el total de pasajeros movilizados por la concesión. Estos recursos serán destinados por la entidad territorial correspondiente, a la construcción y/o mejoramiento de las vías, la construcción y/u operación de infraestructuras de servicios conexos al de transporte público y la implementación y/u operación de sistemas de transporte público colectivo o masivo que den acceso y mejoren la conectividad del aeropuerto correspondiente. Del ochenta por ciento (80%) restante de la contraprestación a trasladarse se descontará la contraprestación establecida en el Artículo 308 la Ley 1955 de 2019, para gastos de funcionamiento de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil y la Agencia

tengan por objeto la construcción, mejoramiento o rehabilitación y/o la operación de uno o varios aeropuertos de propiedad de entidades del orden nacional en los que se establezca una contraprestación a favor del concedente, el veinte por ciento (20%) del total de la contraprestación se trasladará a los municipios y/o distritos en los que se encuentren ubicados los correspondientes aeropuertos objeto de la concesión, en el caso que una concesión incluya varios aeropuertos, los recursos se distribuirán entre los municipios donde operan, de acuerdo a su participación en el total de pasajeros movilizados por la concesión. **En los casos que la operación de los aeropuertos esté en concesión y pase a estar a cargo de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Infraestructura, o la entidad que haga sus veces, los municipios y/o distritos en los que se encuentren ubicados los correspondientes aeropuertos recibirán una compensación igual al veinte por ciento (20%) del total de los ingresos recibidos.** Estos recursos serán destinados por la entidad territorial correspondiente, a la construcción y/o mejoramiento de las vías, la construcción y/u operación de infraestructuras de servicios conexos al de transporte público y la

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Nacional de Infraestructura, o las entidades que haga sus veces.

PARÁGRAFO. En el caso en que un aeropuerto se encuentre en más de un municipio o en varias entidades territoriales, los recursos de la contraprestación se distribuirán en función de la proporción de área de cada entidad territorial respecto al área total de cada aeropuerto, incluyendo áreas concesionadas y no concesionadas. El área total del respectivo aeropuerto será informada por la Aerocivil.

implementación y/u operación de sistemas de transporte público colectivo o masivo que den acceso y mejoren la conectividad del aeropuerto correspondiente. Del ochenta por ciento (80%) restante de la contraprestación a trasladarse se descontará la contraprestación establecida en el Artículo 308 la Ley 1955 de 2019, para gastos de funcionamiento de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil y la Agencia Nacional de Infraestructura, o las entidades que hagan sus veces.

PARÁGRAFO. En el caso en que un aeropuerto se encuentre en más de un municipio o en varias entidades territoriales, los recursos de la contraprestación se distribuirán en función de la proporción de área de cada entidad territorial respecto al área total de cada aeropuerto, incluyendo áreas concesionadas y no concesionadas. El área total del respectivo aeropuerto será informada por la Aerocivil.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Las disposiciones contenidas en el presente artículo aplicarán en aquellos casos en los que los aeropuertos hayan pasado de estar en concesión a estar a cargo de la Unidad Especial de Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

	<u>de Infraestructura, o la entidad que haga sus veces, dentro de los 4 años anteriores a la promulgación de la presente ley, no obstante, los beneficios económicos derivados de la compensación territorial prevista en el presente artículo se aplicarán exclusivamente respecto de las operaciones que se causen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley.</u> <u>En ningún caso la entrada en vigencia de la presente ley dará lugar al reconocimiento, reposición, liquidación o giro de sumas correspondientes a períodos anteriores a su vigencia ni a vigencias fiscales fenecidas.</u>
--	---

5. Antecedentes

El artículo 151 fue incorporado a la legislación nacional mediante la Ley 2010 de 2019. En el texto original se dispuso el traslado del 20% de la contraprestación a los municipios.

Posteriormente, el mencionado artículo fue modificado en dos ocasiones, inicialmente mediante la Ley 2277 de 2022 y posteriormente, por medio de la Ley 2294 de 2023.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

6. Impacto fiscal

Al respecto del impacto fiscal, es pertinente tener en cuenta que la honorable Corte Constitucional en su jurisprudencia ha mencionado que:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7.º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, (...). 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. Ello 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 ha 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. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Ministerio, el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819 de 2003 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”.

Adicionalmente, en Sentencia C-911 de 2007, la Corte Constitucional ha señalado que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7.º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Ahora bien, teniendo en cuenta que en el cuerpo del proyecto de ley se prevé la aplicación retroactiva de las medidas allí propuestas, durante el trámite legislativo y oportunamente se ha de solicitar al Ministerio de Hacienda su concepto sobre el proyecto.

7. Conflicto de intereses.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir que no se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés, por cuanto el contenido de esta iniciativa legislativa es impersonal, general y abstracto y no puede predicarse un beneficio particular, actual y directo que impida participar de la discusión y votación de este proyecto de ley.

No obstante, de acuerdo con el artículo 286 de la ley 5 de 1992, es deber de cada congresista declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones, por lo anterior, si un congresista considera que incurre en algún conflicto de interés, deberá declararlo y ponerlo a consideración de la corporación.

Atentamente,

Juan Carlos Garcés Rojas
Senador de la República

Luis Alfonso Chávez
Representante a la Cámara

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA