



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 498

Bogotá, D. C., martes, 19 de mayo de 2026

EDICIÓN DE 7 PÁGINAS

DIRECTORES: **DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ** **JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
 www.secretariassenado.gov.co www.camara.gov.co

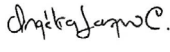
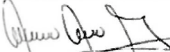



RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO


## SENADO DE LA REPÚBLICA

### CARTAS DE ADHESIÓN

#### CARTA DE ADHESIÓN DE FIRMAS A LA PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 550 DE 2026 CÁMARA, 369 DE 2026 SENADO

por la cual se adiciona el Presupuesto General de la Nación de la vigencia fiscal de 2026.

<p><b>RICHARD FUELANTALA</b> Ponente</p>  <p><b>ANGÉLICA LOZANO</b> Ponente</p>		<p><b>CARLOS ABRAHAM JIMENEZ</b> Ponente</p> <p><b>PAULINO RIASCOS RIASCOS</b> Ponente</p>	
<p><b>Comisión Tercera Senado</b></p>			
<p><b>LILIANA ESTHER BITAR CASTILLA</b> Ponente</p>  <p><b>ALEXÁNDER LÓPEZ MAYA</b> Ponente</p>		<p><b>ANTONIO LUIS ZABARAÍN GUEVARA</b> Ponente</p>  <p><b>ANA CAROLINA ESPITIA JEREZ</b> Ponente</p>	
<p><b>JUAN DIEGO ECHAVARRÍA SÁNCHEZ</b> Ponente</p> 		<p><b>JOSÉ ALFREDO GNECCO ZULETA</b> Ponente</p> 	
<p><b>MARÍA ANGÉLICA GUERRA LÓPEZ</b> Ponente</p>		<p><b>KARINA ESPINOSA OLIVER</b> Ponente</p>	

	<b>Comisión Cuarta</b>		
	<b>Nota Interna</b>		
	<b>Periodo Constitucional 2022-2026</b> <b>Legislatura 2025 - 2026</b>		
CÓDIGO	I-G-3-F01	VERSIÓN	01-2016
PÁGINA	1 de 1		

CCCP3.4-0337-26  
Bogotá D.C., 19 de mayo de 2026


Doctores  
**ALFREDO ROCHA ROJAS**  
 Secretario Comisión Cuarta  
 H. Senado de la República  
**RAFAEL OYOLA ORDOSGOITIA**  
 Secretario Comisión Tercera  
 H. Senado de la República  
**ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA**  
 Secretaria Comisión Tercera  
 H. Cámara de Representantes  
 Ciudad.

**REF:** Adhesión de firmas a la ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 550 de 2026, 369 de 2026 Senado.

Respetados doctores.

Por medio de la presente, me permito manifestar la adhesión de las firmas de los Honorables Senadores ANTONIO LUIS ZABARAÍN y JUAN DIEGO ECHEVERRI SÁNCHEZ a la ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 550 de 2026 Cámara – 369 de 2026 Senado, “POR LA CUAL SE ADICIONA EL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN DE LA VIGENCIA FISCAL DE 2026”, en calidad de ponentes de la mencionada iniciativa legislativa, con el fin de que esta adhesión sea anexada al expediente legislativo correspondiente.

Cordialmente,

  
**JUAN ALBERTO DUQUE GARCÍA**  
 Secretario General  
 Comisión Cuarta Constitucional Permanente

**COMISION CUARTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

CCU-CS-4226-2026  
Bogotá, 19 de mayo de 2026

**PARA: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ**  
Secretario General

**DE: ALFREDO ROCHA ROJAS**  
Secretario Comisión Cuarta

**Asunto: ADHESIÓN DE FIRMAS PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY No. 369/26 SENADO**

Para el trámite respectivo, de manera atentamente me permito remitir al Correo Electrónico de su despacho, oficio con radicado No. CCCP3.4-0337-26, suscrito por el Doctor **JUAN ALBERTO DUQUE GARCÍA**, Secretario General de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, el cual contiene **"Adhesión de firmas a la Ponencia para Primer Debate"**, del Proyecto de Ley No 369/26 Senado -550/26 Cámara **"POR LA CUAL SE ADICIONA EL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN DE LA VIGENCIA FISCAL DE 2026"**.

Anexo lo enunciado.

Atentamente,

  
**ALFREDO ROCHA ROJAS**  
Secretario

Proyecto: Luz Mary Veloza  
Reviso: Edwin Carreazo

## CONCEPTOS JURÍDICOS

### CONCEPTO JURÍDICO DE LA UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 186 DE 2025 SENADO

*por medio del cual se busca garantizar el reconocimiento y pago de la pensión especial de vejez por ocupaciones de alto riesgo para la salud y se dictan otras disposiciones.*

<p><b>Universidad Externado</b>   FACULTAD DE DERECHO Departamento de Derecho Laboral y Seguridad Social</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">Calle 12 n.º 1-17 este, Edificio A, Oficina 304 Bogotá, Colombia   <a href="mailto:derlaboral@externado.edu.co">derlaboral@externado.edu.co</a> www.externado.edu.co   www.senado.gov.co</p> <p>Bogotá D.C., 13 de mayo de 2026</p> <p>Señores <b>Comisión Séptima de Senado de la República</b></p> <p><b>Referencia:</b> Proyecto de Ley No. 186 de 2025 "Por medio del cual se busca garantizar el reconocimiento y pago de la pensión especial de vejez por ocupaciones de alto riesgo para la salud y se dictan otras disposiciones".</p> <p><b>MANUEL GERARDO DUARTE TORRES Y DANIELA GÓMEZ CETINA</b>, en calidad de docentes investigadores del Departamento de Derecho Laboral de la Universidad Externado de Colombia, respetuosamente nos permitimos intervenir en el trámite del Proyecto de Ley No. 186 de 2025 Senado, "Por medio del cual se busca garantizar el reconocimiento y pago de la pensión especial de vejez por ocupaciones de alto riesgo para la salud y se dictan otras disposiciones", con el propósito de presentar algunas observaciones jurídicas frente a los siguientes artículos:</p> <p><b>1. ARTÍCULO 12: CONTRATACIÓN LABORAL EN ACTIVIDADES DE ALTO RIESGO PARA LA SALUD</b></p> <p>Frente a esta disposición, se advierte un problema de técnica legislativa y de coherencia con la naturaleza jurídica del contrato de trabajo. La existencia de una relación laboral no depende del nivel de riesgo de la actividad ejecutada, sino de la configuración de los elementos esenciales previstos en el artículo 23 del Código Sustantivo del Trabajo, esto es, la prestación personal del servicio, la remuneración y, especialmente, la continuada subordinación o dependencia<sup>1</sup>.</p> <p>Una regla en ese sentido podría producir efectos desproporcionados frente a la autonomía contractual, la libertad de empresa y la posibilidad de estructurar relaciones civiles o comerciales legítimas, especialmente en sectores donde intervienen contratistas especializados en actividades de alto riesgo.</p> <p><small><sup>1</sup> ARTÍCULO 23. ELEMENTOS ESENCIALES. &lt;Artículo subrogado por el artículo 1o. de la Ley 50 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:&gt;</small></p> <p><small>1. Para que haya contrato de trabajo se requiere que concurren estos tres elementos esenciales:</small></p> <p style="margin-left: 20px;"><small>a. La actividad personal del trabajador, es decir, realizada por sí mismo;</small></p> <p style="margin-left: 20px;"><small>b. La continuada subordinación o dependencia del trabajador o trabajadora respecto del empleador, que faculta a este para exigirle el cumplimiento de órdenes, en cualquier momento, en cuanto al modo, tiempo o cantidad de trabajo, e imponer reglamentos, la cual debe mantenerse por todo el tiempo de duración del contrato. Todo ello sin que afecte el honor, la dignidad y los derechos mínimos del trabajador o trabajadora, en concordancia con los tratados o convenios internacionales sobre derechos humanos relativos a la materia ratificados por Colombia que sean de carácter vinculante.</small></p>	<p>Ahora bien, si la finalidad de la norma es garantizar la protección en riesgos laborales de quienes ejecutan actividades de alto riesgo sin estar vinculados mediante contrato de trabajo, esa protección ya encuentra desarrollo normativo. En efecto, tratándose de contratistas que ejecutan actividades clasificadas en niveles de riesgo IV y V, corresponde al contratante realizar la afiliación y asumir el pago de la cotización al Sistema General de Riesgos Laborales, conforme al artículo 2.2.4.2.2.5 del Decreto 1072 de 2015.</p> <p><b>2. FRENTE A LA FUNCIÓN ASIGNADA AL MIN TRABAJO (ARTS 4 Y 5 DEL PROYECTO)- EXPEDICIÓN DE CERTIFICACIÓN DE OCUPACIÓN DE ALTO RIESGO</b></p> <p>Frente a los artículos 4 y 5, se advierte que el Ministerio del Trabajo no sería la autoridad idónea para definir, mediante una certificación administrativa, si un trabajador desempeña o desempeñó una ocupación de alto riesgo, especialmente cuando tal determinación puede generar consecuencias económicas y sancionatorias de alta gravedad para el empleador.</p> <p>En efecto, si el empleador no reconoce que la actividad desarrollada corresponde a una ocupación de alto riesgo, dicha controversia debería resolverse en sede judicial, dentro de un proceso en el que puedan practicarse los medios probatorios pertinentes, conducentes y necesarios para establecer las condiciones reales de prestación del servicio, el nivel de exposición, la habitualidad de la labor y la naturaleza del riesgo. En ese escenario, además, debe garantizarse la contradicción no solo del empleador, sino también de Colpensiones, en la medida en que la decisión puede incidir directamente en el reconocimiento de la pensión especial y en la financiación de la prestación.</p> <p>Lo anterior cobra mayor importancia si se tiene en cuenta que, conforme al artículo 5 del proyecto, la certificación del Ministerio no tendría efectos meramente declaratorios, pues una vez se confirme que la ocupación es de alto riesgo, debe darse traslado a Colpensiones para iniciar acciones de cobro y a la UGPP para adelantar el proceso de fiscalización correspondiente. Es decir, una decisión administrativa expedida en un término de treinta días calendario podría activar cobros, investigaciones y eventuales sanciones contra el empleador, sin que el proyecto regule un verdadero escenario probatorio y contradictorio.</p> <p>No puede pasarse por alto que, conforme a lo dispuesto en el artículo 486 del CST, los funcionarios del Ministerio del Trabajo no están facultados para declarar derechos individuales ni para definir controversias cuya decisión se encuentra atribuida a los jueces.</p> <p>Así también lo reconoció el Consejo de Estado, Sección Primera, en Sentencia de radicación 11001032400020110030200, del 20 de noviembre de 2020:</p> <p style="margin-left: 20px;"><small>120. Visto el numeral 1 del artículo 486 del CST, la Sala advierte que a los funcionarios del Ministerio de Trabajo, dentro de los cuales se encuentran los inspectores, les fue atribuida la facultad administrativa de vigilar e inspeccionar en cualquier momento a "toda empresa" con el fin de impedir la violación de las disposiciones relativas a las condiciones de trabajo y a la protección de los derechos de los trabajadores en el ejercicio de su profesión, de allí que puedan intervenir, ordenando las medidas</small></p>
---	--

preventivas necesarias para que cese la vulneración. Empero dicha función no los faculta para [...] declarar derechos individuales ni definir controversias cuya decisión esté atribuida a los jueces [...]"

Adicionalmente, resulta problemático que el artículo 4 permita solicitar la certificación incluso a trabajadores que ya no se encuentren laborando o que ya no ejecuten la ocupación presuntamente riesgosa. En esos casos, la inspección presencial del lugar de trabajo, que el artículo 5 exige como regla general, torna difícil de realizar, pues sería necesario reconstruir condiciones laborales pasadas, cosa que difícilmente puede adelantarse de manera inmediata para cumplir el término de 30 días previsto en el proyecto.

Por ello, la calificación de una actividad como de alto riesgo, cuando existe controversia entre trabajador y empleador, debería ventilarse en el marco de un proceso judicial, con plena garantía del debido proceso, práctica de pruebas y posibilidad real de contradicción para todos los sujetos afectados por la decisión. El Ministerio podría cumplir una función de inspección, orientación o remisión de información, pero no definir de manera casi definitiva una controversia con efectos pensionales, fiscales y sancionatorios.

**3. FRENTE AL ARTÍCULO 11. CREACIÓN DE GUÍA TÉCNICA:** Frente al artículo 11, la creación de una guía técnica es pertinente, pero la composición tripartita prevista resulta insuficiente para definir ocupaciones de alto riesgo.

La calificación de una actividad como de alto riesgo no es solo un asunto laboral ni de concertación entre Ministerio del Trabajo, empleadores y centrales obreras. Implica valorar criterios médicos, científicos, epidemiológicos, ocupacionales y actuariales, especialmente porque de esa calificación pueden derivarse efectos pensionales y financieros relevantes.

Por ello, la comisión debería incluir de manera obligatoria al Ministerio de Salud, ARL, expertos en medicina laboral, higiene y seguridad industrial, epidemiología ocupacional, toxicología. Sin esa participación técnica, la guía podría carecer del soporte científico suficiente para establecer, con rigor, la relación entre la ocupación y la disminución de la expectativa de vida saludable.

**4. FRENTE AL ARTÍCULO 10. RÉGIMEN DE TRANSICIÓN:**

Frente a esta disposición, se advierte una imprecisión relevante, pues el artículo parece asumir que todos los trabajadores que realizan ocupaciones de alto riesgo quedan automáticamente sometidos al régimen de transición de la Ley 2381 de 2024. Sin embargo, dicho régimen no se activa por el tipo de actividad desempeñada, sino por el cumplimiento de los requisitos expresamente previstos en esa ley, particularmente el número de semanas cotizadas. El no cumplimiento de estos requisitos puede aparejar riesgos frente a la estabilidad financiera del sistema.

**5. FRENTE A LA DEPENDENCIA NORMATIVA DEL PROYECTO A LA LEY 2381 DE 2024:** También resulta problemático que el proyecto supedite varias de sus disposiciones a la Ley 2381 de 2024, especialmente en lo relacionado con el régimen de transición, el sistema de pilares, la distribución de cotizaciones y la entidad competente para reconocer la pensión especial. Ello genera un riesgo de inseguridad jurídica, teniendo en cuenta que dicha ley ha estado sometida a control de constitucionalidad y su entrada en vigor fue suspendida por la Corte Constitucional mientras se define de fondo su validez. En ese escenario, si la Ley 2381 de 2024 llegara a ser declarada inexecutable, varias reglas del proyecto quedarían sin referente normativo claro o serían de difícil aplicación.

En los anteriores términos, rendimos nuestro concepto jurídico respecto del Proyecto de Ley No. 186 de 2025 Senado, con el propósito de contribuir al análisis técnico de la iniciativa legislativa.

Cordialmente,

**MANUEL GERARDO DUARTE TORRES**  
Docente investigador  
Departamento de Derecho Laboral  
Universidad Externado de Colombia

**DANIELA GÓMEZ CETINA**  
Docente investigadora  
Departamento de Derecho Laboral  
Universidad Externado de Colombia

## CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE FRENTE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 29 DE 2025 SENADO

*por medio del cual se dictan normas relacionadas con la ejecución de proyectos de concesiones viales y se establece el marco para la fijación de tarifas de los peajes e inversión de recursos en Colombia.*



Bogotá D.C.,

Doctor  
**DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ**  
Secretario General  
**SENADO DE LA REPÚBLICA**  
[secretariageneral@senado.gov.co](mailto:secretariageneral@senado.gov.co)  
Carrera 7 No. 8 - 68  
Ciudad.

**ASUNTO:** Concepto frente al Proyecto de Ley No. 29 de 2025 Senado "Por medio del cual se dictan normas relacionadas con la ejecución de proyectos de concesiones viales y se establece el marco para la fijación de tarifas de los peajes e inversión de recursos en Colombia".  
**Radicado No. 2025E1054005.**

Respetado doctor González.

Reciba un cordial saludo por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MinAmbiente).

Una vez realizado el análisis sobre el contenido del Proyecto de Ley No. 29 de 2025 Senado "Por medio del cual se dictan normas relacionadas con la ejecución de proyectos de concesiones viales y se establece el marco para la fijación de tarifas de los peajes e inversión de recursos en Colombia", de acuerdo con el texto aprobado en primer debate para segundo debate, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se permite presentar los comentarios y consideraciones sobre la iniciativa legislativa, de conformidad con las funciones y competencias asignadas a este Ministerio por la Ley 99 de 1993 y el Decreto Ley No. 3570 de 2011.

Atentamente,

*Edith Bastidas*  
**EDITH BASTIDAS CALDERÓN**  
Viceministra de Políticas y Normalización Ambiental

**Aprobó:** Yovany Palechor - Director de Asuntos Ambientales, Sectorial y Urbana DAASU *YPM*  
Alejandro Bañal Salazar - Asesor Despacho de la Ministra. ABS

**Revisó:** Mónica Muñoz - Coordinadora Grupo de Conceptos y Normatividad en Biodiversidad- OAJ. *Mónica*  
Emesto Medrano Tróchez - Contratista Oficina Asesora Jurídica. OAJ.  
Juliana Padón - Contratista Viceministerio de Políticas y Normalización Ambiental. JPV  
Ana Mireya Giraldo Quintero - Asesora - Viceministerio de Políticas y Normalización Ambiental.

Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales y/o técnicas vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para la firma del Remitente.

### CONCEPTO FRENTE AL TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN SENADO DEL PROYECTO DE LEY NO. 29 DE 2025 SENADO

*"Por medio del cual se dictan normas relacionadas con la ejecución de proyectos de concesiones viales y se establece el marco para la fijación de tarifas de los peajes e inversión de recursos en Colombia".*

#### 1. ANTECEDENTES NACIÓN - MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible recibió solicitud de emisión de concepto técnico frente al Proyecto de Ley No. 29 de 2025 Senado "Por medio del cual se dictan normas relacionadas con la ejecución de proyectos de concesiones viales y se establece el marco para la fijación de tarifas de los peajes e inversión de recursos en Colombia." La iniciativa legislativa que fue radicada el 22 de julio de 2025 por los HH.SS Guido Echeverri Piedrahita, Marcos Daniel Pineda García, entre otros Senadores, surtió su primer debate el 23 de septiembre de 2025 en la Comisión Sexta del Senado de la República.

La iniciativa legislativa está conformada por diecinueve (19) artículos, según el texto aprobado en primer debate en el Senado de la República y tiene como objeto: "Crear lineamientos para el trámite de las etapas de prefactibilidad y factibilidad de proyectos de infraestructura vial con cobro de peaje a cargo de la Nación y/o entidades territoriales, fijación de tarifas de peaje, ubicación de estaciones para su cobro, distribución de recaudo, administración, control y seguimiento".

El Proyecto establece como obligatoria la fase de prefactibilidad con un número plural de alternativas para todos los proyectos de infraestructura vial a ser desarrolladas bajo esquemas de asociación público - privada o infraestructura vial con peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) o las regiones. Se establece la inclusión de estudios técnicos, ambientales, jurídicos, financieros y sociales, así como análisis de impacto sobre las comunidades y territorios afectados; la elaboración de una programación de proyecto de manera técnica; la exigencia de incluir dentro de la estructuración del proyecto las que serán normas técnicas obligatorias con el fin de mejorar el control de calidad de las obras; la exigencia de establecer los requerimientos ambientales particulares del proyecto desde la etapa de factibilidad.

El segundo eje se enfoca la formalización de la participación de los entes territoriales en las decisiones clave del proceso, especialmente en la definición del trazado, ubicación de estaciones de peaje y parámetros de calidad del servicio. Así mismo, el proyecto introduce nuevos criterios técnicos para la determinación de las tarifas de peaje. Se plantea la rescisión de contratos de concesión para proyectos que no han logrado resolver asuntos ambientales o sociales, entre otros aspectos.

#### 2. ANTECEDENTES NORMATIVOS

La normativa ambiental a nivel nacional se enmarca en un esquema de derechos contenidos en la Constitución Política de 1991. El derecho a gozar de un ambiente sano se considera un derecho fundamental colectivo, que demanda especial protección del

Estado y plantea su conexión con el derecho fundamental por antonomasia que es la vida, como lo señalan los siguientes artículos de la Constitución Política de Colombia.

- La **Constitución Política de Colombia** en sus **artículos 8, 58, 63, 79 y 80**, establecen que es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación, conforme a la función social de la propiedad que implica obligaciones, a la cual le es inherente una función ecológica; que los bienes de uso público son inalienables, imprescriptibles e inembargables; que es deber del Estado planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar, entre otros fines, su conservación y restauración; que se debe proteger la diversidad e integridad del ambiente y de manera particular, conservar las áreas de especial importancia ecológica, y que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

- La **Ley 99 de 1993**, en su **artículo 5**, establece entre otras funciones del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, las siguientes:

"-2. Regular las condiciones generales para el saneamiento del medio ambiente, y el uso, manejo, aprovechamiento, conservación, restauración y recuperación de los recursos naturales, a fin de impedir, reprimir, eliminar o mitigar el impacto de actividades contaminantes, deteriorantes o destructivas del entorno o del patrimonio natural;

- 10. Determinar las normas ambientales mínimas y las regulaciones de carácter general sobre medio ambiente a las que deberán sujetarse los centros urbanos y asentamientos humanos y las actividades mineras, industriales, de transporte y en general todo servicio o actividad que pueda generar directa o indirectamente daños ambientales;

- 14. Definir y regular los instrumentos administrativos y mecanismos necesarios para la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental y determinar los criterios de evaluación, seguimiento y manejo ambiental de las actividades económicas."

- El **Decreto No. 1076 de 2015**, establece que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible es el rector de la gestión del ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de orientar y regular el ordenamiento ambiental del territorio y de definir las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables y del ambiente de la nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible, sin perjuicio de las funciones asignadas a otros sectores.

**3. CONSIDERACIONES TÉCNICAS**

A continuación, se transcribe el artículo 6 del Proyecto de Ley, el cual establece la competencia de reglamentación en cabeza a esta Cartera Ministerial, de la siguiente manera:

cada una de ellas. Las proyecciones de tráfico de la propuesta de la Contratante deben ser soportadas técnicamente y tener aval técnico de la Unidad de Planeación de Infraestructura del Transporte o quien haga sus veces.

- g. Las alternativas elaboradas por la Contratante y puestas a consideración de los ciudadanos no gozarán de ningún beneficio de confidencialidad de información financiera, técnica, social ni de ninguna otra índole, excepto el secreto profesional.

- h. En el caso de APP de iniciativa privada, los estudios técnicos de la propuesta presentada por el Originador gozarán de confidencialidad con excepción de: el Alcance del proyecto; relación de principales obras a ejecutar por tramo, cronograma, tiempos estimados de viaje para cada tramo, ubicación de estaciones de peaje y tarifa.

- i. Todas las alternativas, la presentada por el Originador y las elaboradas por la contratante y los Entes Territoriales en la fase de prefactibilidad, serán obligatoriamente puestas a consideración de los interesados en el proyecto: municipios, departamentos, distritos y ciudadanos. Para el efecto, se fijarán en la página web de la ANI, el INVIAS y la Gobernación de cada departamento beneficiado con el proyecto, dos versiones de documentos: una primera versión muy gráfica de fácil comprensión para todos los ciudadanos y una segunda versión, con todos los entregables que soportan el proyecto.

Transcurridos sesenta (60) días de publicación de los estudios de todas las alternativas, la contratante programará en todos y cada uno de los departamentos incluidos en el proyecto al menos una reunión general de socialización en la cabecera municipal de todos y cada uno de los Municipios que cruzan el proyecto y adicionalmente, al menos dos reuniones en la capital de cada departamento con profesionales de diferentes especialidades relacionadas y/o impactadas por el Proyecto.

- j. Con base en los estudios y las sugerencias, observaciones, información y solicitudes recopiladas en las reuniones con los ciudadanos y especialistas interesados del área de influencia del proyecto, la contratante de manera técnicamente motivada hará los ajustes necesarios a las diferentes alternativas, seleccionará la mejor alternativa y una vez publicada la alternativa definitiva seleccionada dará inicio a la fase de factibilidad.

Si la APP es de iniciativa privada, informará al Originador que puede continuar con la etapa de factibilidad la cual estructurará siguiendo la mejor alternativa seleccionada por la contratante.

Si el Originador no tiene interés en continuar el proyecto con base en la mejor alternativa seleccionada en prefactibilidad, la Contratante por iniciativa propia o a petición del 100% de las Gobernaciones de los Departamentos donde se ejecutarían las obras, abrirá un proceso de selección objetiva para continuar con los estudios a nivel de factibilidad en

**"Artículo 6. Estudios de prefactibilidad vías a concesionar o no concesionadas a instalar peaje.** Cuando en los términos del artículo 12 de la Ley 1682 de 2.013 se elaboren los estudios Fase I o prefactibilidad o, el INVIAS o los entes territoriales pretendan estructurar proyectos y/o instalar nuevas estaciones de peaje, la contratante dispondrá como mínimo de dos alternativas de proyecto de las cuales: seleccionará la mejor alternativa para proseguir con el estudio de factibilidad o, las descartará y declarará que el proyecto no es de interés. Las alternativas a evaluar en prefactibilidad cumplirán los siguientes requisitos mínimos:

- a. Cuando se trate de APP de iniciativa pública o de proyectos para instalación de peajes por parte del INVIAS, al menos dos alternativas serán evaluadas por la Entidad Contratante. Cuando se trate de APP de iniciativa privada, se tendrá al menos una alternativa que estará a cargo de la entidad contratante y otra a cargo del Originador.

- b. Para los proyectos de APP a cargo de la ANI sean estos de iniciativa pública o privada, la Gobernación o Gobernaciones de los departamentos por donde cruce el proyecto, individualmente o asociados, podrán presentar alternativas adicionales a las indicadas en el literal "a" anterior en la fase de prefactibilidad.

- c. Todas las alternativas propuestas cumplirán los requisitos establecidos en el artículo 11 de la Ley 1508 de 2.012.

- d. Para cada alternativa se presentarán al menos dos escenarios con diferentes plazos de fase de construcción; uno de los escenarios contemplará un plazo para la fase de construcción de al menos un tercio del plazo total propuesto para el desarrollo del proyecto.

- e. El cronograma de proyecto se presentará para todas y cada una de las alternativas. Será de ruta crítica e incluirá las actividades de pre-construcción tales como diseños, trámite de permisos, licencias ambientales, inventario y valoración de predios; el cronograma de la fase de construcción incluirá las fechas de inicio y terminación de las actividades propias de construcción de cada uno de los segmentos y de las unidades funcionales, teniendo en cuenta al menos: trámites administrativos, laborales, de contratación y suministro de equipos y materiales o equipos, disponibilidad de predios; tiempo para trámites ambientales; tiempo para traslado de redes incluyendo las debidas holguras. Adicionalmente incluirá hitos para finalización de entregables físicos y documentales, así como hitos de control.

El cronograma de proyecto se basará obligatoriamente en la Estructura de Desagregación o desglose del Proyecto — EDT, conocida técnicamente como WBS (del inglés Work Breakdown Structure).

- f. Para cada tramo de las alternativas a evaluar, se presentarán las proyecciones de tráfico, tiempo de viaje técnicamente estimado por segmento y tramo, localización de casetas de peaje y tarifa estimada de

calidad de APP de iniciativa pública siguiendo las normas de contratación para esos casos.

**Parágrafo 1.** Dentro de los 10 (diez) días hábiles siguientes a la radicación de una solicitud de APP por parte de un originador privado y posteriormente, al momento de finalizar los estudios de prefactibilidad de alternativa(s) a cargo de la Contratante o las presentadas por las regiones de cualquier proyecto de infraestructura vial con peaje sea este Nacional o Regional, la entidad contratante enviará a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales - ANLA o quien haga sus veces y/o la entidad competente para emitir licencias y/o permisos ambientales a nivel Nacional o Regional, documentos técnicos detallando las alternativas de corredores y/o trazados del proyecto y las obras propuestas.

A más tardar dentro de los 7 (siete) meses siguientes a la radicación de las alternativas del proyecto en las oficinas de la(s) autoridad(es) ambientales competente(s), la(s) autoridad(es) ambiental(es) entregará(n) a la contratante un estudio, igualmente a nivel de prefactibilidad, donde describa y califique por segmento de vía el impacto ambiental que se generaría con la intervención propuesta, las posibles acciones para mitigar el impacto y una relación de los estudios mínimos requeridos para el otorgamiento o negación del permiso o licencia ambiental. La selección de la mejor alternativa por parte de la contratante en fase de prefactibilidad no podrá darse sin la previa inclusión del análisis ambiental entregado por la(s) Autoridad(es) Ambientales competente(s).

**Parágrafo 2.** Dentro de los 12 (doce) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente, diseñarán y expedirán en calidad de Reglamento Técnico Obligatorio el Alcance y contenido de un Manual de evaluación y calificación ambiental de proyectos viales en etapa de prefactibilidad. Dicho manual establecerá los estudios mínimos exigidos, al menos dos entregas parciales y tiempo de elaboración y aprobación dentro de los máximos establecidos en la presente Ley" subrayado y negrilla fuera del texto.

El objeto general del artículo 6 del Proyecto de Ley consiste en garantizar que la evaluación de prefactibilidad de los proyectos viales, en especial aquellos con cobro de peaje a cargo de la Nación o de entidades territoriales, incluya al menos dos (2) alternativas técnicas. Esta disposición busca promover la selección objetiva de la mejor opción mediante metodologías estandarizadas y criterios comparables, contribuyendo a decisiones más transparentes, sostenibles y económicamente racionales.

Desde la perspectiva ambiental, esta exigencia se articula con la política de evaluación temprana de impactos prevista en la normativa vigente, particularmente en el Decreto No. 1076 de 2015, que establece la obligación de elaborar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) como instrumento de planeación ambiental en proyectos viales.

**3.1. CONSIDERACIONES FRENTE A LOS ASPECTOS FUNDAMENTALES DEL PROYECTO**

En primera instancia, resaltar que la esencia del artículo 6 del Proyecto de Ley consiste en garantizar que la evaluación de prefactibilidad de un proyecto de construcción vial (específicamente, en carreteras con cobro de peaje a cargo de la Nación y/o entidades territoriales), se surta mediante la comparación de no menos de dos alternativas, y que producto de dicha evaluación se seleccione la mejor alternativa para continuar con el estudio de factibilidad o se descarte la viabilidad de emprender el proyecto.

En términos generales, la identificación y evaluación multicriterio de diferentes alternativas para ejecutar un proyecto, con el cual se pretende satisfacer una necesidad de comunicación o transporte, se considera una buena práctica, en la medida que, mediante la aplicación de una metodología y unos criterios de evaluación estandarizados, se seleccionaría de forma objetiva aquella alternativa que ofrezca las mejores condiciones (por supuesto, de acuerdo con los criterios priorizados).

A este respecto, en relación con proyectos de construcción de carreteras, túneles y demás infraestructura asociada de la red vial nacional, secundaria o terciaria, y la construcción de segundas calzadas, la normativa ambiental (artículo 2.2.2.3.4.2 del Decreto No. 1076 de 2015), ya contempla la obligación de elaborar estudios de Diagnóstico Ambiental de Alternativas, que se deben adelantar en instancias tempranas de la planificación de proyectos.

Para este caso, el de la evaluación ambiental de alternativas, el DAA tiene como objeto suministrar la información para evaluar y comparar diferentes opciones que presente el peticionario, interesado en ejecutar el proyecto y obtener su respectiva licencia ambiental, bajo las cuales considera posible desarrollar un proyecto, obra o actividad. Las diferentes opciones deben tener en cuenta el entorno geográfico, las características bióticas, abióticas y socioeconómicas, el análisis comparativo de los efectos y riesgos inherentes a la obra o actividad; así como las posibles soluciones y medidas de control y mitigación para cada una de las alternativas. Lo anterior con el fin de aportar los elementos requeridos para que la autoridad ambiental competente seleccione la alternativa o alternativas que permitan optimizar y racionalizar el uso de recursos y su ejecución evite o minimice los riesgos, efectos e impactos negativos que puedan generarse (artículo 2.2.2.3.4.1 del Decreto No. 1076 de 2015).

De esta forma, la alternativa o alternativas seleccionadas son aquellas que, siendo ambientalmente viables, generan el menor impacto ambiental.

En el párrafo segundo del artículo 6 de la iniciativa legislativa se determina que, en el período de doce (12) meses seguido a la entrada en vigencia de la ley, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), el Ministerio de Transporte (MinTransporte) y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, diseñarán y expedirán en calidad de reglamento técnico obligatorio, el alcance y contenido de un manual de evaluación y calificación ambiental de proyectos viales en etapa de prefactibilidad.

Como antecedente en dirección a generar este tipo de instrumentos, es importante tener en cuenta que en 2020, MinAmbiente, de forma conjunta con la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS) y WWF Colombia, y la participación de

MinTransporte, Invias, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), DNP y la Autoridad Nacional de Ciencias Ambientales (ANLA), formuló los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial (LIVV), cuya aplicación propende por la incorporación del componente ambiental desde las etapas más tempranas de la planeación de proyectos (prefactibilidad, factibilidad y estudios y diseños definitivos), con el propósito de garantizar que la ejecución de los mismos genere un beneficio ambiental neto positivo (MinAmbiente, FCDS y WWF Colombia, 2020).

Los primeros cuatro (4) LIVV formulados para la planeación de proyectos a nivel de prefactibilidad están direccionados a propiciar la identificación y evaluación de alternativas, a saber:

- Formular soluciones a las necesidades de conectividad de transporte que consideren e incorporen modos de transporte alternativos al carretero.
- Identificar y seleccionar alternativas de ejecución de proyectos de construcción o intervención de infraestructura carretera que no afecten Áreas de Especial Interés Ambiental (AEIA), o minimicen la afectación sobre ellas.
- Identificar y seleccionar alternativas de ejecución de proyectos de construcción o intervención de infraestructura carretera que no afecten corredores de conectividad ecológica a escala regional, subregional o local, o minimicen la afectación sobre ellos.
- Identificar y seleccionar alternativas de ejecución de proyectos de construcción o intervención de infraestructura carretera que no afecten áreas de distribución de fauna endémica, migratoria y/o en condición de amenaza o vulnerabilidad, o minimicen la afectación sobre ellas.

Los LIVV, inicialmente considerados como una guía de buenas prácticas, instrumento de autocontrol y autorregulación sectorial, de carácter no vinculante, fueron adoptados por Mintransporte, mediante Resolución No. 20243040018375 de 30 de abril de 2024, para su obligatoria aplicación en todo el territorio nacional, por parte de las entidades del orden nacional a cargo de proyectos de infraestructura vial y/o aquellas que adelanten proyectos de intervención sobre este tipo de infraestructura, en todas y cada una de las etapas del ciclo de los proyectos de infraestructura (artículo 8 de la Resolución No. 20243040018375 de 2024 de MinTransporte).

En el artículo 9 de la precitada Resolución se determina que todos los proyectos de infraestructura vial del orden nacional que inicien proceso de formulación o proceso de contratación con posterioridad a su entrada en vigor deben acogerse a las disposiciones de la misma. En el párrafo del artículo 11 de la misma se establece que cuando las entidades territoriales ejecuten proyectos viales a través de convenios con entidades del orden nacional, los LIVV serán de obligatorio cumplimiento para su ejecución, en los mismos términos del artículo 9.

No obstante, la existencia y aplicación de los instrumentos relacionados anteriormente, escalar a rango de ley la obligación de identificar y evaluar alternativas como parte de la evaluación de prefactibilidad de proyectos de construcción de carreteras resulta positivo. Sin embargo, resulta necesario asegurar que sus disposiciones estén armonizadas con la ley y la normativa ambiental, de tal forma que ésta no se vea afectada o desvirtuada.

De acuerdo con el Decreto No. 3570 de 2011, por el cual se modifican los objetivos y la estructura del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y se integra el Sector Administrativo de Ambiente y Desarrollo Sostenible, entre las funciones de la Dirección de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana, se encuentran las siguientes:

- Proponer las normas ambientales y las regulaciones de carácter general sobre ambiente a las que deben sujetarse las actividades mineras, industriales, de transporte y en general todo servicio o actividad que pueda generar directa o indirectamente daños ambientales.
- Definir criterios ambientales para la planeación estratégica de los sectores de infraestructura, vivienda, productivos y servicios, entre otros, en coordinación con los sectores correspondientes.
- Diseñar y promover, al interior de los sectores productivos y de servicios, estrategias para la adopción de mejores prácticas ambientales orientadas a mejorar la competitividad, productividad, autogestión e internalización de costos ambientales.

Diseñar y promover la aplicación de instrumentos técnicos para la implementación de políticas ambientales en los sectores productivos y de servicios.

Estas funciones constituyen el debido soporte para considerar competente la participación de MinAmbiente como parte del equipo interinstitucional, que el proyecto de ley propone se conforme para diseñar y expedir un "Manual de evaluación y calificación ambiental de proyectos viales en etapa de prefactibilidad". Se concluye que resulta viable asumir el compromiso de contribuir en la elaboración del Manual en calidad de reglamento técnico obligatorio, específicamente en lo relacionado con la evaluación de alternativas desde el punto de vista ambiental.

Se sugiere eliminar el inciso 2 del párrafo 1 del artículo 6 del Proyecto de Ley, en cuanto conforme a la Ley 99 de 1993, las autoridades ambientales competentes no son responsables de hacer estudios dentro del trámite tendiente a otorgar o negar licencia ambiental que deban entregar a un tercero como contratante. Al respecto, es importante, tener en cuenta que la Ley 99 de 1993, en el título VIII sobre licencia ambiental, y las funciones de las Corporaciones Autónomas Regionales previstas en el artículo 31 de la Ley 99 de 1993 y las que tiene a cargo la ANLA que se encuentran en el Decreto Ley No. 3573 de 2011; adicionalmente el Decreto No. 1076 de 2015, en ninguna de estas normas se señala la responsabilidad o el deber que las autoridades ambientales para elaborar los estudios, en los términos que está considerando tanto la propuesta de ley como los ajustes.

Por lo tanto, esta carga legal no es dable que la asuman las autoridades ambientales.

Ahora bien, en razón a que la competencia para establecer requerimientos y consideraciones técnicas a los estudios de prefactibilidad y factibilidad en vías a concesionar o no concesionadas, corresponde a las entidades que dentro del sector vial formulan, estructuran y operan proyectos carreteros, tales como Mintransporte, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIIT), Invias, ANI y DNP, se considera que el liderazgo del equipo interinstitucional esté a cargo de DNP y/o MinTransporte.

Finalmente, respecto del término de doce (12) meses para cumplir el compromiso, este podría llegar a ser suficiente, siempre y cuando se disponga de los recursos económicos necesarios y de la debida coordinación institucional, por lo que se sugiere ampliar este plazo.

**4. CONSIDERACIONES FRENTE AL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY**

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PROPUESTA DE CAMBIO	JUSTIFICACIÓN
<p><b>ARTÍCULO SEXTO:</b> Estudios de prefactibilidad vías a concesionar o no concesionadas a instalar peaje.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO:</b> Dentro de los 10 (diez) días hábiles siguientes a la radicación de una solicitud de APP por parte de un originador privado y posteriormente, al momento de finalizar los estudios de prefactibilidad de alternativa(s) a cargo de la Contratante o las presentadas por las regiones de cualquier proyecto de infraestructura vial con peaje sea este Nacional o Regional, la entidad contratante enviará a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales - ANLA o quien haga sus veces y/o la entidad competente para emitir licencias y/o permisos ambientales a nivel Nacional o Regional, documentos técnicos detallando las alternativas de corredores y/o trazados del proyecto y las obras propuestas.</p> <p>A más tardar dentro de los 7 (siete) meses siguientes a la radicación de las alternativas del proyecto en las oficinas de la(s) autoridad(es) ambiental(es) competente(s), la(s) autoridad(es) ambiental(es) entregará(n) a la contratante un estudio, igualmente a nivel de prefactibilidad, donde describa y califique por segmento de vía el impacto ambiental que se generaría con la intervención propuesta, las posibles acciones para mitigar el impacto y una relación de los estudios mínimos requeridos para el otorgamiento o negación del permiso o licencia ambiental. La selección de la mejor alternativa por parte de la contratante en fase de</p>	<p><b>ARTÍCULO SEXTO:</b> Estudios de prefactibilidad vías a concesionar o no concesionadas a instalar peaje.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO:</b> Dentro de los 10 (diez) días hábiles siguientes a la radicación de una solicitud de APP por parte de un originador privado y posteriormente, al momento de finalizar los estudios de prefactibilidad de alternativa(s) a cargo de la Contratante o las presentadas por las regiones de cualquier proyecto de infraestructura vial con peaje sea este Nacional o Regional, la entidad contratante enviará a la <b>Autoridad Agencia</b>-Nacional de Licencias Ambientales - ANLA o quien haga sus veces y/o <b>la autoridad ambiental competente para tramitar, otorgar o negar licencias ambientales, permisos, autorizaciones, concesiones ambientales o conocer otros trámites ambientales,</b> documentos técnicos detallando las alternativas de corredores y/o trazados del proyecto y las obras propuestas.</p> <p><del>A más tardar dentro de los 7 (siete) meses siguientes a la radicación de las alternativas del proyecto en las oficinas de la(s) autoridad(es) ambiental(es) competente(s), la(s) autoridad(es) ambiental(es) entregará(n) a la contratante un estudio, igualmente a nivel de prefactibilidad, donde describa y califique por segmento de vía el impacto ambiental que se generaría con la intervención propuesta, las posibles acciones para mitigar el impacto y una relación de los estudios mínimos requeridos para el otorgamiento</del></p>	<p>En relación con proyectos de construcción de carreteras, túneles y demás infraestructura asociada de la red vial nacional, secundaria o terciaria, y la construcción de segundas calzadas, la normativa ambiental (Numeral 12 del Artículo 2.2.2.3.4.2 del Decreto No. 1076 de 2015), ya contempla la obligación de elaborar estudios del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA), que se deben adelantar en instancias tempranas de la planificación de proyectos.</p> <p>La calificación por segmento de vía del impacto ambiental que se generaría con la intervención propuesta, así como las posibles acciones para mitigar el impacto corresponden al interesado y el contenido básico del mismo se encuentra detallado en el artículo 2.2.2.3.4.3 del Decreto No. 1076 de 2015.</p> <p>En todo caso, frente al inciso no es claro si se trata de una nueva etapa anterior a la presentación del DAA, que regula la Ley 99 de 1993 en el artículo 56 (conforme con <b>este artículo este estudio se exige en la etapa de factibilidad</b>) y el Decreto No. 1076 de 2015 (especialmente artículos 2.2.2.3.4.1, 2.2.2.3.4.2, 2.2.2.3.4.3 y 2.2.2.3.6.1)</p> <p>Se sugiere eliminar el inciso en cuanto conforme a la Ley 99 de 1993, las autoridades ambientales competentes no son responsables de hacer estudios dentro del trámite tendiente a otorgar o negar licencia ambiental que deban entregar a un tercero como contratante.</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PROPUESTA DE CAMBIO	JUSTIFICACIÓN
prefactibilidad no podrá darse sin la previa inclusión del análisis ambiental entregado por la(s) Autoridad(es) Ambientales competente(s).	<del>negación del permiso o licencia ambiental. La selección de la mejor alternativa por parte de la contratante en fase de prefactibilidad no podrá darse sin la previa inclusión del análisis ambiental entregado por la(s) Autoridad(es) Ambientales competente(s).</del>	(para lo anterior téngase en cuenta que la Ley 99 de 1993, en el título VIII sobre licencia ambiental, y las funciones de las Corporaciones Autónomas Regionales previstas en el artículo 31 de la ley 99 de 1993 y las que tiene a cargo la ANLA que se encuentran en el Decreto Ley No. 3573 de 2011; adicionalmente el Decreto No. 1076 de 2025, en ninguna de estas normas se señala la responsabilidad o el deber que las autoridades ambientales para elaborar los estudios, en los términos que está considerando tanto la propuesta de ley como los ajustes.  Por lo tanto, esta carga legal no es doble que la asuman las autoridades ambientales.
<b>Parágrafo segundo del artículo sexto:</b> Dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el DNP, el Ministerio de Transporte y el "Ministerio del Medio Ambiente", diseñarán y expedirán en calidad de Reglamento Técnico Obligatorio el Manual de evaluación y calificación ambiental de proyectos viales en etapa de prefactibilidad.	<b>Parágrafo segundo del artículo sexto:</b> Dentro de los 18 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el DNP, el Ministerio de Transporte con apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, diseñarán y expedirán en calidad de Reglamento Técnico Obligatorio el Manual de evaluación y calificación ambiental de proyectos viales en etapa de prefactibilidad.	Mantener el texto propuesto, precisando que el liderazgo estará a cargo del DNP y el Ministerio de Transporte, con participación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en los aspectos técnicos ambientales.
<b>ARTICULO VIGESIMOPRIMERO.</b> Suspensión de la fase de construcción. Si antes del vencimiento del plazo inicial de la fase de pre-construcción establecida en un contrato de Concesión no se tiene un acercamiento con todas las comunidades contiguas al proyecto que hayan reclamado formalmente y/o permiso o licencia ambiental para la ejecución de las obras en la totalidad de las unidades funcionales y segmentos, automáticamente se suspenderá hasta por un año el inicio de la fase de construcción de todo el proyecto con el fin de que tales trámites sean culminados. Durante este año, se obliga el	Sin sugerencias de ajuste de redacción.	La redacción de este artículo no es clara.  En primera instancia se titula suspensión de la fase de construcción, pero se trata de la fase de pre-construcción, (temas de ámbito y de revisión técnica)  Ahora no es claro el contenido de esta disposición cuando señala "...contrato de concesión no se tiene un acercamiento con todas las comunidades contiguas al proyecto que hayan reclamado formalmente y/o permiso o licencia ambiental para la ejecución de las obras en la totalidad de las unidades funcionales y segmentos, automáticamente se suspenderá hasta por un año el inicio de la

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PROPUESTA DE CAMBIO	JUSTIFICACIÓN
Concesionario a continuar con la operación y mantenimiento de la totalidad de vía concesionada.		<i>fase de construcción...</i> se entiende que hace falta desarrollar el contenido de esta disposición.  Adicionalmente, se considera pertinente que se defina lo que se entiende por "comunidades contiguas al proyecto" como quiera que la normativa vigente define en el artículo 2.2.2.3.1.1. del Decreto No. 1076 de 2015 "Área de influencia: Área en la cual se manifiestan de manera objetiva y en lo posible cuantificable, los impactos ambientales significativos ocasionados por la ejecución de un proyecto, obra o actividad, sobre los medios abiótico, biótico y socioeconómico, en cada uno de los componentes de dichos medios. Debido a que las áreas de los impactos pueden variar dependiendo del componente que se analice, el área de influencia podrá corresponder a varios polígonos distintos que se entrecrucen entre sí". Con el fin de no generar vacíos en la interpretación.  De cualquier manera, debe tenerse en cuenta, la aplicación de las distintas normas, funciones y competencias a cargo de las entidades del estado frente a este asunto, entre estas las relacionadas con el sector del estado a nivel infraestructura.  Basta agregar que, en el marco ambiental, las autoridades ambientales competentes no solo cuentan con las normas relacionadas con la licencia ambiental, en la cual es requisito tener en cuenta la participación de las comunidades en distintos momentos, destacando la participación en los estudios ambientales exigidos, según el caso, además de las demás normas concordantes que permiten una participación real y efectiva en general de las personas.  También las autoridades ambientales, cuentan con las

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PROPUESTA DE CAMBIO	JUSTIFICACIÓN
		normas de procedimiento sancionatorio ambiental, que se regula por la ley 1333 de 2009 modificada por la ley 2387 de 2024, en las cuales no solo se señalan el concepto de infracción ambiental, sino que se da un procedimiento, etapas aplicables en las investigaciones ambientales.  Por lo tanto, se debe aclarar y dar el alcance a esta disposición teniendo en cuenta lo anterior.

**5. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LA CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY**

Teniendo en cuenta lo citado previamente, desde esta Cartera Ministerial se considera que el Proyecto de Ley No. 29 de 2025 Senado "Por medio del cual se dictan normas relacionadas con la ejecución de proyectos de concesiones viales y se establece el marco para la fijación de tarifas de los peajes e inversión de recursos en Colombia" es **CONVENIENTE CONDICIONADO**, a la inclusión de las recomendaciones técnicas expuestas en el presente documento, en particular frente al artículo 6 de la iniciativa legislativa. En ese sentido, solicitamos respetuosamente tener en cuenta lo expuesto en el presente concepto, con el fin de realizar la armonización con los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial y el Decreto No. 1076 de 2015, evitando duplicidades y garantizando coherencia normativa.

Lo anterior, sin perjuicio del concepto técnico que emita el Ministerio de Transporte, como entidad encargada de formular las políticas del Gobierno nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia, de acuerdo con lo establecido en el Decreto No. 087 de 2011.

**Comisión Séptima Constitucional Permanente**

CSP-CS-0496-2026  
Bogotá D.C., 19 de mayo de 2026

Doctor  
**DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ GONZALEZ**  
Secretario General  
Senado de la República.  
E. S. D.

**ASUNTO:** Publicación comentarios al Proyecto de Ley 186/2025 SENADO "POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA GARANTIZAR EL RECONOCIMIENTO Y PAGO DE LA PENSIÓN ESPECIAL DE VEJEZ POR OCUPACIONES DE ALTO RIESGO PARA LA SALUD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Respetados,

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Séptima del Senado, Presidente, Senador Miguel Ángel Pinto Hernández, vicepresidente, Senador Omar de Jesús Restrepo Correa, remito para lo de su competencia y con base en lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 2 de la Ley 1431 de 2011 por medio electrónico, para su publicación en la Gaceta del Congreso de la República, a saber:

**CONCEPTO:** COMENTARIO ELABORADO DESDE EL DEPARTAMENTO DE DERECHO LABORAL Y SEGURIDAD SOCIAL DE LA UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 186 DE 2025 SENADO

**REFRENDADO POR:** MANUEL GERARDO DUARTE TORRES/DOCENTE INVESTIGADOR - DANIELA GÓMEZ CETINA/DOCENTE INVESTIGADORA

**NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY:** No 186/2025 SENADO

**TÍTULO DEL PROYECTO:** "POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA GARANTIZAR EL RECONOCIMIENTO Y PAGO DE LA PENSIÓN ESPECIAL DE VEJEZ POR OCUPACIONES DE ALTO RIESGO PARA LA SALUD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

**NÚMERO DE FOLIOS:** CUATRO (04) FOLIOS

Atentamente,  
*Praxere José Ospino Rey*

**PRAXERE JOSÉ OSPINO REY**  
Secretario General Comisión Séptima

Comisión Séptima Constitucional Permanente

LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D.C., al día (19) del mes de mayo del año dos mil veintiséis (2026) - En la presente fecha se autoriza la publicación en Gaceta del Congreso de la República, las siguientes consideraciones:

CONCEPTO: COMENTARIO ELABORADO DESDE EL DEPARTAMENTO DE DERECHO LABORAL Y SEGURIDAD SOCIAL DE LA UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 186 DE 2025 SENADO

REFRENDADO POR: MANUEL GERARDO DUARTE TORRES/DOCENTE INVESTIGADOR - DANIELA GÓMEZ CETINA/DOCENTE INVESTIGADORA

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: No 186/2025 SENADO

TÍTULO DEL PROYECTO: "POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA GARANTIZAR EL RECONOCIMIENTO Y PAGO DE LA PENSIÓN ESPECIAL DE VEJEZ POR OCUPACIONES DE ALTO RIESGO PARA LA SALUD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

NÚMERO DE FOLIOS: CUATRO (04) FOLIOS

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El secretario,

Praxere José Ospino Rey
PRAXERE JOSÉ OSPINO
REY
Secretario General
Comisión Séptima
Senado de la República

CONTENIDO

Gaceta número 498 - martes, 19 de mayo de 2026

SENADO DE LA REPÚBLICA

CARTAS DE ADHESIÓN

Págs.

Carta de adhesión de firmas a la ponencia para primer debate del Proyecto de Ley número 550 de 2026 Cámara, 369 de 2026 Senado, por la cual se adiciona el Presupuesto General de la Nación de la vigencia fiscal de 2026 ..... 1

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto jurídico de la Universidad Externado de Colombia al Proyecto de Ley número 186 de 2025 Senado, por medio del cual se busca garantizar el reconocimiento y pago de la pensión especial de vejez por ocupaciones de alto riesgo para la salud y se dictan otras disposiciones. .... 2

Concepto jurídico del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible frente al Proyecto de Ley número 29 de 2025 Senado, por medio del cual se dictan normas relacionadas con la ejecución de proyectos de concesiones viales y se establece el marco para la fijación de tarifas de los peajes e inversión de recursos en Colombia..... 3