



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 1366 Bogotá, D. C., miércoles, 23 de septiembre de 2026 EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 126 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se adiciona un Título VI a la Ley 1780 de 2016 para fortalecer la prospectiva territorial de talento humano y la transición de los jóvenes al empleo formal, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 27 de julio de 2026

Doctor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad.

Ref.: Radicación Proyecto de Ley

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en la Constitución Política de Colombia y en la Ley 5ª de 1992, por su digno conducto me permito poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley, *por medio de la cual se adiciona un Título VI a la Ley 1780 de 2016 para fortalecer la prospectiva territorial de talento humano y la transición de los jóvenes al empleo formal, y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

ARLEDY ALVARADO PATIÑO
Representante a la Cámara por Casanare
Centro Democrático

PROYECTO DE LEY NÚMERO 126 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se adiciona un Título VI a la Ley 1780 de 2016 para fortalecer la prospectiva territorial de talento humano y la transición de los jóvenes al empleo formal, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer la transición de las personas jóvenes entre los dieciocho (18) y veintiocho (28) años hacia el empleo formal, mediante la identificación prospectiva de las necesidades de talento humano de los territorios y la articulación de los instrumentos existentes de orientación, formación, evaluación y certificación de competencias, prácticas laborales, contrato de aprendizaje, intermediación laboral y divulgación de vacantes.

La ley tendrá alcance nacional y priorizará los municipios rurales y rurales dispersos, los territorios con altas tasas de desempleo o informalidad juvenil y aquellos en los que se desarrollen proyectos productivos capaces de generar demanda relevante de talento humano.

ARTÍCULO 2°. Adiciónese un Título VI a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

TÍTULO VI

PROSPECTIVA TERRITORIAL DE TALENTO HUMANO Y TRANSICIÓN AL EMPLEO JUVENIL

ARTÍCULO 3°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

Artículo 28. Naturaleza y complementariedad.

Los instrumentos previstos en este título son mecanismos de planeación y coordinación destinados a mejorar la pertinencia territorial de la formación y la transición de las personas jóvenes al empleo formal.

Su aplicación será complementaria a los programas, incentivos, servicios de empleo, prácticas laborales, contratos de aprendizaje y demás instrumentos vigentes.

ARTÍCULO 4°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 29. Definiciones. Para efectos del presente título se adoptan las siguientes definiciones:

1. Prospectiva territorial de talento humano: proceso de identificación y análisis de los perfiles, competencias y cantidades aproximadas de talento humano que previsiblemente podrán requerirse en un territorio, con fundamento en información económica, laboral, educativa y productiva.

2. Vacante de iniciación laboral: oportunidad de trabajo formal cuyo perfil permite la vinculación de una persona joven que ingresa al mercado laboral o cuenta con experiencia limitada, sin perjuicio de los requisitos legales, técnicos, profesionales, de seguridad o habilitación aplicables.

3. Acuerdo Territorial de Transición al Empleo Juvenil: instrumento voluntario de cooperación mediante el cual entidades públicas, empleadores, instituciones de formación y prestadores autorizados del Servicio Público de Empleo coordinan acciones dirigidas a atender brechas territoriales de talento humano.

4. Brecha de talento humano: diferencia identificada entre las competencias requeridas por las actividades productivas y las disponibles en la población potencialmente vinculable del territorio.

ARTÍCULO 5°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 30. Diagnósticos prospectivos territoriales de talento humano. El Ministerio del Trabajo, por medio de la Unidad Administrativa Especial del Servicio Público de Empleo y dentro de sus competencias, promoverá y coordinará gradualmente la elaboración y actualización de diagnósticos prospectivos territoriales de talento humano.

Los diagnósticos utilizarán prioritariamente información agregada procedente de registros, observatorios y sistemas existentes; estudios de brechas de capital humano; proyectos de inversión pública conocidos; información que los empleadores decidan suministrar voluntariamente; y aportes del Sena, instituciones educativas, cámaras de comercio, entidades territoriales y prestadores autorizados del Servicio Público de Empleo.

ARTÍCULO 6°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 31. Acuerdos Territoriales de Transición al Empleo Juvenil. Los departamentos, distritos y municipios podrán promover Acuerdos Territoriales de Transición al Empleo Juvenil, con la participación voluntaria del Ministerio del Trabajo, la Unidad Administrativa Especial del Servicio Público de Empleo, el Sena, instituciones de educación media y superior, instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, cajas de compensación familiar, cámaras de comercio, organizaciones productivas y empleadores públicos, privados o mixtos.

Los acuerdos podrán establecer: a) perfiles y competencias priorizados; b) oferta formativa disponible; c) acciones de orientación y certificación; d) oportunidades de prácticas laborales o contratos de aprendizaje de conformidad con el régimen vigente; e) cronogramas indicativos de necesidades de talento humano; f) mecanismos transparentes de divulgación y postulación; y g) indicadores de seguimiento.

ARTÍCULO 7°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 32. Cooperación de los empleadores. Los empleadores que participen en los acuerdos territoriales podrán cooperar mediante el suministro voluntario de información agregada sobre perfiles futuros, mentorías, visitas pedagógicas seguras, participación en actividades de orientación, disposición temporal de ambientes o equipos de formación, prácticas laborales, contratos de aprendizaje y divulgación anticipada de vacantes.

ARTÍCULO 8°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 33. Pertinencia de la formación. El Sena, las instituciones de educación superior y las instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano podrán utilizar los diagnósticos y acuerdos territoriales para orientar, dentro de su autonomía y competencias, la apertura, actualización, focalización o divulgación de programas de formación y procesos de evaluación y certificación de competencias.

La formación podrá incorporar competencias técnicas, digitales, socioemocionales, ambientales, empresariales y de seguridad y salud en el trabajo.

ARTÍCULO 9°. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 34. Vacantes de iniciación laboral y experiencia. En el marco de los acuerdos territoriales se promoverá que los empleadores identifiquen vacantes de iniciación laboral y definan sus requisitos de manera relacionada y proporcional con las funciones, responsabilidades y riesgos del cargo.

Las equivalencias y experiencias adquiridas mediante prácticas laborales, judicaturas, contratos de aprendizaje, investigación, monitorías, servicio social, voluntariados y demás actividades formativas serán reconocidas en los casos y bajo las condiciones previstas en la legislación vigente.

ARTÍCULO 10. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 34. Ruta de transición formativa y laboral. Las entidades participantes procurarán conectar, mediante la oferta institucional existente, las siguientes etapas: i) orientación ocupacional; ii) remisión a formación o certificación; iii) prácticas laborales o contratos de aprendizaje, cuando procedan; iv) registro o actualización de la hoja de vida en el Servicio Público de Empleo; v) postulación transparente a vacantes; y vi) acompañamiento inicial durante la vinculación, cuando exista capacidad institucional disponible.

ARTÍCULO 11. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 35. Priorización territorial y poblacional. La implementación priorizará, con fundamento en información objetiva disponible, los municipios rurales y rurales dispersos, los territorios con mayores niveles de desempleo o informalidad juvenil, las zonas en las que se proyecten inversiones con capacidad de generación de empleo y los departamentos con brechas persistentes entre la oferta educativa y la demanda laboral.

Se promoverá la participación de jóvenes rurales, mujeres jóvenes, víctimas del conflicto armado, personas con discapacidad, jóvenes pertenecientes a grupos étnicos, jóvenes bajo protección del Estado y demás poblaciones que enfrenten barreras adicionales, sin perjuicio de las acciones afirmativas ya previstas en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 12. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:

ARTÍCULO 36. Seguimiento, información y protección de datos. La Unidad Administrativa Especial del Servicio Público de Empleo, con base en registros e informes existentes y sin duplicar obligaciones de reporte, incorporará gradualmente indicadores agregados sobre diagnósticos elaborados, perfiles priorizados, personas orientadas, procesos formativos relacionados, postulaciones, vinculaciones y permanencia laboral, cuando la información se encuentre disponible.

El tratamiento y publicación de información respetará la protección de datos personales, la reserva legal, el secreto empresarial y las demás limitaciones previstas en la Constitución y la ley.

ARTÍCULO 13. Implementación y neutralidad fiscal. La implementación de la presente ley será gradual y se realizará mediante las competencias, programas, plataformas, infraestructura, convenios y apropiaciones presupuestales disponibles en cada vigencia, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

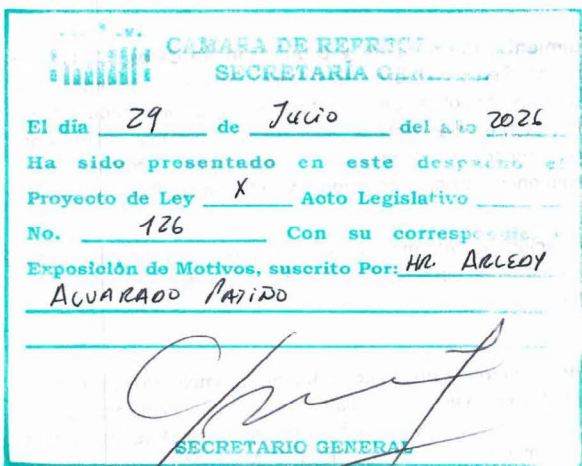
ARTÍCULO 14. Reglamentación. El Gobierno nacional reglamentará la presente ley dentro de los doce (12) meses siguientes a su promulgación. La reglamentación deberá garantizar coordinación interinstitucional, interoperabilidad, economía

administrativa, uso de fuentes existentes y no duplicidad de reportes.

ARTÍCULO 15. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los Congresistas,


ARLEDY ALVARADO PATIÑO
Representante a la Cámara por Casanare
Centro Democrático


CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL
El día 29 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley X Ato Legislativo
No. 126 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: H. ARLEDY
ALVARADO PATIÑO
SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente exposición de motivos está compuesta por seis (6) apartes:

1. Objeto del proyecto de ley.
2. Justificación del proyecto de ley.
3. Conflictos de interés.
4. Impacto fiscal.
5. Pliego de modificaciones.
6. Referencias.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto adiciona un Título VI a la Ley 1780 de 2016 para fortalecer la transición de las personas jóvenes hacia el empleo formal mediante la prospectiva territorial de talento humano. Su propósito es que las instituciones de formación, los servicios de empleo, las entidades territoriales y los empleadores puedan identificar con anticipación los perfiles y competencias que previsiblemente requerirán los proyectos productivos y coordinar, sobre esa base, la orientación, formación, certificación y postulación de los jóvenes. La iniciativa tiene como novedad organizar el momento anterior a la apertura de las vacantes, para reducir la desconexión entre la formación disponible y las necesidades reales de los territorios.

2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

2.1. Persistencia de barreras para el empleo juvenil

La transición entre educación y trabajo continúa siendo una barrera relevante para la juventud colombiana. En el trimestre enero-marzo de 2026, la tasa de desempleo de la población entre 15 y 28 años fue del 17,0%, la tasa de ocupación fue del 46,0% y 2,632 millones de jóvenes no estudiaban ni se encontraban ocupados, equivalentes al 23,8% de la población en edad de trabajar de ese rango.

La dificultad no se explica solamente por la ausencia de experiencia. También inciden la falta de información temprana sobre inversiones y perfiles futuros, la desarticulación entre la oferta educativa y la demanda empresarial, las distancias territoriales y la adaptación tardía de los programas de formación.

2.2. Referente territorial: Casanare Joven

La experiencia del programa Casanare Joven demuestra la utilidad de contar con convocatorias territoriales visibles y mecanismos para que estudiantes y recién egresados adquieran experiencia en ambientes reales. Para el primer semestre de 2026, la Gobernación de Casanare informó la selección de 110 jóvenes.

El proyecto no nacionaliza la estructura administrativa ni la financiación del programa departamental. Retoma una lección replicable: la transición mejora cuando existe una ruta institucional clara. La iniciativa extiende esa lógica hacia la planeación anticipada de necesidades de talento humano, con participación voluntaria del sector productivo.

2.3. Fundamentos constitucionales

Norma	Relación con la Iniciativa
Artículo 13	Igualdad real y efectiva y adopción de medidas frente a barreras de acceso.
Artículo 25	Protección del trabajo en condiciones dignas y justas.
Artículo 45	Participación de los jóvenes en las decisiones relacionadas con su educación y progreso.
Artículo 54	Formación y habilitación profesional y técnica, y deber estatal de propiciar la ubicación laboral.
Artículo 67	Función social de la educación y formación para el trabajo.
Artículos 209 y 288	Coordinación administrativa y articulación entre niveles de gobierno.
Artículos 333 y 334	Cooperación con la empresa, respetando la libertad económica y la intervención legítima del Estado.

El artículo 54 de la Constitución constituye el fundamento central: la formación debe conectarse con posibilidades reales de ubicación laboral. La propuesta desarrolla ese mandato sin ordenar contratación automática ni desconocer el mérito, los requisitos técnicos o la libertad de empresa.

2.4. Marco legal y correcciones normativas

Norma	Materia Relevante
Ley 1780 de 2016	Marco de promoción del empleo y emprendimiento juvenil. La propuesta adiciona un nuevo Título VI después de su artículo 26.
Ley 1622 de 2013 y Ley 1885 de 2018	Estatuto de Ciudadanía Juvenil y enfoque de derechos de las personas jóvenes.
Ley 1636 de 2013	Mecanismo de Protección al Cesante y organización del Servicio Público de Empleo.
Ley 2039 de 2020	Reconocimiento de experiencias adquiridas mediante prácticas, investigación, monitorías y otras actividades formativas.
Ley 2043 de 2020	Reconocimiento de las prácticas laborales como experiencia profesional o relacionada.
Ley 2119 de 2021	Medidas de exploración vocacional, inserción laboral juvenil y disposiciones aplicables a la contratación estatal.
Ley 2214 de 2022	Medidas territoriales para fomentar el empleo joven en entidades públicas y metodología interinstitucional.
Ley 2466 de 2025, artículo 43	Programa de Primer Empleo y Programa de Último Empleo; por ello, este proyecto no crea un programa paralelo.
Decreto número 223 de 2026	Reglamentación vigente sobre prácticas laborales y contrato de aprendizaje.
Estatuto Tributario, artículo 108-5	Beneficio tributario vigente asociado al primer empleo; no se crea una nueva deducción.

2.5. Funcionamiento del mecanismo propuesto

1. Identificación de inversiones, actividades y proyectos que previsiblemente requerirán personal.
2. Elaboración de diagnósticos con información existente y aportes voluntarios de los empleadores.
3. Celebración de acuerdos territoriales voluntarios entre entidades, formación, servicios de empleo y sector productivo.
4. Orientación o ajuste de la oferta formativa dentro de las competencias y autonomía de cada institución.
5. Certificación y orientación de jóvenes hacia perfiles realmente demandados.
6. Divulgación anticipada de vacantes de iniciación y postulación por canales transparentes.
7. Seguimiento agregado de resultados, sin crear reportes o sistemas sancionatorios nuevos.

2.6. Impacto nacional

La propuesta es nacional, pero resulta especialmente útil para departamentos con población dispersa, economías productivas variables y proyectos que demandan perfiles específicos. En

Casanare permitiría anticipar necesidades de sectores agropecuarios, agroindustriales, energéticos, de hidrocarburos, ambientales, logísticos, turísticos, tecnológicos, de infraestructura y de servicios.

El proyecto no reserva puestos para residentes ni altera las reglas vigentes de priorización territorial. Su aporte consiste en permitir que los jóvenes conozcan y desarrollen con anticipación las competencias que posteriormente serán evaluadas en procesos de selección.

3. CONFLICTOS DE INTERÉS

De conformidad con el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, modificado por la Ley 2003 de 2019, corresponde a cada Congresista valorar y declarar las circunstancias que puedan configurar un conflicto de interés.

La iniciativa contiene disposiciones generales, impersonales y abstractas. En principio, no genera un beneficio particular, actual y directo para los Congresistas, sus cónyuges, compañeros

permanentes o parientes en los grados previstos por la ley. Sin embargo, cada integrante del Congreso deberá examinar su situación concreta, especialmente cuando tenga participación directa en entidades o empresas que puedan resultar individualmente beneficiadas.

4. IMPACTO FISCAL

El artículo 7º de la Ley 819 de 2003 exige hacer explícito el impacto fiscal de los proyectos que ordenen gasto o concedan beneficios tributarios y asegurar su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

El proyecto fue depurado para mantener un impacto fiscal bajo y administrable. No crea incentivos tributarios, cofinanciación salarial, bonificaciones, transferencias monetarias, fondos, cuentas especiales, infraestructura obligatoria, nuevas entidades o plantas de personal. Tampoco establece metas de gasto, cupos presupuestales o apropiaciones mínimas.

Componente	Ejecución	Salvaguarda Fiscal
Diagnósticos prospectivos	Uso de registros, observatorios y sistemas existentes.	No se crea base de datos ni reporte empresarial periódico.
Acuerdos territoriales	Coordinación y convenios voluntarios.	No se crea consejo permanente ni remuneraciones.
Formación y certificación	Orientación de ofertas ya existentes.	No reconoce matrícula, beca o subsidio nuevo.
Intermediación laboral	Prestadores autorizados del Servicio Público de Empleo.	No crea plataforma paralela.
Participación empresarial	Cooperación voluntaria y aportes jurídicamente procedentes.	No crea contribución obligatoria.
Seguimiento	Indicadores agregados dentro de informes existentes.	No duplica reportes ni establece sanciones.

Las actividades se ejecutarán gradualmente con cargo a apropiaciones disponibles y dentro de las competencias vigentes. Cualquier ampliación

presupuestal futura deberá decidirse en los instrumentos fiscales y presupuestales correspondientes, sin que la ley genere por sí misma un derecho subjetivo al gasto.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES

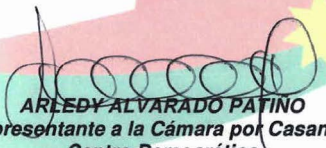
NORMA VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
	ARTÍCULO 2º. Adiciónese un Título VI a la Ley 1780 de 2016, integrado por los artículos 27 al 36, así: <u>TÍTULO VI</u> <u>PROSPECTIVA TERRITORIAL DE TALENTO HUMANO Y TRANSICIÓN AL EMPLEO JUVENIL</u>
	ARTÍCULO 3º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así: <u>Artículo 28. Naturaleza y complementariedad. Los instrumentos previstos en este título son mecanismos de planeación y coordinación destinados a mejorar la pertinencia territorial de la formación y la transición de las personas jóvenes al empleo formal.</u> <u>Su aplicación será complementaria a los programas, incentivos, servicios de empleo, prácticas laborales, contratos de aprendizaje y demás instrumentos vigentes.</u>

NORMA VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
	ARTÍCULO 4°. <i>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:</i> <u>ARTÍCULO 29. Definiciones.</u> Para efectos del presente título se adoptan las siguientes definiciones: <u>1. Prospectiva territorial de talento humano:</u> proceso de identificación y análisis de los perfiles, competencias y cantidades aproximadas de talento humano que previsiblemente podrán requerirse en un territorio, con fundamento en información económica, laboral, educativa y productiva. <u>2. Vacante de iniciación laboral:</u> oportunidad de trabajo formal cuyo perfil permite la vinculación de una persona joven que ingresa al mercado laboral o cuenta con experiencia limitada, sin perjuicio de los requisitos legales, técnicos, profesionales, de seguridad o habilitación aplicables. <u>3. Acuerdo Territorial de Transición al Empleo Juvenil:</u> instrumento voluntario de cooperación mediante el cual entidades públicas, empleadores, instituciones de formación y prestadores autorizados del Servicio Público de Empleo coordinan acciones dirigidas a atender brechas territoriales de talento humano. <u>4. Brecha de talento humano:</u> diferencia identificada entre las competencias requeridas por las actividades productivas y las disponibles en la población potencialmente vinculable del territorio.
	ARTÍCULO 5°. <i>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:</i> <u>ARTÍCULO 30. Diagnósticos prospectivos territoriales de talento humano.</u> El Ministerio del Trabajo, por medio de la Unidad Administrativa Especial del Servicio Público de Empleo y dentro de sus competencias, promoverá y coordinará gradualmente la elaboración y actualización de diagnósticos prospectivos territoriales de talento humano. <u>Los diagnósticos utilizarán prioritariamente información agregada procedente de registros, observatorios y sistemas existentes; estudios de brechas de capital humano; proyectos de inversión pública conocidos; información que los empleadores decidan suministrar voluntariamente; y aportes del Sena, instituciones educativas, cámaras de comercio, entidades territoriales y prestadores autorizados del Servicio Público de Empleo.</u>
	ARTÍCULO 6°. <i>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:</i> <u>ARTÍCULO 31. Acuerdos Territoriales de Transición al Empleo Juvenil.</u> Los departamentos, distritos y municipios podrán promover Acuerdos Territoriales de Transición al Empleo Juvenil, con la participación voluntaria del Ministerio del Trabajo, la Unidad Administrativa Especial del Servicio Público de Empleo, el Sena, instituciones de educación media y superior, instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, cajas de compensación familiar, cámaras de comercio, organizaciones productivas y empleadores públicos, privados o mixtos. <u>Los acuerdos podrán establecer: a) perfiles y competencias priorizados; b) oferta formativa disponible; c) acciones de orientación y certificación; d) oportunidades de prácticas laborales o contratos de aprendizaje de conformidad con el régimen vigente; e) cronogramas indicativos de necesidades de talento humano; f) mecanismos transparentes de divulgación y postulación; y g) indicadores de seguimiento.</u>

NORMA VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
	ARTÍCULO 7°. <i>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:</i> <u>ARTÍCULO 32. Cooperación de los empleadores. Los empleadores que participen en los acuerdos territoriales podrán cooperar mediante el suministro voluntario de información agregada sobre perfiles futuros, mentorías, visitas pedagógicas seguras, participación en actividades de orientación, disposición temporal de ambientes o equipos de formación, prácticas laborales, contratos de aprendizaje y divulgación anticipada de vacantes.</u>
	ARTÍCULO 8°. <i>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:</i> <u>ARTÍCULO 33. Pertinencia de la formación. El Sena, las instituciones de educación superior y las instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano podrán utilizar los diagnósticos y acuerdos territoriales para orientar, dentro de su autonomía y competencias, la apertura, actualización, focalización o divulgación de programas de formación y procesos de evaluación y certificación de competencias.</u> <u>La formación podrá incorporar competencias técnicas, digitales, socioemocionales, ambientales, empresariales y de seguridad y salud en el trabajo.</u>
	ARTÍCULO 9°. <i>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:</i> ARTÍCULO 34. Vacantes de iniciación laboral y experiencia. En el marco de los acuerdos territoriales se promoverá que los empleadores identifiquen vacantes de iniciación laboral y definan sus requisitos de manera relacionada y proporcional con las funciones, responsabilidades y riesgos del cargo. Las equivalencias y experiencias adquiridas mediante prácticas laborales, judicaturas, contratos de aprendizaje, investigación, monitorías, servicio social, voluntariados y demás actividades formativas serán reconocidas en los casos y bajo las condiciones previstas en la legislación vigente.
	ARTÍCULO 10. <i>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:</i> <u>ARTÍCULO 34. Ruta de transición formativa y laboral. Las entidades participantes procurarán conectar, mediante la oferta institucional existente, las siguientes etapas: i) orientación ocupacional; ii) remisión a formación o certificación; iii) prácticas laborales o contratos de aprendizaje, cuando procedan; iv) registro o actualización de la hoja de vida en el Servicio Público de Empleo; v) postulación transparente a vacantes; y vi) acompañamiento inicial durante la vinculación, cuando exista capacidad institucional disponible.</u>
	ARTÍCULO 11. <i>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:</i> <u>ARTÍCULO 35. Priorización territorial y poblacional. La implementación priorizará, con fundamento en información objetiva disponible, los municipios rurales y rurales dispersos, los territorios con mayores niveles de desempleo o informalidad juvenil, las zonas en las que se proyecten inversiones con capacidad de generación de empleo y los departamentos con brechas persistentes entre la oferta educativa y la demanda laboral.</u>

NORMA VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
	<u>Se promoverá la participación de jóvenes rurales, mujeres jóvenes, víctimas del conflicto armado, personas con discapacidad, jóvenes pertenecientes a grupos étnicos, jóvenes bajo protección del Estado y demás poblaciones que enfrenten barreras adicionales, sin perjuicio de las acciones afirmativas ya previstas en el ordenamiento jurídico.</u>
	ARTÍCULO 12. <i>Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 1780 de 2016, el cual quedará así:</i> <u>ARTÍCULO 36. Seguimiento, información y protección de datos. La Unidad Administrativa Especial del Servicio Público de Empleo, con base en registros e informes existentes y sin duplicar obligaciones de reporte, incorporará gradualmente indicadores agregados sobre diagnósticos elaborados, perfiles priorizados, personas orientadas, procesos formativos relacionados, postulaciones, vinculaciones y permanencia laboral, cuando la información se encuentre disponible.</u> <u>El tratamiento y publicación de información respetará la protección de datos personales, la reserva legal, el secreto empresarial y las demás limitaciones previstas en la Constitución y la ley.</u>

De los congresistas,



ARLEDY ALVARADO PATIÑO
Representante a la Cámara por Casanare
Centro Democrático

6. REFERENCIAS

1. Constitución Política de Colombia, artículos 13, 25, 45, 54, 67, 154, 158, 209, 288, 333 y 334.
2. Ley 3ª de 1992, *por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia.*
3. Ley 5ª de 1992, Reglamento del Congreso; artículo 291, modificado por la Ley 2003 de 2019.
4. Ley 819 de 2003, artículo 7º, sobre análisis del impacto fiscal.
5. Ley 1622 de 2013, modificada por la Ley 1885 de 2018, Estatuto de Ciudadanía Juvenil.
6. Ley 1636 de 2013, Mecanismo de Protección al Cesante y Servicio Público de Empleo.
7. Ley 1780 de 2016, promoción del empleo y emprendimiento juvenil.
8. Ley 2039 de 2020, reconocimiento de experiencias adquiridas en actividades formativas.
9. Ley 2043 de 2020, reconocimiento de prácticas laborales como experiencia profesional o relacionada.
10. Ley 2119 de 2021, medidas para fortalecer la exploración vocacional y la inserción laboral juvenil.
11. Ley 2214 de 2022, promoción del empleo joven en el ámbito territorial público.
12. Ley 2466 de 2025, especialmente su artículo 43 sobre programas de primer y último empleo.

13. Decreto número 1072 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.
14. Decreto número 223 de 2026, reglamentación relacionada con prácticas laborales y contrato de aprendizaje.
15. Estatuto Tributario, artículo 108-5, deducción asociada al primer empleo.
16. DANE, Boletín Técnico Mercado Laboral de la Juventud, trimestre enero-marzo de 2026.
17. Gobernación de Casanare, información institucional del programa Casanare Joven, primer semestre de 2026.
18. Proyecto de Ley número 085 de 2025 Cámara, empleo juvenil.
19. Proyecto de Ley número 105 de 2025 Cámara, Programa Estado Joven.
20. Proyecto de Ley número 278 de 2025 Senado, sistema integral de incentivos al primer empleo.
21. Proyecto de Ley número 008 de 2026 Cámara, Programa CRECE para el empleo formal regional.
22. Corte Constitucional, Sentencias C-859 de 2001, C-502 de 2007 y C-425 de 2023, sobre iniciativa legislativa, autorizaciones de gasto e impacto fiscal.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 140 DE 2026
CÁMARA

por medio de la cual se establecen lineamientos diferenciales de resiliencia hídrica para la infraestructura vial rural en territorios de sabana inundable y alta variabilidad hídrica, se adiciona la Ley 1682 de 2013 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 27 de julio de 2026

Doctor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad.

Ref.: Radicación Proyecto de Ley

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en la Constitución Política de Colombia y en la Ley 5ª de 1992, por su digno conducto me permito poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley, *por medio de la cual se establecen lineamientos diferenciales de resiliencia hídrica para la infraestructura vial rural en territorios de sabana inundable y alta variabilidad hídrica, se adiciona la Ley 1682 de 2013 y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,



ARLEDY ALVARADO PATINO
Representante a la Cámara por Casanare
Centro Democrático

PROYECTO DE LEY NÚMERO 140 DE 2026
CÁMARA

por medio de la cual se establecen lineamientos diferenciales de resiliencia hídrica para la infraestructura vial rural en territorios de sabana inundable y alta variabilidad hídrica, se adiciona la Ley 1682 de 2013 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer lineamientos técnicos, de planeación, mantenimiento, información y financiación con enfoque diferencial de resiliencia hídrica para las vías terciarias, los puentes rurales y las obras de drenaje localizados total o parcialmente en territorios de sabana inundable o alta variabilidad hídrica, con el fin de reducir su vulnerabilidad, mejorar la continuidad o el restablecimiento oportuno de la conectividad rural, proteger la vida y facilitar el acceso de la población campesina y rural a la educación, la salud, los mercados, los servicios públicos y la atención de emergencias.

La aplicación de esta ley deberá armonizar la funcionalidad vial con la dinámica natural del agua, la conectividad ecológica, la gestión del riesgo de desastres, la adaptación al cambio climático, la sostenibilidad ambiental y la sostenibilidad fiscal.

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. La presente ley se aplica a las entidades públicas del orden

nacional y territorial que, dentro de sus competencias, planeen, formulen, diseñen, financien, contraten, construyan, mejoren, rehabiliten, mantengan, administren o supervisen vías terciarias, puentes rurales y obras de drenaje en los territorios definidos en esta ley.

Los lineamientos podrán utilizarse como referencia técnica para segmentos de redes viales de primer y segundo orden expuestos a condiciones análogas, cuando así lo determine la entidad competente, sin perjuicio de los estándares superiores que les sean exigibles.

Parágrafo. La presente ley no modifica la clasificación, titularidad, administración ni distribución de competencias sobre la infraestructura de transporte establecida en las Leyes 105 de 1993 y 715 de 2001, en el Decreto Ley 1961 de 2023 y en las demás normas concordantes.

Artículo 3º. Definiciones. Para efectos de la presente ley se adoptan las siguientes definiciones:

1. Alta variabilidad hídrica. Condición territorial en la cual el régimen de lluvias, caudales, niveles freáticos, desbordamientos o anegamientos presenta cambios estacionales, interanuales o extremos capaces de alterar de manera significativa la estabilidad, el drenaje, la seguridad o la transitabilidad de la infraestructura vial rural.

2. Territorio de sabana inundable. Área predominantemente plana o de baja pendiente cuya dinámica ecológica e hidrológica comprende inundación, encharcamiento o saturación periódica o estacional, por precipitación, desbordamiento, ascenso del nivel freático o conectividad con ríos, caños, esteros, morichales, humedales o planicies de inundación. Su identificación para fines viales se realizará con información oficial y verificación técnica y no constituye, por sí misma, una nueva categoría de ordenamiento o protección ambiental.

3. Resiliencia hídrica de la infraestructura vial. Capacidad de una vía, puente u obra de drenaje para anticipar, resistir, operar de manera segura, adaptarse y recuperar su funcionalidad frente a inundaciones, anegamientos, socavación, erosión, variaciones del nivel freático y demás efectos relacionados con el agua, evitando trasladar o agravar el riesgo aguas arriba, aguas abajo o sobre ecosistemas y comunidades vecinas.

4. Lineamientos técnicos diferenciales. Criterios mínimos adaptados a las condiciones hidrológicas, hidráulicas, geomorfológicas, geotécnicas, ambientales, sociales, climáticas y operacionales del territorio, que complementan los manuales y especificaciones generales de infraestructura vial.

5. Obras de drenaje y paso de agua. Estructuras destinadas a captar, conducir, distribuir o permitir el tránsito del agua a través o a lo largo de la infraestructura vial, tales como cunetas, alcantarillas, alcantarillas tipo cajón, pontones, puentes, vados, badenes, pasos elevados, terraplenes ventilados, aliviaderos y demás soluciones funcionalmente equivalentes.

6. Criticidad vial rural. Grado de importancia de un tramo o estructura según la

población atendida, la ausencia de rutas alternas, su función para el acceso a salud, educación, abastecimiento, producción agropecuaria y atención de emergencias, y la magnitud de las consecuencias de su falla o cierre.

7. Soluciones basadas en la naturaleza. Acciones de protección, manejo sostenible, restauración o imitación de procesos naturales que contribuyen al control de erosión, regulación de escorrentía, estabilización, laminación de crecientes o conectividad ecológica, como complemento de las obras de ingeniería.

8. Costo del ciclo de vida. Valor presente de los costos razonablemente previsibles de estudios, construcción, operación, mantenimiento, reposición, manejo del riesgo, cierres, atención de fallas y disposición final durante la vida útil de la alternativa.

Artículo 4º. Principios orientadores. La interpretación y aplicación de la presente ley se regirá por los principios constitucionales y legales del sector transporte, la gestión ambiental, la gestión del riesgo de desastres y la gestión del cambio climático, y en especial por los siguientes:

1. Enfoque territorial diferencial. Las decisiones técnicas deberán responder a la dinámica hídrica y a las capacidades, prácticas y necesidades de cada territorio.

2. Prevención y no transferencia del riesgo. Las intervenciones no podrán incrementar de manera injustificada la amenaza, exposición o vulnerabilidad de comunidades, predios, ecosistemas u otras infraestructuras.

3. Conectividad hidrológica y ecológica. Se preservarán los flujos naturales del agua y los corredores ecológicos, evitando que la vía se comporte como una barrera continua cuando ello resulte incompatible con el funcionamiento del territorio.

4. Seguridad y servicio proporcional. El nivel de servicio y las medidas de seguridad se determinarán según el riesgo, la criticidad, la demanda, la existencia de alternativas y la capacidad de respuesta.

5. Gestión del ciclo de vida. La selección de alternativas considerará la inversión inicial y los costos de mantenimiento, reposición, falla, interrupción y recuperación.

6. Coordinación, concurrencia y subsidiariedad. La Nación y las entidades territoriales actuarán dentro de sus competencias y podrán concurrir técnica y financieramente conforme a la ley.

7. Participación y conocimiento local. La planeación reconocerá la experiencia de las comunidades sobre rutas, calendarios de lluvia, niveles históricos, zonas de flujo y puntos recurrentes de falla.

8. Progresividad y sostenibilidad fiscal. La implementación se realizará de forma gradual, priorizada y compatible con los marcos fiscales y las disponibilidades presupuestales.

Artículo 5º. Coordinación institucional. El Ministerio de Transporte dirigirá la articulación nacional para la implementación de la presente ley. Para tal efecto, actuará dentro de sus competencias con el Instituto Nacional de Vías Regionales (INVIR), el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam), la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), el Departamento Nacional de Planeación (DNP), las autoridades ambientales y las entidades territoriales.

La coordinación se desarrollará mediante instancias, sistemas de información, mesas técnicas y capacidades institucionales existentes, sin crear una nueva entidad, consejo, fondo, planta de personal o estructura administrativa.

TÍTULO II

LINEAMIENTOS DIFERENCIALES DE RESILIENCIA HÍDRICA

Artículo 6º. Adiciónese un artículo 8A a la Ley 1682 de 2013, el cual quedará así:

“Artículo 8A. Enfoque diferencial de resiliencia hídrica para la infraestructura vial rural. Los proyectos de infraestructura vial rural localizados total o parcialmente en territorios de sabana inundable o alta variabilidad hídrica deberán incorporar, desde su planeación y de manera proporcional a su riesgo y criticidad, medidas técnicas diferenciales de resiliencia hídrica, seguridad, drenaje, mantenimiento, adaptación climática y protección de la conectividad hidrológica y ecológica.

El Ministerio de Transporte adoptará los lineamientos técnicos diferenciales para su aplicación en vías terciarias, puentes rurales y obras de drenaje, en armonía con el Plan Integral de Gestión del Cambio Climático del Sector Transporte (PIGCCS Transporte) y con los demás instrumentos sectoriales vigentes. Las entidades responsables conservarán las competencias asignadas por la ley y garantizarán que las medidas sean compatibles con los instrumentos de ordenamiento territorial, ambiental, de gestión del riesgo de desastres y de cambio climático.

Parágrafo 1º. Lo dispuesto en este artículo no exime del cumplimiento de licencias, permisos, concesiones, autorizaciones ambientales, procesos de consulta previa ni de los demás requisitos aplicables.

Parágrafo 2º. La aplicación de los lineamientos no alterará la titularidad, administración, clasificación o competencia sobre las vías y no generará por sí misma un derecho automático a financiación o cofinanciación”.

Artículo 7º. Adopción y actualización de los lineamientos técnicos diferenciales. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, con el apoyo técnico del INVIR, el Invías y la UPIT, y en coordinación con las entidades señaladas en el artículo 5º, adoptará mediante resolución los Lineamientos Técnicos Diferenciales de Resiliencia Hídrica para Infraestructura Vial Rural.

Los lineamientos constituirán un desarrollo técnico y territorial del PIGCCS Transporte y se articularán con su Plan de Acción, con la Política para la Gestión del Riesgo de Desastres y la Adaptación al Cambio Climático del sector transporte y con los instrumentos que los modifiquen, adicionen o sustituyan. En ningún caso crearán un sistema paralelo de planificación, información o seguimiento.

El proyecto de lineamientos será sometido a participación ciudadana y consulta técnica territorial. Deberá revisarse por lo menos cada cinco (5) años, de manera coordinada con la revisión del PIGCCS Transporte, o antes cuando nueva evidencia climática, hidrológica, tecnológica o de desempeño lo justifique.

Parágrafo. Los lineamientos complementarán los manuales, especificaciones y normas técnicas vigentes. Solo los modificarán o sustituirán cuando el acto administrativo así lo señale expresamente y exista competencia para ello.

Artículo 8º. Contenido mínimo de los lineamientos técnicos. Los lineamientos deberán desarrollar, como mínimo, los siguientes componentes:

1. Criterios para identificar y verificar tramos sujetos a inundación, anegamiento, saturación, socavación, erosión y variación del nivel freático.

2. Requisitos proporcionales de levantamiento topográfico, hidrológico, hidráulico, geomorfológico, geotécnico, climático, ambiental y de uso del territorio.

3. Selección de eventos de diseño, períodos de retorno, márgenes de seguridad y escenarios de cambio y variabilidad climática según la criticidad, el tipo de estructura y las consecuencias de falla.

4. Criterios de capacidad hidráulica, borde libre, socavación, erosión, sedimentación, flotación, estabilidad y manejo de material vegetal o residuos transportados por el agua.

5. Evaluación de alternativas como puentes, pontones, alcantarillas, alcantarillas tipo cajón, badenes, vados, pasos elevados, terraplenes ventilados, estructuras modulares, aperturas de alivio y otras soluciones apropiadas al sitio

6. Criterios para rasantes, subrasantes, terraplenes, afirmados, pavimentos, protección de taludes, materiales locales y control de humedad, evitando soluciones estandarizadas que desconozcan el comportamiento del suelo y del agua.

7. Medidas para mantener la conectividad hidrológica, el paso de fauna, la calidad del agua y la

integridad de humedales, caños, esteros, morichales, bosques de galería y planicies de inundación.

8. Uso complementario de soluciones basadas en la naturaleza y criterios para determinar su idoneidad, mantenimiento y desempeño.

9. Programación constructiva según temporadas, accesos de obra, manejo de campamentos, disposición de materiales, protección de cauces y planes de contingencia.

10. Señalización, control de tránsito, cierres preventivos, rutas alternas, comunicación comunitaria y condiciones seguras de operación durante eventos hídricos.

11. Protocolos de inspección antes, durante y después de las temporadas de lluvia y de eventos extremos, con énfasis en drenajes, apoyos, juntas, aproximaciones, estribos, erosión y socavación.

12. Rutinas de mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo, frecuencias mínimas según riesgo y procedimientos para limpieza que no trasladen sedimentos o residuos a los cuerpos de agua.

13. Metodología de costo del ciclo de vida y análisis multicriterio que incluya confiabilidad, tiempo de interrupción, facilidad de reparación, disponibilidad local de materiales y capacidad institucional de mantenimiento.

14. Diseños tipo, detalles constructivos o soluciones modulares adaptables, acompañados de reglas claras sobre estudios, verificación y ajustes obligatorios para cada sitio.

15. Indicadores de desempeño, resiliencia, seguridad, continuidad o recuperación del servicio y protección ambiental.

Parágrafo 1º. Los lineamientos no impondrán una única tipología constructiva. La placa huella, los pavimentos rígidos o flexibles, los afirmados, los terraplenes y cualquier otra solución deberán seleccionarse únicamente cuando el análisis técnico integral demuestre su idoneidad para el sitio.

Parágrafo 2º. Los requisitos serán graduados por niveles de complejidad y riesgo, con el fin de evitar cargas desproporcionadas para intervenciones menores, sin reducir la seguridad ni la protección ambiental.

Artículo 9º. Identificación, caracterización e interoperabilidad de la información. Las entidades responsables de la infraestructura vial identificarán y caracterizarán los tramos y estructuras sujetos a esta ley utilizando, según disponibilidad y pertinencia, información del Ideam, las autoridades ambientales, los gestores del riesgo, los instrumentos de ordenamiento territorial, los planes de ordenación y manejo de cuencas, los Planes Integrales de Gestión del Cambio Climático, los registros históricos, las imágenes satelitales, los inventarios viales, los estudios de amenaza y el conocimiento comunitario técnicamente verificado.

El Ministerio de Transporte incorporará progresivamente los atributos o componentes temáticos requeridos dentro del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC), o del sistema que haga sus veces. La información específica de puentes se gestionará mediante el Sistema de Administración de Puentes de Colombia (SIPUCOL 2.0), o el instrumento que lo modifique o sustituya, garantizando su interoperabilidad con el SINC y evitando duplicidad en el reporte y gestión de la información.

Las entidades territoriales y demás responsables reportarán la información en los términos, formatos y metodologías definidos por las autoridades competentes, bajo los principios de calidad, actualización, reutilización e interoperabilidad de datos.

Parágrafo. La identificación realizada para fines de planeación vial no crea una nueva categoría de protección ambiental, no modifica los usos del suelo y no sustituye las determinantes o decisiones de las autoridades competentes.

Artículo 10. Incorporación en el ciclo de los proyectos. Los criterios de resiliencia hídrica se incorporarán desde la etapa de identificación y formulación de los proyectos. Los estudios de preinversión deberán comparar alternativas de localización, trazado, tipología, nivel de servicio, intervención progresiva, mantenimiento y, cuando resulte razonable, medidas no estructurales o relocalización del tramo.

La entidad competente deberá dejar trazabilidad de la alternativa seleccionada, de los riesgos residuales aceptados, del nivel de servicio esperado y de la estrategia de operación y mantenimiento. La maduración y viabilización se sujetarán a las metodologías generales de inversión pública y a las reglas propias de cada fuente de financiación.

Parágrafo. Ninguna solución o diseño tipo reemplazará los estudios particulares exigibles por la complejidad, el riesgo, la normativa ambiental, la contratación pública o las normas sismorresistentes y de puentes aplicables.

Artículo 11. Niveles de servicio y criticidad. Para cada corredor o tramo priorizado, la entidad competente definirá un nivel de servicio objetivo que incluya según corresponda, condiciones de transitabilidad ordinaria, restricciones admisibles, duración máxima estimada de interrupciones, umbrales de cierre preventivo, rutas alternas y tiempos de respuesta o recuperación.

La criticidad considerará especialmente los accesos únicos o predominantes a centros educativos, puestos de salud, servicios de urgencias, centros poblados, zonas productoras de alimentos, puntos de comercialización, comunidades étnicas y campesinas y áreas sin alternativas razonables de conectividad.

Parágrafo. La definición de niveles de servicio no se entenderá como garantía absoluta de transitabilidad ininterrumpida frente a eventos

extraordinarios o de fuerza mayor. La entidad deberá gestionar el riesgo, informar las limitaciones previsibles y adoptar medidas proporcionadas de preparación y respuesta.

Artículo 12. Mantenimiento resiliente y gestión estacional. Las entidades a cargo de la infraestructura comprendida en esta ley incorporarán, dentro de sus instrumentos y recursos ordinarios de mantenimiento, medidas estacionales basadas en riesgo que incluyan inventario de drenajes y estructuras críticas, limpieza programada, control de erosión, inspecciones de socavación, atención de puntos de falla recurrente, disponibilidad de materiales o equipos esenciales y protocolos de cierre, comunicación y reapertura segura.

Las actividades deberán programarse con prioridad antes de las temporadas de mayor precipitación y después de eventos relevantes, sin perjuicio de las intervenciones de emergencia que procedan conforme a la Ley 1523 de 2012, la Ley 1682 de 2013 y sus reglamentos.

Parágrafo. La participación comunitaria en labores de monitoreo o mantenimiento será voluntaria, remunerada cuando corresponda y sujeta a la normativa aplicable. En ningún caso trasladará a la comunidad la responsabilidad legal, técnica, contractual o presupuestal de la entidad competente.

Artículo 13. Protección de la dinámica hídrica y ambiental. Las intervenciones deberán evitar la obstrucción injustificada de flujos, la concentración erosiva de caudales, la desecación o fragmentación de humedales, la alteración acumulativa de planicies de inundación y el traslado del riesgo a terceros. Cuando varios segmentos contiguos puedan producir un efecto de barrera, el análisis hidráulico y ambiental deberá considerar su comportamiento conjunto.

Las soluciones basadas en la naturaleza podrán complementar, mas no sustituir sin soporte técnico, las estructuras requeridas para la seguridad y funcionalidad vial.

Parágrafo. Este artículo se aplicará sin perjuicio de las competencias de las autoridades ambientales, de las determinantes ambientales, del régimen de áreas protegidas, de la Ley 2469 de 2025, de los permisos de ocupación de cauce y de los demás instrumentos de manejo y control ambiental.

Artículo 14. Criterios de priorización. La priorización de estudios, mantenimiento e intervenciones se realizará mediante criterios objetivos, verificables y publicados por la entidad competente. Como mínimo se valorarán:

1. El riesgo para la vida, la seguridad vial y la continuidad de servicios esenciales.
2. La población rural beneficiada y el grado de aislamiento durante las temporadas de lluvia.
3. La ausencia, distancia o precariedad de rutas alternas.
4. El acceso de estudiantes, pacientes, personal de salud y organismos de socorro.

5. La función del corredor para la producción, abastecimiento y comercialización agropecuaria y de alimentos.

6. La recurrencia y duración de cierres, fallas, erosión, socavación o pérdida de banca.

7. El costo del ciclo de vida, la madurez del proyecto y la capacidad de asegurar su mantenimiento.

8. La compatibilidad ambiental, territorial y de gestión del riesgo, y la posibilidad de evitar o reducir impactos acumulativos.

9. El cierre de brechas territoriales y la atención de comunidades campesinas, étnicas, de mujeres rurales, jóvenes rurales y personas con discapacidad.

Parágrafo. La priorización técnica no crea un derecho adquirido a la asignación de recursos y estará sujeta a las competencias, procedimientos, disponibilidades y reglas de cada fuente de financiación.

TÍTULO III

FINANCIACIÓN, CAPACIDADES, INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO

Artículo 15. Fuentes y mecanismos de financiación. Las inversiones asociadas a la presente ley podrán ser financiadas o cofinanciadas, dentro de las competencias de cada entidad y sin perjuicio de los requisitos propios de cada fuente, con:

1. Recursos de inversión del Presupuesto General de la Nación asignados al sector transporte o a programas legalmente compatibles.

2. Recursos propios, de capital y de crédito de las entidades territoriales, con sujeción a las normas presupuestales y de endeudamiento.

3. Recursos del Sistema General de Regalías, cuando el proyecto sea viable, priorizado y aprobado por la instancia competente conforme a la Ley 2056 de 2020 y sus reglamentos.

4. Recursos de los fondos de gestión del riesgo de desastres, exclusivamente cuando la intervención corresponda a sus finalidades y cumpla las reglas aplicables.

5. Cooperación nacional o internacional, crédito, donaciones y aportes privados legalmente aceptables.

6. Mecanismos de asociación, convenios interadministrativos, convenios solidarios, asociaciones público-populares, esquemas de participación privada u otros instrumentos autorizados por el ordenamiento jurídico y técnicamente procedentes.

7. Las demás fuentes legalmente disponibles para infraestructura de transporte, desarrollo rural, adaptación climática o reducción del riesgo.

Parágrafo 1º. La presente ley no crea una renta de destinación específica, no reserva porcentajes de ninguna fuente, no establece cupos regionales y no obliga a aprobar proyectos que incumplan

los requisitos técnicos, ambientales, fiscales o presupuestales.

Parágrafo 2º. Todo proyecto deberá identificar la entidad responsable y la fuente previsible para la operación y el mantenimiento durante su vida útil, de conformidad con la capacidad fiscal y el marco de competencias correspondiente.

Artículo 16. Asistencia técnica e instrumentos de formulación. El Ministerio de Transporte, el INVIR y el Invías, con el apoyo de la UPIT y del DNP dentro de sus competencias, pondrán a disposición de las entidades territoriales guías de formulación, perfiles de proyecto, matrices de riesgo, fichas de inspección, criterios de costo del ciclo de vida y soluciones de referencia ajustables a distintos niveles de complejidad.

La asistencia aprovechará plataformas, programas y capacidades existentes y priorizará municipios de categorías cuarta, quinta y sexta y territorios con limitada capacidad de estructuración. La adopción de instrumentos estandarizados no releva al formulador ni a la entidad responsable de verificar las condiciones particulares del sitio.

Artículo 17. Participación comunitaria, conocimiento local y enfoque diferencial. En la identificación de puntos críticos, la evaluación de alternativas y la definición de medidas de operación y mantenimiento, las entidades promoverán la participación temprana de campesinos, transportadores rurales, comunidades educativas, organizaciones productivas, juntas de acción comunal, cuerpos de socorro, autoridades tradicionales y demás actores territoriales pertinentes.

Se documentarán, cuando sean técnicamente verificables, los calendarios locales de inundación, niveles históricos, rutas de evacuación, pasos tradicionales, sitios de desborde, velocidades de flujo, acumulación de sedimentos y fallas recurrentes.

Parágrafo 1º. Cuando una medida sea susceptible de afectar directamente a pueblos indígenas, comunidades negras, afrocolombianas, raizales, palenqueras o al pueblo Rrom, se garantizará la consulta previa y los demás derechos que correspondan conforme a la Constitución, la ley y la jurisprudencia.

Parágrafo 2º. La vinculación de organizaciones comunitarias a la ejecución se sujetará a su capacidad, a las normas de contratación y seguridad, a la disponibilidad presupuestal y a la supervisión técnica. No sustituirá los estudios, diseños, interventoría o responsabilidades profesionales exigibles.

Artículo 18. Información, interoperabilidad y datos abiertos. La información producida en aplicación de esta ley se integrará progresivamente a los sistemas oficiales existentes. El Ministerio de Transporte definirá un conjunto mínimo de datos sobre localización, entidad responsable, exposición hídrica, criticidad, inventario de drenajes, nivel de

servicio, intervenciones, mantenimiento, cierres, fallas y desempeño.

La información de carreteras se articulará con el SINC y la información de puentes con SIPUCOL 2.0, garantizando interoperabilidad entre ambos sistemas y con los instrumentos ambientales, climáticos, catastrales y de gestión del riesgo. No se crearán registros paralelos ni se exigirá el reporte duplicado de información ya disponible en sistemas oficiales.

La publicación observará la Ley 1712 de 2014 y las reservas legales relacionadas con seguridad, protección de datos, infraestructura crítica y derechos de terceros.

Artículo 19. Seguimiento y rendición de cuentas. A partir del segundo año siguiente a la adopción de los lineamientos técnicos, el Ministerio de Transporte presentará cada dos (2) años a las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República un informe público de seguimiento elaborado con información disponible en los sistemas existentes.

El informe contendrá, como mínimo, avances regulatorios; articulación con el PIGCCS Transporte; cobertura territorial; tramos caracterizados; proyectos formulados, ejecutados o en mantenimiento; fuentes de financiación; indicadores de fallas, cierres, recuperación y desempeño; resultados ambientales relevantes; dificultades de implementación y recomendaciones de ajuste.

Artículo 20. Régimen de transición. Los proyectos cuya etapa de formulación o preinversión se inicie después de la entrada en vigencia del acto administrativo previsto en el artículo 7° deberán aplicar los lineamientos técnicos diferenciales.

Los proyectos que, a esa fecha, cuenten con estudios y diseños aprobados, proceso de selección abierto o contrato en ejecución no estarán obligados a ser rediseñados de manera automática. La entidad competente podrá incorporar ajustes cuando sean técnica, jurídica, contractual, ambiental y presupuestalmente viables o cuando resulten necesarios para gestionar un riesgo no aceptable.

Las medidas de inspección, mantenimiento estacional, información y seguridad se implementarán de manera progresiva sobre la infraestructura existente, conforme a su criticidad y a la disponibilidad de recursos.

Artículo 21. Sostenibilidad fiscal y administrativa. La implementación de la presente ley se realizará con cargo a las apropiaciones que las entidades competentes incorporen en sus respectivos presupuestos, en el marco de sus funciones, competencias, planes de inversión, Marco Fiscal de Mediano Plazo, Marco de Gasto de Mediano Plazo y disponibilidades presupuestales.

La ley no crea un fondo, subsidio, beneficio tributario, planta de personal, entidad, obligación de cofinanciación, asignación automática ni orden de gasto sobre un proyecto específico. La ejecución

de obras dependerá de la formulación, viabilidad, priorización y aprobación presupuestal de cada proyecto conforme al ordenamiento vigente.

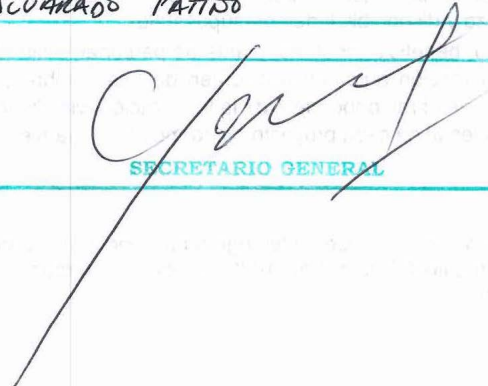
Artículo 22. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, adiciona el artículo 8A a la Ley 1682 de 2013 y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los congresistas,


ARLEDY ALVARADO PATIÑO
Representante a la Cámara por Casanare
Centro Democrático

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 29 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley X Acto Legislativo
No. 140 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: H. ARLEDY ALVARADO PATIÑO


SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente exposición de motivos está compuesta por seis (6) apartes:

1. Objeto del proyecto de ley.
2. Justificación del proyecto de ley.
3. Conflictos de interés.
4. Impacto fiscal.
5. Pliego de modificaciones.
6. Referencias.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto propone una regla nacional sencilla pero decisiva: la infraestructura vial rural no debe diseñarse como si el agua se comportara de la misma manera en todos los territorios. Su objeto es establecer lineamientos técnicos, de planeación, mantenimiento, información y financiación que permitan adaptar las vías terciarias, los puentes rurales y las obras de drenaje a las sabanas inundables y a otros territorios sometidos a alta variabilidad hídrica.

La iniciativa persigue tres resultados complementarios. Primero, proteger la vida y reducir el aislamiento de campesinos, estudiantes, pacientes y comunidades rurales durante las temporadas

de lluvia. Segundo, disminuir la recurrencia de fallas, cierres y reparaciones mediante decisiones basadas en riesgo y costo del ciclo de vida. Tercero, evitar que terraplenes, alcantarillas insuficientes o soluciones rígidas alteren de manera injustificada la circulación natural del agua, agraven inundaciones o fragmenten ecosistemas estratégicos.

Para alcanzar esos objetivos se adiciona un artículo 8A a la Ley 1682 de 2013 y se ordena al Ministerio de Transporte adoptar lineamientos técnicos diferenciales, expresamente articulados con el Plan Integral de Gestión del Cambio Climático del Sector Transporte (PIGCCS Transporte). La ley mantiene intacta la distribución de competencias sobre la red vial y no crea un programa presupuestal, un fondo ni una obligación automática de gasto.

2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

2.1. Problema público

La conectividad rural cumple una función social que excede el tránsito de vehículos.

Una vía terciaria puede ser el único enlace entre una vereda y el puesto de salud, la institución educativa, el casco urbano, los mercados y los servicios de emergencia. Cuando esa vía pierde la banca, se satura, se erosiona o queda cortada por una estructura de drenaje insuficiente, la afectación recae de manera directa sobre derechos, ingresos y oportunidades de la población rural.

La magnitud del reto vial rural es nacional. El Documento CONPES 3857 de 2016 estimó la red vial terciaria en 142.284 kilómetros y señaló que su administración se distribuía principalmente entre municipios, Inviás y departamentos. Posteriormente, el Documento CONPES 4039 de 2021 indicó que, sobre ese inventario estimado, solo el seis por ciento (6%) se encontraba pavimentado, mientras el setenta por ciento (70%) estaba en afirmado y el veinticuatro por ciento (24%) en tierra. Estas cifras describen el diagnóstico utilizado por dichos documentos en sus respectivas fechas y no sustituyen el inventario actualizado que debe consolidarse en el SINC.

El problema no se reduce al tipo de superficie. En territorios con inundación estacional, poca pendiente, suelos saturables y numerosos caños o esteros, la durabilidad de una intervención depende de comprender por dónde circula el agua, con qué niveles y velocidades, qué sedimentos transporta, cómo varía el nivel freático y qué consecuencias produce la vía sobre el paisaje. Una solución adecuada en ladera puede ser ineficiente o dañina en una planicie inundable; del mismo modo, aumentar la rasante sin suficientes pasos de agua puede proteger un tramo y agravar el riesgo en predios y comunidades vecinas.

2.2. Sabanas inundables y alta variabilidad hídrica

Las sabanas inundables no son simplemente terrenos defectuosos que deban ser drenados. Son sistemas en los que la presencia periódica del agua

forma parte de la dinámica ecológica y productiva. El Ideam ha señalado que en la Orinoquia predominan las sabanas estacionales y las sabanas inundables, y que estas últimas tienen presencia destacada en Arauca y Casanare. Corporinoquia también reconoce, en las zonas bajas de su jurisdicción, sabanas inundables y estacionalmente inundables, morichales, lagos, lagunas y bosques de inundación.

Casanare ilustra con claridad la necesidad de la iniciativa. Sus llanuras combinan extensas distancias rurales, dispersión poblacional, producción agropecuaria y una red de ríos, caños, esteros y morichales que cambia de manera sustancial entre épocas secas y lluviosas. En este contexto, la conectividad debe lograrse sin desconocer el comportamiento natural de la sabana. La misma lógica es aplicable, previa verificación técnica, a otras planicies de inundación y territorios de alta variabilidad hídrica del país.

La iniciativa evita convertir una denominación ecológica en una restricción automática sobre el suelo. Por ello, la identificación prevista tiene finalidad exclusiva de planeación vial, se apoya en información oficial y verificación técnica y no sustituye las competencias ambientales o de ordenamiento territorial.

2.3. Impacto social, económico y territorial

La mejora de la resiliencia vial rural produce beneficios distributivos. Reduce la probabilidad de que las lluvias interrumpan la asistencia escolar, las citas médicas, el transporte de pacientes, la llegada de medicamentos, la movilidad de los organismos de socorro y el abastecimiento básico. Para los productores, disminuye pérdidas por deterioro, retraso o imposibilidad de sacar cosechas, leche, ganado y otros bienes agropecuarios.

El proyecto también mejora la calidad del gasto. Repetir reparaciones en el mismo punto sin corregir la causa hidráulica puede consumir recursos escasos y mantener la vulnerabilidad. Exigir análisis de alternativas, criticidad, mantenimiento y costo del ciclo de vida favorece inversiones más durables y facilita priorizar los tramos que producen mayor beneficio social.

El enfoque propuesto no exige que todas las vías permanezcan abiertas bajo cualquier evento. Esa promesa sería técnica y fiscalmente irreal. En cambio, obliga a definir niveles de servicio transparentes: cuándo una vía puede operar, cuándo debe cerrarse, cuánto tiempo de interrupción es razonablemente admisible, qué ruta alterna existe y cómo se recuperará la funcionalidad.

2.4. Marco vigente, complementariedad y ausencia de duplicidad normativa

Colombia ya cuenta con normas generales sobre infraestructura, gestión del riesgo, cambio climático, humedales e información vial. La Ley 1682 de 2013 exige que los proyectos de infraestructura de transporte incorporen medidas de adaptación y mitigación al cambio climático; la Ley 1523 de 2012 ordena integrar el análisis de riesgo en la

inversión pública; la Ley 1931 de 2018 regula la gestión del cambio climático; y la Ley 2169 de 2021 establece metas y medidas mínimas de resiliencia climática, incluidas acciones y herramientas para la infraestructura de transporte.

A su vez, la Ley 2469 de 2025 integra los humedales a los instrumentos del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y del Sistema Nacional de Cambio Climático, y la Resolución 20263040026525 del 9 de julio de 2026 adoptó el PIGCCS Transporte, instrumento sectorial que incluye una línea estratégica dirigida a promover infraestructura sostenible, resiliente y con enfoque de gestión del riesgo.

El ordenamiento también dispone de sistemas de información especializados. La Ley 1228 de 2008 creó el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC); la metodología de reporte fue actualizada mediante la Resolución número 20253040053135 de 2025; y la Resolución número 20263040023605 de 2026 creó SIPUCOL 2.0 y ordenó su interoperabilidad con el SINC para evitar duplicidad en la información de puentes.

La existencia de ese marco no elimina la necesidad de la iniciativa. Las normas citadas establecen principios, metas e instrumentos generales, pero no contienen una regulación legal integrada y específicamente dirigida a vías terciarias, puentes rurales y obras de drenaje en sabanas inundables y territorios de alta variabilidad hídrica. El proyecto no crea un plan climático, un registro o una autoridad paralela; desarrolla el marco vigente mediante contenidos mínimos, reglas de incorporación en el ciclo del proyecto, mantenimiento estacional, niveles de servicio, criterios de priorización e interoperabilidad de información.

Por tanto, existe complementariedad material, no duplicidad normativa invalidante. La adición del artículo 8A especializa el principio general contenido en el artículo 8° de la Ley 1682 de 2013, mientras que las remisiones expresas al PIGCCS Transporte, al SINC, a SIPUCOL 2.0 y a la Ley 2469 de 2025 evitan superposiciones administrativas o regulatorias.

2.5. Necesidad de la ley y novedad regulatoria

La ley propuesta aporta elementos que no se encuentran consolidados en una sola disposición vigente: un ámbito territorial especial; aplicación expresa a vías terciarias, puentes rurales y drenajes; contenidos técnicos mínimos obligatorios; mantenimiento estacional basado en riesgo; definición de niveles de servicio; análisis del costo del ciclo de vida; participación del conocimiento local; reglas de transición; y salvaguardas para no transferir el riesgo a comunidades, predios o ecosistemas vecinos.

Estos elementos justifican una regla de rango legal porque delimitan obligaciones comunes para entidades nacionales y territoriales, fijan criterios mínimos que no deben depender por completo de decisiones administrativas cambiantes y aseguran la continuidad del enfoque diferencial. El detalle técnico, los parámetros de diseño y las metodologías

permanecen en cabeza del Ministerio de Transporte y de las entidades técnicas competentes, con lo cual se respeta la potestad reglamentaria del Gobierno nacional.

2.6. Fundamento constitucional

La iniciativa desarrolla el Estado social de derecho y los fines esenciales previstos en los artículos 1 y 2 de la Constitución Política, al orientar la infraestructura hacia el servicio de las comunidades y la efectividad de derechos. El artículo 13 sustenta la adopción de medidas diferenciadas para territorios cuyas condiciones hídricas generan barreras materiales de acceso.

El artículo 64, modificado por el Acto Legislativo 01 de 2023, reconoce la especial protección constitucional del campesinado e incluye, entre los bienes y derechos relevantes, las vías terciarias y la mejora de la infraestructura rural. El artículo 65, modificado por el Acto Legislativo 01 de 2025, refuerza la protección de la producción y el acceso a alimentos y reconoce la importancia de la infraestructura física y logística que facilite su disponibilidad en todo el territorio nacional. La conectividad vial es un medio para hacer efectivos esos mandatos, sin que el proyecto cree un derecho individual a una obra determinada.

Los artículos 79 y 80 imponen al Estado la protección del ambiente, la planificación del manejo de los recursos naturales y la prevención de los factores de deterioro. De allí surge la obligación de evitar que la infraestructura fragmente humedales, obstruya flujos o traslade el riesgo. Los artículos 209, 287 y 288 respaldan la coordinación, concurrencia, subsidiariedad y respeto por la autonomía territorial; los artículos 339, 345 y 346 exigen planeación y legalidad presupuestal, y el artículo 361 permite financiar proyectos de inversión regional con regalías bajo las reglas del Sistema General de Regalías.

El proyecto es de iniciativa congresional conforme al artículo 154 de la Constitución, pues regula criterios generales de infraestructura y no crea una entidad, no modifica la estructura de la administración nacional, no decreta una renta ni invade una materia reservada a la iniciativa exclusiva del Gobierno.

2.7. Fundamento legal y de política pública

1. Ley 105 de 1993. Distribuye competencias y recursos en el sector transporte, consagra la seguridad como prioridad y atribuye al Ministerio de Transporte la definición de políticas generales. El proyecto respeta esa distribución.

2. Ley 715 de 2001. Asigna responsabilidades departamentales y municipales sobre infraestructura de transporte. No se modifica, para preservar la naturaleza ordinaria de la iniciativa y evitar alterar el régimen orgánico de competencias.

3. Ley 1228 de 2008. Crea el SINC como sistema público único nacional para la información de carreteras. El proyecto utiliza ese sistema y no crea un registro independiente.

4. Ley 1682 de 2013 y Ley 1742 de 2014. Constituyen el eje de la planeación, desarrollo y sostenibilidad de los proyectos de infraestructura de transporte. El nuevo artículo 8A concreta un enfoque diferencial de resiliencia hídrica para la infraestructura vial rural.

5. Ley 1523 de 2012. Obliga a incorporar la gestión del riesgo en la inversión pública y a analizar los riesgos que puedan afectar proyectos e infraestructura. La iniciativa operacionaliza esa obligación frente al riesgo hídrico vial.

6. Ley 1931 de 2018, Ley 2169 de 2021 y Resolución número 20263040026525 de 2026. Ordenan la gestión del cambio climático y adoptan el PIGCCS Transporte. Los lineamientos previstos en el proyecto son un desarrollo técnico y territorial de ese instrumento, no un plan paralelo.

7. Ley 2469 de 2025. Integra los humedales a los sistemas nacionales de gestión del riesgo y cambio climático. El proyecto preserva sus objetivos y evita que la infraestructura vial altere injustificadamente la dinámica de estos ecosistemas.

8. Decreto Ley 1961 de 2023. Crea el INVIR y le asigna funciones sobre vías regionales y la red vial terciaria. Su inclusión en la coordinación y asistencia técnica evita desconocer la estructura institucional vigente.

9. Resoluciones números 0253040053135 de 2025 y 20263040023605 de 2026. Actualizan la metodología del SINC y crean SIPUCOL 2.0. El proyecto ordena interoperabilidad y prohíbe duplicar reportes.

10. Ley 2056 de 2020. Regula el Sistema General de Regalías. El proyecto reconoce esta fuente únicamente cuando cada iniciativa cumpla los requisitos de formulación, viabilidad, priorización y aprobación.

11. Documentos CONPES 3857 de 2016 y 4039 de 2021. Evidencian la relevancia de la red terciaria, las brechas de inventario, estado y financiación y la necesidad de intervenciones integrales y sostenibles.

2.8. Justificación técnica de los componentes

El articulado adopta una lógica de desempeño y no una receta constructiva. La solución debe derivarse de la amenaza, el suelo, la topografía, la hidráulica, la criticidad y el mantenimiento posible. Por esa razón se exige comparar alternativas y se aclara que la placa huella, el afirmado, el pavimento, el terraplén, el puente o el vado solo son adecuados cuando el análisis del sitio así lo demuestra.

El drenaje recibe un tratamiento central porque su falla suele desencadenar pérdida de banca, erosión, socavación y cierres. No basta con calcular una alcantarilla aislada: en sabanas inundables puede ser necesario distribuir el flujo mediante múltiples pasos, evaluar el comportamiento conjunto de terraplenes y estructuras, prever sedimentos y material vegetal y conservar corredores de agua y fauna.

La ley incorpora mantenimiento estacional e inspecciones antes y después de las lluvias. Esta medida suele ser menos costosa que reconstruir una estructura fallada y permite usar información local para detectar obstrucciones, erosión o socavación temprana. También exige señalización, cierres preventivos y comunicación, porque una infraestructura resiliente incluye decisiones seguras de operación.

Finalmente, la interoperabilidad evita crear registros paralelos. La información se integrará al SINC y a SIPUCOL 2.0 y podrá cruzarse con datos climáticos, ambientales, catastrales y de gestión del riesgo. Así se mejora la priorización sin generar una nueva estructura administrativa.

2.9. Viabilidad jurídica y técnica de la alternativa escogida

La iniciativa se formula como ley ordinaria. No modifica la Ley 715 de 2001 ni redistribuye competencias o participaciones; tampoco regula el núcleo del Sistema General de Regalías. La adición a la Ley 1682 de 2013 es coherente con su materia y permite que el enfoque diferencial se integre al régimen general de infraestructura de transporte.

La regulación es suficientemente determinada para orientar la administración, pero conserva flexibilidad técnica. El Congreso define finalidades, ámbito, principios, contenidos mínimos, transición y salvaguardas fiscales; el Ministerio desarrolla parámetros, períodos de retorno, metodologías y soluciones según evidencia. Esta distribución respeta la potestad reglamentaria del Gobierno y evita congelar en la ley especificaciones que deben actualizarse.

La propuesta es general, impersonal y aplicable a todo el territorio nacional. No identifica proyectos, predios, contratistas o beneficiarios individuales. En relación con pueblos étnicos, contiene una salvaguarda expresa de consulta previa cuando una medida o proyecto produzca afectación directa. Dado que la ley establece lineamientos generales y no adopta una intervención territorial específica, no se advierte en abstracto una afectación directa que haga obligatoria la consulta legislativa; esta conclusión deberá reevaluarse si durante el trámite se incorporan medidas específicas para pueblos o territorios étnicos.

3. CONFLICTOS DE INTERÉS

De conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, existe conflicto de interés cuando la discusión o votación de un proyecto pueda generar un beneficio particular, actual y directo para el Congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, parientes dentro de los grados legales o socios, en los términos del reglamento del Congreso.

El proyecto contiene reglas generales sobre infraestructura vial rural, adaptación y gestión del riesgo y no asigna recursos a un departamento, municipio, predio, empresa o persona determinada. El beneficio esperado es colectivo y territorialmente

abierto; por ello, en principio, su discusión y votación no generan conflicto de interés por la sola circunstancia de que un Congresista resida, represente o tenga vínculos generales con una región que pueda beneficiarse.

No obstante, podría configurarse un conflicto si, por circunstancias particulares, la decisión produce para un Congresista o las personas vinculadas a él un beneficio específico, actual y directo, por ejemplo, respecto de intereses contractuales, empresariales o prediales individualizables que resulten afectados de manera singular. Cada Congresista conserva el deber de valorar su situación concreta, declarar oportunamente el conflicto cuando corresponda y observar los artículos 286 a 292 de la Ley 5ª de 1992.

4. IMPACTO FISCAL

El artículo 7º de la Ley 819 de 2003 exige hacer explícito el impacto fiscal de los proyectos que ordenen gasto o concedan beneficios tributarios y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. La Corte Constitucional ha precisado que esta exigencia es una herramienta de racionalidad legislativa y que su intensidad parte de la existencia de una orden de gasto o beneficio fiscal, sin que pueda convertirse en una barrera irrazonable a la iniciativa del Congreso. Entre otras, pueden consultarse las Sentencias C-1197 de 2008, C-373 de 2009, C-124 de 2022 y C-425 de 2023.

La iniciativa no puede calificarse responsablemente como de costo cero, pues adoptar lineamientos, ajustar metodologías, caracterizar tramos y fortalecer información exige actividad administrativa. Sin embargo, esos costos son graduales y pueden atenderse dentro de las competencias, plantas, plataformas y apropiaciones ordinarias del Ministerio de Transporte, INVIR, Invías, UPIT, DNP y demás entidades participantes. No se crea una entidad, comité obligatorio con

estructura propia, fondo, subsidio, beneficio tributario, planta de personal ni sistema de información independiente.

La articulación con el PIGCCS Transporte, el SINC y SIPUCOL 2.0 reduce costos de implementación y evita la creación de instrumentos paralelos. Las obras físicas no se ordenan de manera automática. Cada intervención continuará sujeta a formulación, estudios, viabilidad, priorización, disponibilidad y aprobación presupuestal. El artículo 15 enumera fuentes ya existentes sin reservar porcentajes ni reconocer derechos adquiridos, y el artículo 21 condiciona la implementación a los marcos fiscales, marcos de gasto y presupuestos de las entidades competentes.

En algunos proyectos, una solución resiliente podría requerir mayor inversión inicial que una alternativa convencional. Esa diferencia no es uniforme ni puede cuantificarse *ex ante* para todo el país: dependerá del riesgo, la tipología y el nivel de servicio de cada tramo. La evaluación deberá realizarse proyecto por proyecto mediante costo del ciclo de vida. La expectativa razonable es que una mejor planeación reduzca reconstrucciones repetitivas, cierres y atención de emergencias, pero esos ahorros no se contabilizan como una compensación fiscal cierta hasta contar con estudios específicos.

En consecuencia, el proyecto es compatible con la sostenibilidad fiscal porque crea un marco regulatorio y de priorización, no una orden inmediata de gasto; identifica fuentes legales existentes; exige mantenimiento y costos de ciclo de vida; y establece una cláusula expresa de implementación gradual y presupuestal. Durante el trámite legislativo podrá solicitarse concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Ministerio de Transporte para complementar la estimación de costos operativos, sin que la ausencia de concepto sustituya el análisis a cargo del Congreso.

5.PLIEGO DE MODIFICACIONES

NORMA VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
	Artículo 6º. Adiciónese un artículo 8A a la Ley 1682 de 2013, el cual quedará así: <u>“Artículo 8A. Enfoque diferencial de resiliencia hídrica para la infraestructura vial rural. Los proyectos de infraestructura vial rural localizados total o parcialmente en territorios de sabana inundable o alta variabilidad hídrica deberán incorporar, desde su planeación y de manera proporcional a su riesgo y criticidad, medidas técnicas diferenciales de resiliencia hídrica, seguridad, drenaje, mantenimiento, adaptación climática y protección de la conectividad hidrológica y ecológica.</u>

NORMA VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
	<u>El Ministerio de Transporte adoptará los lineamientos técnicos diferenciales para su aplicación en vías terciarias, puentes rurales y obras de drenaje, en armonía con el Plan Integral de Gestión del Cambio Climático del Sector Transporte (PIGCCS Transporte) y con los demás instrumentos sectoriales vigentes. Las entidades responsables conservarán las competencias asignadas por la ley y garantizarán que las medidas sean compatibles con los instrumentos de ordenamiento territorial, ambiental, de gestión del riesgo de desastres y de cambio climático.</u> <u>Parágrafo 1°. Lo dispuesto en este artículo no exime del cumplimiento de licencias, permisos, concesiones, autorizaciones ambientales, procesos de consulta previa ni de los demás requisitos aplicables.</u> <u>Parágrafo 2°. La aplicación de los lineamientos no alterará la titularidad, administración, clasificación o competencia sobre las vías y no generará por sí misma un derecho automático a financiación o cofinanciación”.</u>

De los Congresistas,



ARLEDY ALVARADO PATIÑO
Representante a la Cámara por Casanare
Centro Democrático

6. REFERENCIAS

1. Constitución Política de Colombia de 1991, texto actualizado, incluidos los Actos Legislativos 01 de 2023 y 01 de 2025.

2. Congreso de la República. Ley 3ª de 1992, modificada por la Ley 754 de 2002. Competencia de las Comisiones Constitucionales Permanentes.

3. Congreso de la República. Ley 5ª de 1992, artículos 286 a 292, modificados en lo pertinente por la Ley 2003 de 2019.

4. Congreso de la República. Ley 99 de 1993. Sistema Nacional Ambiental y principios de la política ambiental.

5. Congreso de la República. Ley 105 de 1993. Disposiciones básicas sobre transporte y distribución de competencias y recursos.

6. Congreso de la República. Ley 715 de 2001, artículos 74 y 76. Competencias departamentales y municipales.

7. Congreso de la República. Ley 819 de 2003, artículo 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas

8. Congreso de la República. Ley 1228 de 2008, artículo 10. Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC).

9. Congreso de la República. Ley 1523 de 2012. Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

10. Congreso de la República. Ley 1682 de 2013, modificada entre otras por la Ley 1742 de 2014. Infraestructura de transporte.

11. Congreso de la República. Ley 1712 de 2014. Transparencia y acceso a la información pública.

12. Congreso de la República. Ley 1931 de 2018. Directrices para la gestión del cambio climático.

13. Congreso de la República. Ley 2056 de 2020. Organización y funcionamiento del Sistema General de Regalías.

14. Congreso de la República. Ley 2169 de 2021. Metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática.

15. Congreso de la República. Ley 2294 de 2023. Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, en lo pertinente a conectividad territorial, adaptación y caminos comunitarios.

16. Congreso de la República. Ley 2469 de 2025. Incorporación de los humedales al Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y al Sistema Nacional de Cambio Climático.

17. Presidencia de la República. Decreto número 1079 de 2015. Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

18. Presidencia de la República. Decreto número 602 de 2017. Gestión del riesgo de desastres en el sector transporte y mantenimiento de emergencia.

19. Presidencia de la República. Decreto Ley 1961 de 2023. Creación del Instituto Nacional de Vías Regionales (INVIR).

20. Ministerio de Transporte. Resolución número 20253040053135 del 23 de diciembre de 2025. Metodología para reportar la información que conforma el SINC, versión 6.

21. Ministerio de Transporte. Resolución número 20263040023605 de 2026. Creación del Sistema de Administración de Puentes de Colombia (SIPUCOL 2.0) e interoperabilidad con el SINC.

22. Ministerio de Transporte. Resolución número 20263040026525 del 9 de julio de 2026. Adopción del Plan Integral de Gestión del Cambio Climático del Sector Transporte (PIGCCS Transporte).

23. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3857 de 2016, Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria.

24. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 4039 de 2021, Declaración de importancia estratégica de proyectos del programa Vías para la Conexión de Territorios, el Crecimiento Sostenible y la Reactivación 2.0.
25. Instituto Nacional de Vías. Manual de Drenaje para Carreteras, Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, Manual de Mantenimiento de Carreteras y demás documentos técnicos vigentes.

26. Ideam. Documentos técnicos sobre sabanas estacionales e inundables en la región de la Orinoquia.

27. Corporinoquia. Documentos institucionales sobre humedales, sabanas inundables, morichales y bosques de inundación en su jurisdicción.

28. Corte Constitucional. Sentencias C-1197 de 2008, C-373 de 2009, C-124 de 2022 y C-425 de 2023, sobre iniciativa legislativa, órdenes de gasto e impacto fiscal.

29. Corte Constitucional. Sentencia C-302 de 2021, sobre el régimen de conflicto de intereses de Congresistas y la Ley 2003 de 2019.

30. Corte Constitucional. Sentencia C-398 de 2024, en lo pertinente a la creación y régimen jurídico del INVIR.

CONTENIDO

Gaceta número 1396 - Miércoles, 23 de septiembre de 2026

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY	Págs.
Proyecto de Ley número 126 de 2026 Cámara, por medio de la cual se adiciona un Título VI a la Ley 1780 de 2016 para fortalecer la prospectiva territorial de talento humano y la transición de los jóvenes al empleo formal, y se dictan otras disposiciones	1
Proyecto de Ley número 140 de 2026 Cámara, por medio de la cual se establecen lineamientos diferenciales de resiliencia hídrica para la infraestructura vial rural en territorios de sabana inundable y alta variabilidad hídrica, se adiciona la Ley 1682 de 2013 y se dictan otras disposiciones.....	8

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026