



Bogotá D.C., septiembre de 2026

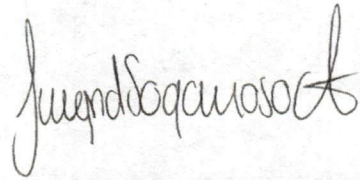
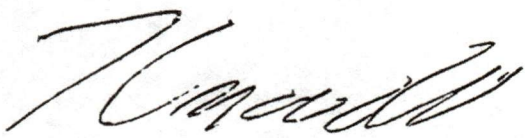
Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ
Secretario General
Senado
Congreso de la República
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley: "Por medio de la cual se incluyen los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros por carretera dentro de las actividades de alto riesgo para la salud del trabajador y se dictan otras disposiciones – Ley de Dignificación del Transportador".

Respetado secretario:

Por medio de la presente, muy comedidamente me permito radicar el Proyecto de Ley del asunto. En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,

 HÉCTOR DAVID CHAPARRO Representante a la Cámara Partido Liberal	 ZANDRA MARIA BERNAL RINCÓN Senadora de la República
 INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO Representante a la Cámara Partido Conservador	 JUAN FERNANDO CAICEDO SENADOR DE LA REPÚBLICA

<i>Melissa Orrego Eusse</i> MELISSA ORREGO EUSSE Representante a la Cámara	
<i>Esteban Quintero Cardona</i> Esteban Quintero Cardona Senador de la República	 GREGORIO ORJUELA PÉREZ Representante a la Cámara por Antioquia Partido Centro Democrático



PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2026 SENADO

"Por medio de la cual se incluyen los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros por carretera dentro de las actividades de alto riesgo para la salud del trabajador y se dictan otras disposiciones – Ley de Dignificación del Transportador"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto reconocer la conducción del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros por carretera como una actividad de alto riesgo para la salud del trabajador, con el fin de establecer requisitos y condiciones especiales para el acceso a la pensión de vejez, acordes con el desgaste físico, mental y psicosocial inherente al ejercicio de la profesión, con el propósito de proteger la vida y la salud de los conductores que desarrollan esta actividad de manera permanente, así como de contribuir al fortalecimiento de la seguridad vial.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente ley serán aplicables a los conductores que ejerzan de manera permanente la conducción de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros por carretera.

Parágrafo. Podrán acceder al régimen especial tanto los trabajadores dependientes como los independientes que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en esta ley.

Artículo 3. Adiciónese un numeral 8 al artículo 2 del Decreto Ley 2090 de 2003 "Por el cual se definen las actividades de alto riesgo para la salud del trabajador y se modifican y señalan las condiciones, requisitos y beneficios del régimen de pensiones de los trabajadores que laboran en dichas actividades", prorrogado por el Decreto 1435 de 2025, el cual quedará así:

"Artículo 2º. Actividades de alto riesgo para la salud del trabajador. Se consideran actividades de alto riesgo para la salud de los trabajadores las siguientes:

1. Trabajos en minería que impliquen prestar el servicio en socavones o en subterráneos.

2. Trabajos que impliquen la exposición a altas temperaturas, por encima de los valores límites permisibles, determinados por las normas técnicas de salud ocupacional.
3. Trabajos con exposición a radiaciones ionizantes.
4. Trabajos con exposición a sustancias comprobadamente cancerígenas.
5. En la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o la entidad que haga sus veces, la actividad de los técnicos aeronáuticos con funciones de controladores de tránsito aéreo, con licencia expedida o reconocida por la Oficina de Registro de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de conformidad con las normas vigentes.
6. En los Cuerpos de Bomberos, la actividad relacionada con la función específica de actuar en operaciones de extinción de incendios.
7. En el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, la actividad del personal dedicado a la custodia y vigilancia de los internos en los centros de reclusión carcelaria, durante el tiempo en el que ejecuten dicha labor. Así mismo, el personal que labore en las actividades antes señaladas en otros establecimientos carcelarios, con excepción de aquellos administrados por la fuerza pública.
- 8. En el servicio público de transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros por carretera, la actividad de los conductores que ejerzan de manera permanente la conducción de los vehículos destinados a la prestación de dicho servicio, en razón de la exposición continua a factores de riesgo ergonómicos, biomecánicos, físicos, psicosociales, ambientales y de seguridad vial inherentes a su labor que disminuyen la expectativa de vida saludable."**

Artículo 4. Integración normativa. Salvo las disposiciones expresamente previstas en la presente ley, a los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros por carretera incluidos como actividad de alto riesgo les serán aplicables las normas contenidas en el Decreto Ley 2090 de 2003, "Por el cual se definen las actividades de alto riesgo para la salud del trabajador y se modifican y señalan las condiciones, requisitos y beneficios del régimen de pensiones de los trabajadores que laboran en dichas actividades", prorrogado por el Decreto 1435 de 2025, así como las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 5. Monto de la cotización especial. El monto de la cotización especial para las actividades de alto riesgo es el previsto en la Ley 100 de 1993, más diez



(10) puntos adicionales, cinco (5) puntos a cargo del empleador y cinco (5) puntos a cargo del empleado; en el caso del trabajador independiente o del contratista diez (10) puntos adicionales a cargo de aquel.

Artículo 6. Acreditación de la actividad. El ejercicio de la actividad, así como la identidad del conductor, el tiempo efectivo de ejercicio de la actividad, la continuidad en el desempeño de la labor, las cotizaciones efectuadas, la información registrada en el RUNT, RNDC y demás sistemas oficiales, la información reportada por las empresas habilitadas, será acreditado mediante la interoperabilidad de los sistemas de información administrados por:

- Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Salud.
- Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
- Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), cuando corresponda.
- Sistema de Información del Transporte de Pasajeros.
- Empresas habilitadas.
- Planilla Integrada de Liquidación de Aportes (PILA).
- Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales (UGPP).
- Colpensiones y administradoras del componente complementario de ahorro individual.

Parágrafo 1. El Gobierno Nacional reglamentará el procedimiento de acreditación y la interoperabilidad.

Parágrafo 2. En ningún caso el reconocimiento del régimen especial podrá fundamentarse exclusivamente en certificaciones expedidas por el empleador o por el interesado. La acreditación del tiempo de servicio deberá estar respaldada por la información contenida en los registros oficiales y demás mecanismos de verificación que determine el Gobierno Nacional.

Parágrafo 3. Para efectos del reconocimiento del régimen especial, solo serán computables las cotizaciones correspondientes a períodos en los cuales el afiliado haya desempeñado de manera efectiva y permanente la actividad de conductor del servicio público de transporte terrestre automotor de carga o de pasajeros por carretera, debidamente acreditada mediante los sistemas oficiales de información.

Artículo 7. Sistema de verificación, fiscalización y control. El reconocimiento de los beneficios previstos en la presente ley estará sujeto a un sistema integral de verificación, fiscalización y control, con el fin de garantizar que únicamente accedan al régimen especial quienes hayan ejercido de manera efectiva, permanente y habitual la conducción del servicio público de transporte terrestre automotor de carga o de pasajeros por carretera.



Para tal efecto, las entidades competentes verificarán, mediante el cruce e interoperabilidad de la información contenida en los registros administrativos, laborales, pensionales y de transporte, el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley, en especial aquellos relacionados con la identidad del beneficiario, el tiempo efectivo de ejercicio de la actividad, la continuidad en su desempeño y las cotizaciones efectuadas.

La Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales (UGPP), el Ministerio del Trabajo y la Superintendencia de Transporte, en el ámbito de sus competencias, ejercerán funciones permanentes de fiscalización y control, para lo cual podrán realizar auditorías, cruces de información, verificaciones documentales y visitas de inspección, con el propósito de prevenir, detectar y sancionar las conductas fraudulentas que puedan afectar el reconocimiento o disfrute de los beneficios previstos en esta ley.

Artículo 8. Obtención indebida del beneficio. Quien obtenga o pretenda obtener el reconocimiento de los beneficios previstos en esta ley mediante información falsa, documentación adulterada, ocultamiento de información o cualquier otro medio fraudulento perderá el beneficio reconocido y deberá reintegrar las sumas pagadas indebidamente, actualizadas conforme a la ley, sin perjuicio de las acciones penales, disciplinarias, fiscales y administrativas a que haya lugar.

Cuando el fraude involucre a empleadores, empresas transportadoras, intermediarios o terceros, estos responderán solidariamente por los perjuicios ocasionados al Sistema General de Pensiones, sin perjuicio de las sanciones legales correspondientes.

Artículo 9. Obligación de reporte. Las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros por carretera deberán reportar de manera veraz y oportuna la información relacionada con la vinculación, permanencia y desvinculación de los conductores, conforme a la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

Artículo 10. Informes al Congreso. El Ministerio del Trabajo, en coordinación con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Colpensiones y el Departamento Nacional de Planeación, presentará anualmente al Congreso de la República un informe sobre la implementación de esta ley, así como de estudios relacionados con la salud ocupacional, las enfermedades laborales, la expectativa de vida saludable y la sostenibilidad financiera del régimen.

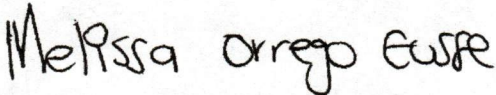
Estos informes servirán como fundamento para la evaluación y actualización de las medidas adoptadas en esta Ley.

Artículo 11. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará la presente ley dentro de los doce (12) meses siguientes a su promulgación, especialmente en lo relacionado con los mecanismos de acreditación; la interoperabilidad de bases de datos; la Cotización especial; los Procedimientos administrativos; la verificación del tiempo de servicio; los sistemas de control y fiscalización.

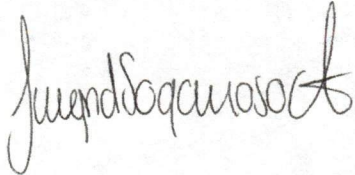
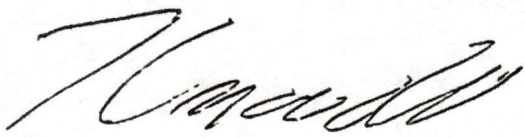
Artículo 12. Régimen de transición. Los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros por carretera que, a la entrada en vigencia de la presente ley, tengan treinta y cinco (35) años o más de edad, si son mujeres, o cuarenta (40) años o más de edad, si son hombres, continuarán rigiéndose por el régimen pensional que les era aplicable con anterioridad a la presente ley.

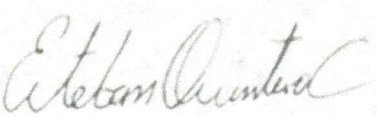
No obstante, podrán acogerse voluntariamente al régimen especial previsto en esta ley, siempre que acrediten el cumplimiento de las condiciones dispuestas en el Decreto Ley 2090 de 2003.

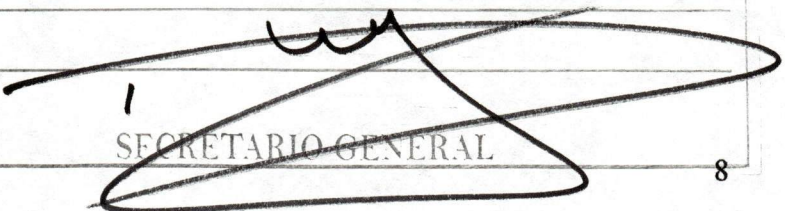
Artículo 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

 HÉCTOR DAVID CHAPARRO Representante a la Cámara Partido Liberal	 ZANDRA MARIA BERNAL RINCÓN Senadora de la República
 MELISSA ORREGO EUSSE Representante a la Cámara	 GREGORIO ORJUELA PÉREZ Representante a la Cámara por Antioquia Partido Centro Democrático



 INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO Representante a la Cámara Partido Conservador	 JUAN FERNANDO CAICEDO SENADOR DE LA REPÚBLICA
--	---

 Esteban Quintero Cardona Senador de la República	
--	--

	SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL
EL día <u>08</u> de <u>Septiembre</u> del año <u>2026</u> Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley ☒ Acto legislativo No. <u>932/26</u> Con su correspondiente Exposicion de Motivos, suscrito Por: _____ _____ _____  SECRETARIO GENERAL	



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

i. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Esta iniciativa que se pone a consideración del Congreso de la República tiene como propósito principal el reconocimiento de la conducción del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, así como de pasajeros por carretera como una actividad de alto riesgo para la salud del trabajador, incorporándola dentro del régimen especial previsto para este tipo de actividades mediante la adición de un nuevo numeral al artículo 2 del Decreto Ley 2090 de 2003, prorrogado por el Decreto 1435 de 2025.

La iniciativa supone el reconocimiento de que quienes ejercen profesionalmente y de manera continua la conducción de vehículos destinados al transporte público de carga y pasajeros desarrollan una labor caracterizada por una exposición permanente a factores de riesgo ergonómicos, biomecánicos, físicos, psicosociales, de seguridad y ambientales que generan un deterioro progresivo de su salud y reducen su expectativa de vida saludable.

En consecuencia, el proyecto establece que estos trabajadores puedan acceder al régimen pensional especial previsto para las actividades de alto riesgo, bajo las mismas condiciones generales contempladas en la normatividad vigente, garantizando mecanismos estrictos de acreditación, fiscalización y control que aseguren que únicamente sean beneficiarios quienes hayan ejercido de manera efectiva y permanente esta actividad.

De igual manera, la iniciativa busca fortalecer la seguridad vial, promover el retiro oportuno de conductores cuya capacidad funcional se encuentra disminuida por el desgaste acumulado durante décadas de servicio y dignificar una profesión esencial para el desarrollo económico y social del país. En definitiva, esta propuesta constituye una forma para promover condiciones de trabajo digno, seguro y decente para las personas que conducen vehículos automotores en el sector transporte.

Con esta iniciativa los conductores tendrían derecho a la pensión especial de vejez, luego de haber cumplido 55 años de edad, edad que puede disminuir 1 año por cada 60 semanas de cotización especial adicionales a las mínimas requeridas, sin que sea inferior a 50 años y haber cotizado el mínimo de semanas requerido o más, de las cuales por lo menos 700 hayan sido de cotización especial mientras realizaba actividades de Alto Riesgo.

ii. JUTIFICACIÓN

El transporte terrestre constituye uno de los pilares fundamentales de la economía colombiana. A través de él se moviliza la mayor parte de las mercancías que abastecen el aparato productivo nacional y millones de ciudadanos utilizan diariamente el transporte público para acceder al trabajo, la educación, los servicios de salud y demás actividades esenciales.

Detrás de este servicio estratégico se encuentran miles de conductores profesionales que desempeñan jornadas prolongadas de conducción, sometidos permanentemente a condiciones que generan un importante desgaste físico y mental.

A diferencia de otras actividades que actualmente hacen parte del régimen especial de alto riesgo previsto en el Decreto Ley 2090 de 2003, los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros por carretera no cuentan con un tratamiento pensional diferencial, pese a que el propio Ministerio de Transporte ha reconocido expresamente la especial exposición al riesgo que enfrentan quienes ejercen actividades de conducción. En efecto, mediante la Circular Externa No. 20261300000087 del 2 de marzo de 2026 señaló que, en atención a los riesgos críticos inherentes a esta labor, las organizaciones, empresas y contratantes deben implementar un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1072 de 2015, la Resolución 0312 de 2019 del Ministerio del Trabajo y las demás normas que regulan la materia. Este reconocimiento institucional constituye un claro indicio de que la conducción profesional implica una exposición permanente a factores de riesgo que demandan medidas especiales de prevención y protección.

A su vez, el Decreto 768 de 2022, mediante el cual se actualizó la Tabla de Clasificación de Actividades Económicas para el Sistema General de Riesgos Laborales, clasificó las actividades de transporte dentro de los niveles más altos de riesgo laboral. Dicha categorización obedece a la naturaleza misma de la actividad y confirma que quienes desarrollan labores de transporte se encuentran expuestos de manera permanente a condiciones que incrementan significativamente la probabilidad de sufrir accidentes de trabajo, enfermedades laborales y otros eventos que afectan su integridad física y mental, en concordancia con los principios previstos en el Decreto Ley 1295 de 1994.

4	4921	02	Transporte de pasajeros, incluye el transporte terrestre de servicios especiales de pasajeros por carretera como: turismo, servicios de viajes contratados, excursiones,
---	------	----	--

			transporte de trabajadores (actividades de asalariados), transporte escolar.
4	4921	03	Transporte de pasajeros, incluye el transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbano y suburbano, que abarca transporte individual (taxi)
4	4922	01	Transporte mixto, incluye otros servicios ocasionales de transporte nacionales o municipales dedicados a desplazamiento conjunto de personas y de mercancías en vehículos especialmente acondicionados.
4	4923	01	Transporte de carga por carretera, incluye todas las operaciones de transporte de carga por carretera. Se incluye el transporte de una gran variedad de mercancías tales como: Troncos, Ganado, Productos refrigerados, Carga pesada, Carga a granel, incluso el transporte en camiones cisterna de líquidos (ejemplo: la leche que se recoge en las granjas, agua, etcétera). Automóviles, Los servicios de transporte de desperdicios y materiales de desecho, sin incluir el proceso de acopio ni eliminación. Incluye el alquiler de vehículos de carga (camiones) con conductor.

(Tabla de riesgo por actividad económica -Decreto 768 de 2022)

En ese mismo sentido, el régimen colombiano de actividades de alto riesgo parte del reconocimiento de que existen ocupaciones cuya propia naturaleza produce una disminución de la expectativa de vida saludable del trabajador, independientemente de las condiciones particulares en que se desempeñe la labor. Precisamente por ello, en el ordenamiento jurídico se ha establecido un tratamiento pensional diferencial que permite acceder a la pensión a una edad inferior a la prevista para la generalidad de los trabajadores, compensando el mayor desgaste físico y mental derivado del ejercicio permanente de estas actividades, así como la cotización adicional asumida por los empleadores.

La actividad de conducción de vehículos de carga reúne plenamente estos presupuestos. No solo implica extensas jornadas de conducción continua, exposición permanente a accidentes de tránsito, vibraciones, ruido, posturas



prolongadas y fatiga física y mental, sino que además conlleva la responsabilidad de movilizar mercancías cuyo transporte incrementa sustancialmente el nivel de riesgo de la actividad.

De hecho, el Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, desarrolla un amplio régimen de gestión del riesgo para la actividad transportadora, regulando, entre otros aspectos, la obligatoriedad de pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, fondos de responsabilidad, protocolos de seguridad y disposiciones especiales para el transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas, incluyendo materiales radiactivos, sustancias tóxicas, inflamables, explosivos y demás elementos que representan un riesgo extraordinario para la vida e integridad de los conductores, terceros y el medio ambiente.

La existencia de este marco regulatorio especializado evidencia que el legislador y el Gobierno Nacional han reconocido que la actividad transportadora, y particularmente la conducción de vehículos de carga, comporta riesgos significativamente superiores a los de la mayoría de ocupaciones. En consecuencia, resulta jurídicamente razonable y materialmente justificado que los conductores de carga sean incorporados al régimen especial de pensiones para actividades de alto riesgo, pues concurren en esta labor los elementos que históricamente han fundamentado dicho tratamiento diferencial: una exposición permanente a factores de riesgo extraordinarios, un mayor desgaste físico y mental y una afectación objetiva de la expectativa de vida saludable del trabajador.

Riesgos asociados a la Actividad de conducción:

A la exposición a factores ergonómicos, biomecánicos y de seguridad vial ya documentada, se suma un riesgo de naturaleza química que la evidencia científica y regulatoria disponible permite dimensionar con precisión, y que resulta determinante para encuadrar esta actividad dentro del régimen especial de alto riesgo.

Emisiones de motores de combustión. La Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer (IARC), organismo de la Organización Mundial de la Salud, clasificó en 2012 las emisiones de motores diésel como cancerígenas para el ser humano (Grupo 1), así como las mezclas de emisiones de motores diésel y de gasolina y el material particulado derivado de estas últimas (IARC, Monografía No. 105, 2014). Un estudio poblacional realizado en Canadá encontró que la exposición ocupacional a emisiones diésel se asocia con un riesgo relativo de cáncer de vejiga de entre 1,10 y 1,23 para cualquier exposición, y de 1,44 para los niveles más altos, considerando como alta exposición diez años o más de ejercicio en oficios como conductor de camión o de bus (Parent et al., 2017). Este hallazgo resulta directamente aplicable al gremio transportador de carga y pasajeros que la presente ley busca proteger.



Compuestos orgánicos volátiles tipo BTX (benceno, tolueno, xileno). Estudios ocupacionales realizados en trabajadores con contacto permanente con combustibles han documentado cuadros clínicos de alta prevalencia, entre ellos dermatitis en el 84 % de los casos, cefalea en el 78 % y conjuntivitis alérgica en el 99 %, acompañados de síntomas respiratorios altos (Instituto de Salud Pública de Chile, 2018). Para el benceno, componente reconocido como cancerígeno, la literatura toxicológica no reconoce un umbral de exposición ocupacional considerado seguro, lo que resulta relevante para conductores que realizan de forma rutinaria labores de abastecimiento, revisión y manipulación de combustible.

Manganeso (aditivo antidetonante MMT). Colombia sustituyó el plomo tetraetilo en la gasolina en 1991 mediante el programa “Gasolina Verde” de Ecopetrol, adoptando en su lugar el metilciclopentadienil manganeso tricarbonilo (MMT) como potenciador de octanaje, aditivo que continúa presente en el combustible de uso nacional. La evidencia toxicológica disponible asocia el incremento de las concentraciones ambientales de manganeso con la densidad del tráfico vehicular, así como la exposición ocupacional a este metal con cuadros neurológicos de tipo parkinsoniano (Mergler y Baldwin, 2002), lo que afecta de manera desproporcionada a quienes permanecen largas jornadas en contacto con emisiones vehiculares en entornos de alta congestión.

Plomo y bromo (aditivos históricos y contaminación residual). El plomo tetraetilo, usado en el país hasta su sustitución en 1991, se combinaba con secuestradores de plomo como el 1,2-dibromoetano, que al quemarse liberaban bromuro de plomo volátil junto con los gases de escape. La eliminación mundial de la gasolina con plomo solo se completó en 2021 y, según el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, este aditivo causó enfermedades cardíacas, accidentes cerebrovasculares y cáncer, además de afectar el desarrollo cerebral y reducir el coeficiente intelectual entre 5 y 10 puntos (PNUMA, 2021). La contaminación residual del aire, el suelo y la infraestructura vial acumulada durante décadas de uso de este aditivo continúa representando una fuente de exposición crónica de bajo nivel para quienes ejercen la conducción como oficio permanente.

Organofosforados, carbamatos y otras mercancías peligrosas transportadas como carga. El propio Ministerio de Transporte reconoce el riesgo químico inherente a esta actividad al exigir, mediante la Resolución 1223 de 2014, un curso básico obligatorio de mínimo sesenta horas para los conductores que transporten mercancías peligrosas en vehículos de carga públicos o privados, categoría que incluye plaguicidas organofosforados identificados mediante numeración de Naciones Unidas. Según el Instituto Nacional de Salud, a través del Sistema de Vigilancia en Salud Pública (Sivigila), el 8,34 % de las intoxicaciones por sustancias químicas notificadas en el país entre 2008 y 2015 correspondió a intencionalidad ocupacional, principalmente por plaguicidas, mientras que la exposición accidental representó 46.284 casos —el 22,1 % del total—, con predominio igualmente de plaguicidas (INS, IQEN vol. 22, 2017). El cloro y el tetrahidrofurano, clasificados



respectivamente como gas tóxico y corrosivo y como líquido inflamable dentro del sistema de mercancías peligrosas, comparten este mismo régimen de riesgo agudo por inhalación durante las labores de cargue, descargue y atención de derrames.

Correlato en la siniestralidad laboral nacional. Estas exposiciones no constituyen un riesgo meramente teórico: se traducen en cifras concretas. Según el Consejo Colombiano de Seguridad, con base en información de Fasecolda, el sector “Transporte y almacenamiento” registró 47 muertes laborales en 2024 —el 11,5 % del total nacional— y en 2025 presentó una tasa de 6,48 muertes por cada 100.000 trabajadores, superior a la del año inmediatamente anterior, ubicándose como el segundo sector con mayor mortalidad laboral del país (CCS, Informe de Siniestralidad Laboral, 2025). En materia de enfermedad laboral, un análisis de morbilidad basado en cifras de Fasecolda identificó un incremento del 290 % en las enfermedades laborales calificadas del sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones entre 2019 y 2023.

Agentes físicos (ruido, posturas forzadas, vibraciones, radiaciones): hipoacusia o sordera provocada por el ruido, enfermedades osteoarticulares o angioneuróticas provocadas por vibraciones mecánicas, enfermedades de las bolsas serosas debida a la presión, higroma crónico del codo, fatiga e inflamación de tendones y músculos (hombro, codo, brazo, muñeca y mano), parálisis de los nervios por presión, enfermedades provocadas por radiaciones ionizantes, Discopatías de la columna dorsolumbar causadas por vibraciones verticales repetidas.

Agentes biológicos: enfermedades infecciosas/parasitarias por transporte de animales: (brucelosis, asbestosis y afecciones fibrosantes de la pleura y pericardio por inhalación, asma por exposición a sustancias de origen metálico, vegetal, animal, microorganismos, polvo de aluminio, etc.), enfermedades de la piel por trabajos con exposición a sustancias de bajo y alto peso molecular, enfermedades causadas por agentes carcinógenos (neoplasia maligna de bronquio y pulmón, mesoteliomas de pleura, peritoneo y otras, lesiones premalignas de la piel, carcinomas).

Exposición a radiación solar. La conducción profesional implica una exposición prolongada y reiterada a la radiación ultravioleta como consecuencia del desarrollo de jornadas laborales extensas en diferentes condiciones climáticas y ambientales. La evidencia disponible ha demostrado que esta exposición incrementa el riesgo de desarrollar enfermedades dermatológicas, incluyendo lesiones cutáneas crónicas, procesos alérgicos y neoplasias malignas de la piel. De acuerdo con estudios realizados en el sector, una proporción significativa de los conductores presenta alteraciones dermatológicas relacionadas con la exposición continua a la radiación solar durante su vida laboral.

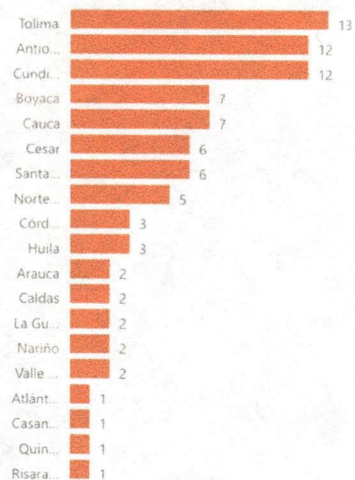
Riesgos psicosociales (mobbing, estrés, fatiga mental, síndrome del quemado): acoso laboral derivado de la mala organización del trabajo, estrés derivado de los altos ritmos de trabajo y de exceso de jornada, fatiga mental derivada de la inadaptación a los métodos y procesos, síndrome del quemado por la temporalidad, la relación directa con el cliente y la falta de seguridad vial.

Vibración Segmentaria y de Cuerpo Entero: Según guías de atención integral de salud ocupacional (GATISO), la exposición a vibración en conductores de tractocamiones supera los límites permisibles, causando discopatías no recuperables.

Seguridad Vial: Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la fatiga es una de las causas principales de accidentes en troncales nacionales. Una pensión anticipada asegura un recambio generacional que mejora la seguridad en las vías.

Entre 2025 y 2026 se han presentado 192 casos de muertes en vehículos con transporte de carga y de pasajeros, teniendo un incremento en 13 departamentos.

Personas fallecidas según departamento. 2026



Comparación del número de personas fallecidas hasta el

Depto/Munici pio	2025	2026	Variación	%
		2		Variación
⊕ Caldas	1	2	1	100,0
⊕ Casanare	0	1	1	100,0
⊕ Cauca	0	7	7	100,0
⊕ Cesar	3	6	3	100,0
⊕ La Guajira	0	2	2	100,0
⊕ Quindío	0	1	1	100,0
⊕ Risaralda	0	1	1	100,0
⊕ Tolima	8	13	5	62,5
⊕ Antioquia	8	12	4	50,0
⊕ Córdoba	2	3	1	50,0
⊕ Huila	2	3	1	50,0
⊕ Amazonas	0	0	0	0,0 %
Total	103	89	-14	-13,6 %

(Observatorio de Seguridad Vial de la ANSV)

Impacto Osteomuscular: La exposición prolongada a la Vibración de Cuerpo Entero (VCE) y la topografía accidentada de Colombia generan una carga ergonómica asimétrica que deriva en discopatías y hernias prematuras.

Pérdida auditiva: La exposición prolongada a ruido proveniente de la infraestructura vial, los propios vehículos y el uso de dispositivos de audio, que afectan significativamente la calidad de vida, el desempeño laboral y la seguridad vial de conductores.



Riesgo Cardiovascular y Metabólico: El sedentarismo forzado y la alteración de los ciclos circadianos (sueño/vigilia) aumentan en un 40% la incidencia de hipertensión y diabetes tipo 2 en este gremio.

Todos estos elementos permiten sostener que la actividad de conducción profesional de carga y pasajeros no solo comparte los fundamentos de desgaste físico y psicosocial ya reconocidos para otras actividades de alto riesgo, sino que además satisface el criterio previsto en el numeral 4 del artículo 2 del Decreto Ley 2090 de 2003 —trabajos con exposición a sustancias comprobadamente cancerígenas—, en la medida en que las emisiones de motores diésel y gasolina a las que estos trabajadores están expuestos de manera sistemática y prolongada se encuentran clasificadas por la IARC dentro del Grupo 1 de agentes cancerígenos para el ser humano.

La existencia de este marco regulatorio especializado evidencia que el legislador y el Gobierno Nacional han reconocido que la actividad transportadora, y particularmente la conducción de vehículos de carga, comporta riesgos significativamente superiores a los de la mayoría de ocupaciones. En consecuencia, resulta jurídicamente razonable y materialmente justificado que los conductores de carga sean incorporados al régimen especial de pensiones para actividades de alto riesgo, pues concurren en esta labor los elementos que históricamente han fundamentado dicho tratamiento diferencial: una exposición permanente a factores de riesgo extraordinarios, un mayor desgaste físico y mental y una afectación objetiva de la expectativa de vida saludable del trabajador.

Estructura económica y operativa del transporte terrestre de carga

El transporte terrestre de carga constituye un componente fundamental de la estructura económica y productiva del país, al articular los centros de producción y consumo, los puertos, las fronteras y las redes urbanas de abastecimiento. Su actividad conecta de manera directa sectores como la agricultura, la industria, la minería, la construcción, el comercio y el comercio exterior, y concentra alrededor del 97 % de las toneladas-kilómetro transportadas en Colombia.

Durante 2025, el sector registró un crecimiento de 6,1 % en el número de viajes. De acuerdo con ANIF, este comportamiento estuvo acompañado por el crecimiento de las importaciones, que aumentaron 10 % durante el año; la reactivación de la actividad industrial, que presentó una variación de 1,8 %, luego de una caída de 2,6 % en 2024; y el avance del comercio electrónico, cuyas ventas crecieron 19 % frente al año anterior. En el mismo periodo, las ventas reales de la industria del transporte de carga crecieron 1,8 %, impulsadas principalmente por el consumo final, que aumentó 4,2 %.



En términos de movilización, durante 2025 el sector transportó aproximadamente 302 millones de toneladas, de las cuales cerca de 151 millones quedaron registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), que comprende principalmente las operaciones correspondientes al servicio público. En ese mismo año participaron 2.620 empresas, con más de 166.000 vehículos, que generaron más de 13 millones de manifiestos y realizaron más de 13 millones de viajes. Estas cifras reflejan la magnitud de una actividad esencial para el abastecimiento, la conectividad regional y el desarrollo económico del país.

La prestación del servicio comprende, en términos generales, más de 4.000 empresas habilitadas, cerca de 442.000 vehículos de carga y aproximadamente 275.000 propietarios. La propiedad vehicular presenta un alto nivel de atomización: alrededor del 96 % de los propietarios posee tres vehículos o menos y, en promedio, cada propietario registra 1,61 unidades. Esta estructura convive con empresas de diferentes tamaños que organizan redes de contratación, consolidan carga, gestionan clientes y coordinan propietarios independientes, así como con operadores que cuentan con flotas propias o vinculadas de mayor escala, equipos especializados, centros de control y sistemas tecnológicos.

La estructura empresarial y la propiedad de los vehículos responden a relaciones económicas diferenciadas pero conectadas. La empresa habilitada celebra el contrato de transporte con el generador de carga y responde por la operación, mientras que el propietario suministra la capacidad vehicular propia o vinculada. De esta manera, se configuran dos relaciones económicas principales: una entre el generador y la empresa, en la que se acuerda el flete comercial, y otra entre la empresa y el propietario, en la que se remunera la movilización del vehículo. Una misma empresa puede, según las características de la operación, combinar flota propia, vehículos arrendados y capacidad contratada a terceros.

En cuanto a la composición del parque automotor, cerca del 72 % corresponde a camiones, el 17,4 % a tractocamiones y el 10,6 % a volquetas. Los camiones atienden principalmente operaciones urbanas, regionales y de distribución; los tractocamiones tienen una mayor participación en el transporte de larga distancia y en la movilización de carga contenerizada o masiva; y las volquetas se concentran en actividades relacionadas con la construcción, la minería y el movimiento de materiales.

La operación del transporte de carga también está determinada por la estructura de sus costos. En un vehículo pesado, el ACPM representa alrededor del 40 % del costo operativo; la mano de obra, cerca del 17 %; el vehículo y su financiación, aproximadamente el 13 %; y los peajes, alrededor del 12 %. El porcentaje restante corresponde a mantenimiento, llantas, repuestos, seguros, impuestos y administración. La participación de cada uno de estos componentes puede variar de acuerdo con la configuración del vehículo, la ruta, la edad del equipo, la carga



transportada, el número de viajes, los tiempos improductivos y la modalidad de financiación.

A esta estructura se suman factores que inciden directamente sobre las condiciones económicas y operativas de la actividad. Las variaciones en el precio del combustible, las tasas de interés, la tasa de cambio, los salarios y los peajes tienen efectos sobre costos que, en buena medida, se determinan por factores externos a la empresa. De igual manera, la inseguridad constituye un costo adicional para la operación del sector, en la medida en que fenómenos como la piratería terrestre, el hurto de mercancías, la extorsión, los bloqueos, los atentados y la interrupción de corredores pueden generar gastos asociados al monitoreo, las escoltas, los seguros, los desvíos, la reposición de activos y los tiempos improductivos.

En consecuencia, la estructura económica y operativa del transporte terrestre de carga evidencia la dimensión y complejidad de una actividad que, además de movilizar una parte sustancial de las mercancías del país, articula múltiples actores económicos, depende de una amplia infraestructura vehicular y humana y se encuentra expuesta a factores que inciden de manera directa en las condiciones en que se desarrolla la actividad de conducción.

iii. IMPACTO FISCAL

Frente a lo previsto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, es necesario precisar que la Corte Constitucional en profusas sentencias de constitucionalidad (C-859 de 2001, C-911 de 2007, C-502 de 2007, C-577/09 C-766 de 2010, C-373/10 entre otras) ha sido enfática en señalar que:

“(…) en materia de gasto público, la competencia parlamentaria desarrolla el principio superior de legalidad del gasto público, según el cual corresponde al Congreso, en su condición de órgano de representación popular, ordenar las erogaciones necesarias para ejecutar los compromisos inherentes al Estado Social de Derecho (artículos 150 y 347 Constitución Política). Sin embargo, el legislador primario por vía de excepción reservó para el Ejecutivo la iniciativa legislativa en relación con algunos aspectos (artículo 154 Constitución Política)”

“(…) El mencionado artículo 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente. (...)” (subrayado fuera de texto)



“La Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica.”

Mas recientemente, en Sentencia C-085/22, la Corte Constitucional ha sido clara en señalar que:

(...) siempre que se demande un enunciado normativo por el desconocimiento del procedimiento establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 -argumentándose que dicho enunciado incluye una orden de gastos-, es preciso identificar, en una primera etapa, si los términos de la ley, al abordar el presunto gasto, son imperativos o facultativos y además si son generales o concretos. Dicho de otro modo, corresponde verificar si la ley simplemente autoriza al Gobierno Nacional (o a los gobiernos locales) para que la inclusión del gasto dentro del presupuesto se haga cuando sea necesario, pertinente o conveniente y a través de una reglamentación más concreta según lo demande la ejecución de un determinado proyecto. En este evento, no existiría vicio en el procedimiento legislativo si no se siguieron las previsiones del artículo 7 de la Ley orgánica. Empero, si la norma demandada, en efecto, ordena gastos, en una segunda etapa, deberá revisarse si la iniciativa legislativa estuvo en cabeza del Gobierno Nacional o de miembros del Congreso de la República. Si estuvo en cabeza de estos últimos, corresponderá evaluar (i) si en la exposición de motivos o en los informes de ponencia se estudió el impacto fiscal de la medida, (ii) si el Ministerio de Hacienda y Crédito Público rindió concepto en relación con el análisis hecho en el punto anterior por los congresistas, y (iii) si, presentándose el concepto, el Congreso lo revisó y debatió. Ahora, en caso de que la iniciativa hubiere sido de origen gubernamental, lo que sigue es indagar si el Gobierno presentó ante el Congreso la fuente que posibilitará la financiación del gasto adicional o de la reducción de ingresos que propone.

Lo que quiere decir que la Ley 819 de 2003, de ninguna manera puede interpretarse como una norma de sometimiento de las facultades legislativas al ejecutivo. Por el



contrario, su propósito es el de permitir la concordancia y materialidad de las leyes conforme a las realidades fiscales y macroeconómicas del país.

En todo caso el proyecto de ley contempla un mecanismo de “autofinanciación”, a través de una cotización especial para las actividades de alto riesgo de 10 puntos adicionales en la cotización.

iv. CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:



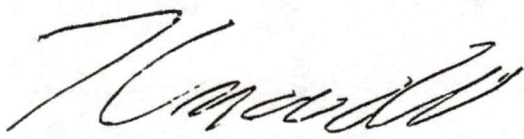
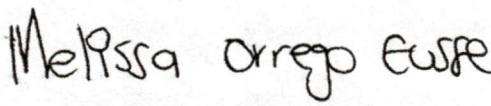
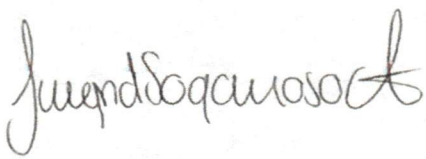
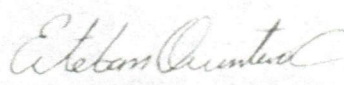
- a) **Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.**
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley pueden tener posible conflicto de interés quienes actualmente tengan inversiones o sean dueños de vehículos de carga o sean empleadores de conductores de transporte de carga, de lo contrario se considera que no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. Salvo la hipótesis mencionada, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.



Con base en las anteriores consideraciones, presento esta iniciativa para que sea tramitada y aprobada por el Congreso de la República.

Atentamente,

 HÉCTOR DAVID CHAPARRO Representante a la Cámara Partido Liberal	 ZANDRA MARIA BERNAL RINCÓN Senadora de la República
 JUAN FERNANDO CAICEDO SENADOR DE LA REPÚBLICA	 GREGORIO ORJUELA PÉREZ Representante a la Cámara por Antioquia Partido Centro Democrático
 MELISSA ORREGO EUSSE Representante a la Cámara	 INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO Representante a la Cámara Partido Conservador
 Esteban Quintero Cardona Senador de la República	



--	--

Fuentes consultadas:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=208944>

<https://www.facebook.com/watch/?v=1895488891123010>

<https://www.facebook.com/MintransporteColombiaoficial/posts/-consulta-pública-proyecto-de-decreto-sobre-transporte-de-mercancías-peligrosas-/1476190234545797/>

<https://mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/anexos/JSs2go67.pdf>

<https://www.camara.gov.co/regimen-de-pensiones-agentes-de-transito-2491/>

<https://www.colfecar.org.co/ipt/>

<https://www.colfecar.org.co/capsula-economica/>

<https://www.colfecar.org.co/wp-content/uploads/2026/07/06-Balance-Sectorial-1.pdf>

<https://www.colfecar.org.co/tablero-de-impactos-de-cierres-viales/>

<https://www.bluradio.com/nacion/transportadores-amenazan-con-frenar-operaciones-en-cinco-departamentos-por-crisis-de-seguridad-rg10>

<https://landing.sitrack.com/peligros-y-riegos-en-empresas-de-transporte>

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=174138&dt=S>

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889>

https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30055967#ver_30372273

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=9193>

IARC (2014). Diesel and Gasoline Engine Exhausts and Some Nitroarenes. IARC Monographs Vol. 105: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK294269/>

IARC (2012). Diesel engine exhaust carcinogenic (comunicado de prensa 213): https://www.iarc.who.int/wp-content/uploads/2018/07/pr213_E.pdf



Kachuri L, et al. Bladder cancer and occupational exposure to diesel and gasoline engine emissions among Canadian men: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5123782/>

Instituto de Salud Pública de Chile (2018). Exposición a compuestos orgánicos volátiles tipo benceno, tolueno y xileno en trabajadores de estaciones de expendio de combustible: <https://revista.ispch.gob.cl/index.php/RISP/article/view/61>

Mergler D, Baldwin M (2002). Manganese neurotoxicity: behavioral, pathological, and biochemical effects: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/12462483/>

El Tiempo (2000). Ojo con el manganeso: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1283197>

PNUMA (2021). El mundo pone fin a la era de la gasolina con plomo: <https://www.unep.org/es/noticias-y-reportajes/comunicado-de-prensa/el-mundo-pone-fin-la-era-de-la-gasolina-con-plomo-y>

Ministerio de Transporte. Portal de Mercancías Peligrosas, Resolución 1223 de 2014: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/2518/portal-de-mercancias-peligrosas/>

Instituto Nacional de Salud (2017). Perfil epidemiológico de las intoxicaciones por sustancias químicas, Colombia 2008-2015, IQEN vol. 22 núm. 2: <https://www.ins.gov.co/buscador-eventos/IQEN/IQEN%20vol%2022%202017%20num%202.pdf>

Consejo Colombiano de Seguridad (2026). Informe de Siniestralidad Laboral 2025: <https://ccs.org.co/siniestralidad-laboral-2025-ccs/>

Consejo Colombiano de Seguridad (2025). Informe de Siniestralidad Laboral 2024: https://ccs.org.co/siniestralidad_laboral_2024/

Análisis de morbilidad y mortalidad en Colombia: una mirada pre y post pandemia: https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S3020-11602024000200009&lng=en&nrm=iso&tng=es

<https://ccs.org.co/siniestralidad-laboral-2025-ccs/>

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/personas-fallecidas-en-siniestros-viales>

<https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/4374>

<https://repository.uniminuto.edu/server/api/core/bitstreams/39fdb634-a543-4a84-832b-8a6ec1b0c7f4/content>

<https://revistas.ufps.edu.co/index.php/ecomatematico/article/view/4873>

<https://www.colpensiones.gov.co/pensiones/publicaciones/5133/pensionaltoriesgo/>

<https://www.larepublica.co/especiales/encuentro-fedetranscarga/el-transporte-de-carga-esta-impulsado-en-su-gran-mayoria-por-los-microempresarios-4188687>



<https://www.larepublica.co/economia/transporte-terrestre-de-carga-registro-un-crecimiento-de-6-1-en-el-numero-de-viajes-4348188>

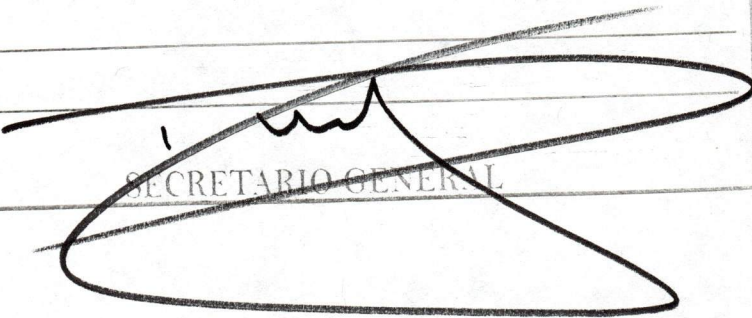
<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/12268/mintransporte-colombia-movilizo-mas-de-151-millones-de-toneladas-de-carga-en-2025-y-crecio-37/>

<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/12121/colombia-bate-record-transporte-de-carga-crecio-796-en-galones-movilizados-y-supero-132-millones-de-toneladas-en-agosto/>



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 08 de Septiembre del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo
No. 232/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:


SECRETARIO GENERAL