



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 880

Bogotá, D. C., sábado, 6 de agosto de 2022

EDICIÓN DE 30 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 13 DE 2022 SENADO

por el medio de la cual se modifica la Ley 635 de 2000.

PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO
"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 635 DE 2000"
EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1.º Objeto: Eliminar obstáculos socioeconómicos para la presentación de la prueba saber en titularidad del ICFES como requisito indispensable para el acceso a la educación superior, garantizando la igualdad y educación.

Artículo 2º. Adiciones el siguiente párrafo al artículo 2 de la ley 635 de 2000

PARAGRAFÓ: No podrá exigirse ningún cobro a los estudiantes con niveles socioeconómicos dentro los estratos 1,2 y 3 conforme su registro en el Sistema Integrado de Matriculas (SIMAT) con el fin de garantizar el derecho a la igualdad y acceso a la educación superior cumpliendo con el requisito de presentación del examen de estado realizado por el ICFES de manera gratuita.

El valor de los exámenes correspondiente a la población estudiantil entre los estratos 1,2 y 3 estará a cargo del ICFES.

Artículo 3º. El artículo 6 de la ley 635 de 2000 quedará así:

Artículo 6º. El pago de las tarifas estará a cargo del ICFES para los evaluados de estratos 1,2 y 3, en las demás situaciones estarán a cargo de la persona natural o jurídica que solicite la prestación de los servicios ofrecidos por el ICFES o quien haga sus veces.

Artículo 4º. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.
Atentamente,

FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO _____ DE 2022 SENADO
"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 635 DE 2000"

I. OBJETO DEL PROYECTO

Eliminar obstáculos socioeconómicos para la presentación de la prueba saber en titularidad del ICFES como requisito indispensable para el acceso a la educación superior, garantizando la igualdad y educación.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Uno de los mayores obstáculos para muchos estudiantes en diferentes departamentos y municipios de Colombia es el acceso a la presentación del examen de estado realizado por el ICFES, en especial para la población de estratos socioeconómicos 1, 2 y 3 debido que no pueden asumir el valor del mismo iniciando una brecha de acceso a la educación superior pues si bien como lo estipula diferente normativa como la ley 1324 de 2009, ley 30 de 1992, ley 115 de 1994 y otras disposiciones promulgan: "La presentación de los "Exámenes de Estado" es requisito para ingresar a los programas de pregrado y obtener el título respectivo"

El acceso a la educación superior es más que nunca un componente de justicia social y uno de los principales impulsores del desarrollo de un país. Como tal, los gobiernos, las instituciones y la sociedad deben tener fuertes compromisos para garantizar que la educación superior sea universalmente accesible para todos, tal como se establece en el ODS 4 sobre educación de calidad.¹ Las instituciones de educación superior, al mismo tiempo que contribuyen y en algunos casos incluso permiten que los estudiantes progresen en su vida profesional y personal, desempeñan un papel central en el desarrollo local de las regiones en las que se encuentran. Por lo tanto,

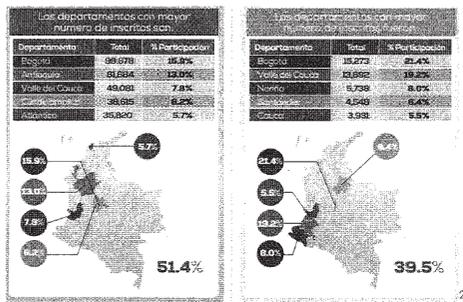
¹ Informe Unesco Educación Superior, recuperado de: <https://www.iesalc.unesco.org/web-content/uploads/2020/11/acceso-universal-a-la-ES-ESPAÑOL.pdf>

se debe garantizar el acceso a estas instituciones sin obstáculos económicos como es el valor de un examen de estado.

El Icfes es un actor relevante a nivel gubernamental, institucional y social sobre el acceso a la educación superior, pues certifica un requisito indispensable para cursar y obtener un título académico en la educación superior.

En diferentes muestras de estudios recientes publicadas por el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación, podemos evidenciar que no hay un alcance integral en el territorio y que únicamente se ve una actividad distinguida en las capitales dejando a un lado los sectores rurales y apartados de Colombia donde encontramos el verdadero reto de llegar con herramientas para impartir educación, garantizando su proceso y continuidad de manera suficiente, pues si bien es un indicativo de la educación primaria y media es un requisito fundamental para acceder a la educación superior, donde el primer obstáculo a superar es el acceso con la gratuidad en su presentación.

A continuación una ilustración gráfica de lo anteriormente expuesto:



² Icfes en cifras recuperado de: <https://www2.icfes.gov.co/documents/39286/2268633/Boletin+de+gestion+primer+semestre+2018+-+icfes+en+cifras.pdf/8b394160-5d34-161a-91ad-a933a16e034e?version=1.0&t=1647964853866>

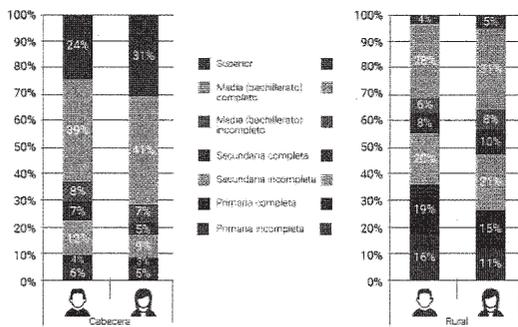
En definitiva se debe precisar que no solo basta culminar la educación primaria y media para poder acceder a la educación superior si no también debe ser evaluado por el examen de estado en titularidad del Icfes el cual tiene un valor de presentación que vulnera las oportunidades de los estudiantes en situaciones socioeconómicas específicas.

El reto de acceder a la educación superior es literal, ya que las zonas rurales tienen menos instituciones cercanas que presten este servicio. Pero no es sólo una cuestión de infraestructura. Los habitantes de las zonas rurales suelen tener ingresos inferiores a la media nacional y, en Colombia esta población pertenece a minorías de especial protección; suelen estar correlacionadas con un menor acceso a la educación superior, los jóvenes de las zonas urbanas tienen hasta 35% en Colombia de asistir a la educación superior, brecha bastante amplia con los jóvenes de las zonas rurales. Este de menor índice de acceso a la educación superior en poblaciones con diferentes condiciones socioeconómicas.

Lo anterior se evidencia la brecha en los resultados de las pruebas Saber 11 entre los hombres y las mujeres que están en el Sisbén, con respecto al promedio nacional pero, además, el rezago es aún mayor en los hombres y las mujeres rurales de la población Sisbén, incluso con respecto a la población sisbenizada de las cabeceras urbanas.³

³ La situación de la educación rural, recuperado de: <https://www.compartiralabramaestra.org/publicaciones-e-investigaciones/otras-investigaciones/la-situacion-de-la-educacion-rural-en-colombia-los-desafios-del-posconflicto-y-la-transformacion-del>

Figura 3. Último grado alcanzado de hombres y mujeres entre 18 y 24 años por zona



Es por lo anterior que fomentar la gratuidad de este examen a los estratos 1, 2 y 3 permitirá reducir la brecha de acceso a la educación superior, equiparando las posibilidades con los demás participantes, siendo así este un proyecto enfocado a la igualdad y la educación

III. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

PREÁMBULO

El pueblo de Colombia, en ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la

⁴ La situación de la educación rural, recuperado de: <https://www.compartiralabramaestra.org/publicaciones-e-investigaciones/otras-investigaciones/la-situacion-de-la-educacion-rural-en-colombia-los-desafios-del-posconflicto-y-la-transformacion-del>

igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana.

ARTÍCULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El artículo 67 de la Constitución reconoce en la educación una doble condición de derecho y de servicio público que busca garantizar el acceso de los ciudadanos al conocimiento, a la ciencia y a los demás bienes y valores culturales.

LEY 1324 de 2009

ARTÍCULO 7º. Los exámenes de Estado. Para cumplir con sus deberes de inspección y vigilancia y proporcionar información para el mejoramiento de la calidad de la educación, el Ministerio de Educación debe conseguir que, con sujeción a los parámetros y reglas de esta ley, se practiquen "Exámenes de Estado". Serán "Exámenes de Estado" los siguientes:

a) Exámenes para evaluar oficialmente la educación formal impartida a quienes terminan el nivel de educación media; o a quienes deseen acreditar que han obtenido los conocimientos y competencias esperados de quienes terminaron dicho nivel.

b) Exámenes para evaluar oficialmente la educación formal impartida a quienes terminan los programas de pregrado en las instituciones de educación superior.

La práctica de los "Exámenes de Estado" a los que se refieren los literales anteriores es obligatoria en cada institución que imparta educación media y superior. Salvo circunstancias excepcionales, previamente definidas por los reglamentos, cada institución presentará tales exámenes a todos los alumnos que se encuentren registrados exclusivamente en el nivel o programa respectivo.

<p>Los "Exámenes de Estado" a los que se refieren los literales anteriores tendrán como propósito evaluar si se han alcanzado o no, y en qué grado, objetivos específicos que para cada nivel o programa, según el caso, señalan las Leyes 115 de 1994 y 30 de 1992 y sus reglamentos, las que las modifiquen o complementen.</p> <p>Los exámenes se efectuarán de acuerdo con los criterios y parámetros que establece el artículo 1° de esta ley. La estructura de los exámenes deberá mantenerse por períodos no menores a 12 años, sin perjuicio de que se incluyan áreas o estudios particulares que no alteren su comparabilidad en el tiempo.</p> <p>La presentación de los "Exámenes de Estado" es requisito para ingresar a los programas de pregrado y obtener el título respectivo.</p> <p>El ICFES administrará en forma independiente la información resultante de los "Exámenes de Estado", y reportará los resultados a los evaluados, así como al Ministerio de Educación Nacional, a las entidades territoriales, a las instituciones educativas y el público general, en los términos previstos en esta ley.</p> <p>Con base en estos resultados, el Ministerio de Educación Nacional y las entidades territoriales establecerán bancos de proyectos de mejoramiento de la calidad de la educación, y podrán destinar recursos para financiarlos, de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto establezca el Gobierno Nacional en cuanto a las prioridades para la asignación de recursos y los incentivos a las instituciones de educación básica y media que muestren mejoras.</p> <p>El Ministerio de Educación deberá implementar planes de mejoramiento en las instituciones educativas de nivel de educación media, con calificaciones en los exámenes de Estado por debajo de la media nacional; serán coordinados por las secretarías de educación territoriales.</p> <p>El Gobierno Nacional reglamentará la materia dentro de los 12 meses siguientes a la promulgación de la presente ley.</p> <p>La comunidad educativa y en especial las universidades, tienen derecho a conocer las características de los "Exámenes de Estado" y metodología con la que se preparan.</p>	<p>El ICFES, en la realización de los "Exámenes de Estado", debe hacerlo en condiciones que cubran todos sus costos, según criterios de contabilidad generalmente aceptados.</p> <p>Los costos se establecerán de acuerdo con la Ley 635 de 2000. Una parte o todos esos costos se recuperarán con precios que se cobren a los evaluados, según su capacidad de pago. El recaudo se hará siempre por cuenta y riesgo del ICFES e ingresará a su patrimonio.</p> <p>ARTÍCULO 12. Transfórmese el Instituto Colombiano de Fomento a la Educación Superior, ICFES, en una Empresa estatal de carácter social del sector Educación Nacional, entidad pública descentralizada del orden nacional, de naturaleza especial, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, vinculada al Ministerio de Educación Nacional. El Gobierno podrá modificar el nombre de la entidad, y podrá disponer, sin embargo, que use la denominación "ICFES", para efectos tales como otorgar sellos de calidad o distinguir los exámenes que se realicen bajo su responsabilidad.</p> <p>El ICFES tendrá por objeto ofrecer el servicio de evaluación de la educación en todos sus niveles y adelantar investigación sobre los factores que inciden en la calidad educativa, con la finalidad de ofrecer información para mejorar la calidad de la educación. De la misma manera el ICFES podrá realizar otras evaluaciones que le sean encargadas por entidades públicas o privadas y derivar de ellas ingresos, conforme a lo establecido en la Ley 635 de 2000.</p> <p>El ICFES tendrá su domicilio en la ciudad de Bogotá, D. C.</p> <p>Los órganos de dirección y administración serán la Junta Directiva y el representante legal. La composición y funciones de la Junta Directiva así como la elección o designación de sus miembros, se establecerán en el reglamento que para este efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>La representación legal del ICFES estará a cargo de un director, quien será agente del Presidente de la República, y de libre nombramiento y remoción. Sus funciones serán las fijadas en la ley y en los estatutos de la entidad.</p> <p>Régimen jurídico. Los actos que realice el ICFES para el desarrollo de sus actividades, estarán sujetos a las disposiciones del derecho público. Los contratos que deba celebrar y otorgar el ICFES como entidad de naturaleza</p>
<p>especial, en desarrollo de su objeto, se sujetarán a las disposiciones del derecho privado.</p> <p>Los contratos que se encuentren actualmente en ejecución seguirán rigiéndose, hasta su terminación, por las normas vigentes en el momento de su celebración.</p> <p>Régimen laboral. Los servidores públicos vinculados a la planta de personal del ICFES serán empleados públicos sujetos al régimen que regula el empleo público, la carrera administrativa y la gerencia pública.</p> <p>Patrimonio y fuentes de recursos. El patrimonio del ICFES está integrado por todos los activos que posea al publicarse esta ley, y por los que adquiera luego en ejercicio de las actividades propias de su objeto y su naturaleza. El ICFES seguirá respondiendo por todos los pasivos existentes al publicarse esta ley, pero la deuda externa será asumida por la Nación.</p> <p>El ICFES establecerá las tarifas necesarias para que las evaluaciones que se le encomienden cubran en forma completa los costos y gastos que ocasionen, según principios de contabilidad generalmente aceptados, salvo las excepciones contempladas en la Ley 635 de 2000.</p> <p>El ICFES tendrá, por lo menos las funciones a las que se refiere esta ley y las que a continuación se describen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer las metodologías y procedimientos que guían la evaluación externa de la calidad de la educación. 2. Desarrollar la fundamentación teórica, diseñar, elaborar y aplicar instrumentos de evaluación de la calidad de la educación, dirigidos a los estudiantes de los niveles de educación básica, media y superior, de acuerdo con las orientaciones que para el efecto defina el Ministerio de Educación Nacional. 3. Diseñar, implementar, administrar y mantener actualizados las bases de datos con la información de los resultados alcanzados en las pruebas aplicadas y los factores asociados, de acuerdo con prácticas internacionalmente aceptadas. 4. Organizar y administrar el banco de pruebas y preguntas, según niveles educativos y programas, el cual tendrá carácter reservado. 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Diseñar, implementar y controlar el procesamiento de información y la producción y divulgación de resultados de las evaluaciones realizadas, según las necesidades identificadas en cada nivel educativo. 6. Prestar asistencia técnica al Ministerio de Educación Nacional y a las Secretarías de Educación, en temas relacionados con la evaluación de la calidad de la educación que son de su competencia. 7. Realizar estudios e investigaciones en el campo de la evaluación de la calidad de la educación que contemplen aspectos cuantitativos y cualitativos. 8. Impulsar y fortalecer la cultura de la evaluación mediante la difusión de los resultados de los análisis y el desarrollo de actividades de formación en los temas que son de su competencia, en los niveles local, regional y nacional. 9. Desarrollar la fundamentación teórica, diseñar, elaborar y aplicar instrumentos de evaluación complementarios, que sean solicitados por entidades oficiales o privadas. 10. Propiciar la participación del país en programas y proyectos internacionales en materia de evaluación y establecer relaciones de cooperación con organismos pares, localizados en otros países o regiones. 11. Definir y recaudar las tarifas correspondientes a los costos de los servicios prestados en lo concerniente a las funciones señaladas para el ICFES. 12. Participar en el diseño, implementación y orientación del sistema de evaluación de la calidad de la educación en sus distintos niveles. 13. Las demás funciones que le fijen las leyes y los reglamentos, de acuerdo con su naturaleza. <p>El ICFES destinará en forma íntegra los beneficios y utilidades que obtenga a fortalecer el sistema de evaluación educativa, expandiendo la cobertura y calidad de servicios de evaluación.</p> <p>Son fuentes de recursos del ICFES las siguientes:</p>

- 1. Las partidas que con destino al ICFES se incluyan en el Presupuesto General de la Nación.
- 2. Los ingresos provenientes de la prestación de sus servicios.
- 3. Los bienes e ingresos que como persona jurídica adquiera a cualquier título para el desarrollo de su objeto.
- 4. Las donaciones que reciba de entidades públicas y de los particulares.
- 5. Los demás bienes y recursos que determine el ordenamiento jurídico.

Régimen de transición. El ICFES dispondrá de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adecuarse normativamente a su nueva naturaleza jurídica y estructura administrativa.

PARÁGRAFO. En ningún caso podrá privatizarse o enajenarse el ICFES.

IV. IMPACTO FISCAL

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º 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. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Sin embargo y teniendo en cuenta la naturaleza del presente proyecto de Ley no genera un mayor impacto fiscal teniendo en cuenta que los recursos de los que habla el presente proyecto de ley serán financiados con dineros provenientes de la estampilla "Procultura", por lo tanto estos ya fueron regulados por la ley Ley 666 de 2001, en consecuencia lo que busca el presente proyecto es realizar una redistribución de funciones con miras a emplear estos recursos en cabeza de los entes territoriales de una manera más funcional en pro de fortalecer el acceso a medios económicos de una manera más eficaz y dotar a los entes territoriales de herramientas para buscar una mejor consecución de estos recursos.

V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291

de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1992)

El día 21 del mes Julio del año 2022

se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. 13 Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: L.S. Fabián Díaz Plata



SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.013/22 Senado "POR EL MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 635 DE 2000", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 14 DE 2022 SENADO

por medio del cual se fomenta la democratización del crédito al sector agrario.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"POR MEDIO DEL CUAL SE FOMENTA LA DEMOCRATIZACIÓN DEL CRÉDITO AL SECTOR AGRARIO"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. Fomentar el acceso al crédito en el sector agrario; pilar fundamental para el impulso de la productividad, el empleo y la economía, por medio de la función social de las empresas privadas que prestan este servicio.</p> <p>ARTÍCULO 2 ACCESO: El Banco agrario con demás entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera en cumplimiento de su función social y el deber de democratización del crédito deberán brindar la posibilidad de ofrecer información y un espacio en condiciones cómodas, en los diferentes municipios y veredas con el fin de que los productores agrícolas puedan tener acceso a este producto.</p> <p>Parágrafo: Deberá hacerse semestralmente una ruta con funcionarios capacitados por parte de la superintendencia financiera, la superintendencia de industria y comercio, y asesores comerciales del Banco Agrario y otras entidades financieras, creando líneas especiales de crédito agrícola que atiendan a las necesidades del campo colombiano.</p> <p>ARTÍCULO 3. Los criterios necesarios para evaluar el cumplimiento de este objetivo serán regulados y establecidos por la Superintendencia Financiera de Colombia.</p> <p>ARTÍCULO 4. El presente acto legislativo, rige a partir de su sanción y promulgación.</p> <p>Atentamente,</p>  <p>FABIÁN DÍAZ PLATA Senador de la República</p>	<p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p style="text-align: center;">"PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"POR MEDIO DEL CUAL SE FOMENTA LA DEMOCRATIZACIÓN DEL CRÉDITO AL SECTOR AGRARIO"</p> <p style="text-align: center;">"</p> <p style="text-align: center;">I. OBJETO DEL PROYECTO</p> <p>El presente proyecto de ley tiene por objeto fomentar la función social de los bancos por medio de la democratización del crédito en el campo colombiano como una herramienta para impulsar la productividad, el empleo y la economía.</p> <p style="text-align: center;">II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</p> <p>En la actualidad, 930.180 personas –9 por ciento del total de deudores del sistema– cuentan con al menos un crédito bancario para desarrollar actividades agropecuarias, según la Superintendencia Financiera.</p> <p>Cifras del Censo Nacional Agropecuario indican que en Colombia hay 2,7 millones de productores, de los cuales poco más de 725.000 reside en el área rural dispersa.</p> <p>El número de deudores atendidos solo por las entidades vigiladas por la Superfinanciera les debía a estas unos 19,1 billones de pesos hasta junio pasado, lo que representa apenas el 3,9 por ciento del universo total de recursos que tienen colocados en el mercado.</p> <p>Y si bien el crédito irrigado a este renglón de la producción es uno de los más bajos si se compara con los montos entregados a las empresas, a los consumidores, a quienes adquieren vivienda y a los microempresarios, las deudas vencidas, como proporción de la cartera, están entre las más altas.</p> <p>El indicador de calidad de la cartera agropecuaria de la banca era 9,1 por ciento a junio.</p>
<p>Para ese mismo mes, el de la cartera comercial se situó en 4,59 por ciento; el de consumo, en 5,11 por ciento; el de vivienda, en 3,28 por ciento, mientras que el del microcrédito, en 7,28 por ciento.</p> <p>El análisis también muestra que de las 36 actividades agrícolas, 10 representan el 89,3 por ciento de los deudores, el 88,6 por ciento de las operaciones activas de crédito y el 82,6 por ciento del saldo de cartera.</p> <p>En su orden por saldo, estas actividades son explotación mixta (30,5 por ciento del total), cría de ganado bovino y bufalino (14,1 por ciento), cría de aves de corral (8,4 por ciento) y cultivo de café (6,3 por ciento), entre las de mayor cuota.</p> <p>El mapa crediticio del agro, trazado por el órgano de vigilancia del sistema financiero, revela que quienes se dedican a la explotación mixta (agrícola y pecuaria) no son los más colgados con sus deudas, pese a que sí son los más endeudados, con una cartera total de 5,83 billones de pesos.</p> <p>Los préstamos más atrasados, como proporción de la deuda total, corren por cuenta de quienes están en actividades de apoyo a la agricultura (14 por ciento). Los siguen otras actividades (12,1 por ciento), la cría de ganado bovino y bufalino (11 por ciento), los cultivadores de frutas tropicales (10,9 por ciento) y los caficultores (9,7 por ciento).</p> <p>Las cifras se conocen en momentos en que la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC) inicia hoy su encuentro anual en Bogotá.</p> <p>Su presidente, Jorge Enrique Bedoya, le dijo a EL TIEMPO, en entrevista publicada el domingo pasado, que el crédito y el financiamiento están entre los temas importantes de la agenda de este año, pues "lo que se busca es ver cuál es el revolcón que necesita el crédito agropecuario en el</p>	<p>país para la rentabilidad del sector. Porque esto no es solo colocar créditos, sino hacerlo con un sentido que le sirva al productor".</p> <p>La falta de productos crediticios que se ajusten a las verdaderas necesidades de los agricultores, el alto costo y el difícil acceso a los recursos de la banca son parte de los problemas que enfrentan los agricultores para financiar sus cosechas y que los obliga, la mayoría de las veces, a acudir a los préstamos informales como el 'gota a gota' o 'paga diario', con los riesgos que esto supone para su actividad y sus intereses.¹</p> <p>En ello coinciden los expertos y el propio Gobierno, que en reiteradas oportunidades ha hecho un llamado a las entidades financieras para que diseñen productos especiales a fin de atender al campo y rescatar a sus productores de las garras de los agiotistas.</p> <p>Jorge Castaño Gutiérrez, superintendente financiero, sostiene que el reto fundamental que ve, por ejemplo, en el sector microfinanciero es la capacidad de tener productos y servicios por fuera de las grandes ciudades, de llegar con estos a la población rural y rural dispersa, "porque allí es donde debemos tener mayor presencia del sistema financiero".</p> <p>En su opinión, el segundo reto es que se ofrezca un producto diferenciado frente al que se dirige a la población de las ciudades, "debe ser un producto capaz de proteger el riesgo, reconocer las flexibilidades de las necesidades que hay en su contexto de desarrollo a la población rural".²</p> <p>Sin embargo, las entidades microfinancieras, muchas de las cuales tienen su foco de mercado en el sector agropecuario, le han manifestado al Gobierno su preocupación por las dificultades para acceder con sus productos y servicios a algunas zonas del país por temas de orden público.</p> <p>¹ https://www.eltiempo.com/economia/sector-financiero/obstaculos-que-impiden-que-el-credito-a-agricultores-en-colombia-430848</p> <p>² https://www.eltiempo.com/economia/sector-financiero/obstaculos-que-impiden-que-el-credito-a-agricultores-en-colombia-430848</p>

María Clara Hoyos, presidenta de Asomicrofinanzas, advirtió en el congreso anual del sector que "Cauca, Nariño, Valle y Norte de Santander son los departamentos que presentan mayor dificultad en temas de orden público que impiden que los asesores de las microfinancieras lleguen a la ruralidad buscando que los campesinos vean al sector financiero como su aliado para el desarrollo empresarial y personal".

Por eso, su llamado al Gobierno fue para que se mejoraran las condiciones de seguridad y de conectividad, que sumadas a la autoexclusión se convierten en enemigos de la inclusión financiera.

BAJA INCLUSIÓN

Banqueros y Gobierno coinciden en que existe un rezago importante en materia de inclusión financiera en las zonas rurales y rural dispersa de 20 y 30 por ciento, respectivamente, según la Asobancaria.³

Pero el informe de la Superfinanciera advierte que, a junio pasado, 33,9 por ciento de la población adulta en municipios rurales y 44,7 por ciento en municipios rurales dispersos no tiene acceso a servicios financieros. De estos, el 27,8 por ciento de los jóvenes –entre 18 y 25 años– ubicados en municipios rurales dispersos y el 35,4 por ciento de los adultos en este grupo etario que viven en municipios rurales tienen acceso a servicios y productos financieros.

Quizás por ello, el desarrollo y la productividad del campo ocupan un capítulo especial en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, en el que uno de los objetivos establecidos tiene que ver con el acceso de los pequeños productores al crédito formal y el impulso de la inclusión financiera, como herramienta que les permita a sus pobladores alcanzar niveles más altos de bienestar y de productividad.

³ <https://www.eltiempo.com/economia/sector-financiero/obstaculos-que-impiden-que-el-credito-a-agricultores-en-colombia-430848>

Historia crediticia en el sector financiero. Los intermediarios revisan la historia crediticia del solicitante para evaluar sus hábitos de pago.

Para el caso de los pequeños productores que desean emprender proyectos agropecuarios en sus predios por primera vez o que nunca han obtenido un crédito a través de una institución financiera, esto se constituye en una barrera de acceso que impide la financiación de los sistemas productivos por no tener vida crediticia. Esto ha impedido que un porcentaje elevado de pequeños productores sean sujetos de crédito.

Una opción que vale la pena considerar para superar este obstáculo es tener en cuenta el otorgamiento de incentivos a la conservación como los pagos por servicios ambientales (PSA) como criterio de evaluación de posibles líneas especiales de créditos a la reconversión productiva.

En este caso, los propietarios que han sido beneficiarios de incentivos a la conservación podrían contar como primeros candidatos para obtener créditos que financien sus prácticas sostenibles, quienes, además de demostrar una conducta de conservación, tienen una fuente adicional de ingresos que puede respaldar la deuda, lo que reduce los riesgos de eventos de impago. Se podrían considerar esquemas en el que el ingreso proveniente de estos pagos sea utilizado para subsanar posibles inconvenientes en la producción o la demora del sistema en producir y dar rendimientos favorables.

Elevados costos de transacción en el trámite del crédito. Para un pequeño productor los costos de tramitar un crédito pueden llegar a alcanzar hasta el 20% del valor del mismo. Se trata de gastos para los viajes a oficinas sucursales del banco, los tiempos de espera, la recolección de documentación, el pago de comisiones o asistencia para el diligenciamiento de los formularios o elaboración de la declaración de renta, pago de derechos notariales, apertura de la cuenta de ahorros, llamadas telefónicas entre otros.

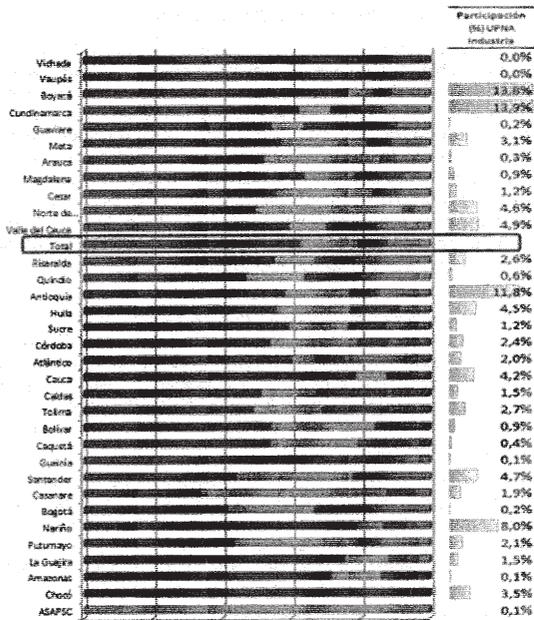
Falta de asistencia técnica integral. Los flujos de caja de los proyectos son determinantes a la hora de aprobar o rechazar un crédito agropecuario. Para el caso de modelos agroambientales, no hay un conocimiento fuerte local sobre los arreglos agroforestales y silvopastoriles apropiados que garanticen flujos de caja dentro de los plazos establecidos en los créditos.

Es necesario que los modelos sean refinados y que el conocimiento sea masificado, además de trabajar con intermediarios financieros para que los créditos sean adecuados a los flujos de caja de los modelos productivos. Actualmente instituciones de investigación como el Sinchi y el CIAT están adelantando investigaciones en este campo para tener una oferta atractiva que despierte el interés de los productores y financiadores en las diferentes regiones del país, especialmente en la Amazonía, pero hace falta refinar y masificar este conocimiento.

Para poder llegar a los pequeños productores es necesario entender el contexto y encontrar la mezcla adecuada de incentivos que propicien la adopción de prácticas agroambientales.

Participación del campo en la industria:

Esta barrera del crédito también influye en la participación de los campesinos en la industria tal como lo revela la siguiente grafica del último censo nacional agropecuario:



Es por estas razones expuestas que se debe fomentar desde la función social del sector privado la democratización del crédito a los campesinos para avanzar en su desarrollo que impacta en la economía Colombiana.

III. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

⁴ <https://www.dane.gov.co/files/CensoAgropecuario/entrega-definitiva/Boletin-12-UPNA/12-Boletin.pdf>

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial. El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Artículo 335. Las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos de captación a las que se refiere el literal d) del numeral 19 del artículo 150 son de interés público y sólo pueden ser ejercidas previa autorización del Estado, conforme a la ley, la cual regulará la forma de intervención del Gobierno en estas materias y promoverá la democratización del crédito.

Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

El Procurador General de la Nación o uno de los Ministros del Gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un Incidente de Impacto Fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oírán las explicaciones de los proponentes sobre las consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.

Parágrafo. Al interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar Los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva.

Derechos subjetivos del sistema de economía social de mercado.

Estos derechos reconocidos a la persona permiten el desarrollo individual en el ámbito económico de su vida en sociedad y al mismo tiempo consolidan el sistema económico constitucional.

IV. IMPACTO FISCAL

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

“36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º 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 experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.”

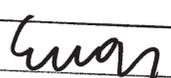
Sin embargo y teniendo en cuenta la naturaleza del presente proyecto de Ley no genera un mayor impacto fiscal teniendo en cuenta que los recursos de los que habla el presente proyecto de ley serán financiados con dineros provenientes de la estampilla “Procultura”, por lo tanto estos ya fueron regulados por la ley Ley 666 de 2001, en consecuencia lo que busca el presente proyecto es realizar una redistribución de funciones con miras a emplear estos recursos en cabeza de los entes territoriales de una manera más funcional en pro de fortalecer el acceso a medios económicos de una

manera más eficaz y dotar a los entes territoriales de herramientas para buscar una mejor consecución de estos recursos.

V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

Atentamente,


FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 819 de 2003)
El día 21 del mes Julio del año 2022
se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 13 Acto Legislativo N°. , con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H. S. Fabián Díaz Plata.

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.014/22 Senado “POR MEDIO DEL CUAL SE FOMENTA LA DEMOCRATIZACION DEL CREDITO AL SECTOR AGRARIO”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión TERCERA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión TERCERA Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 15 DE 2022 SENADO

por medio del cual se incorporan las mutilaciones como forma de maltrato animal.

PROYECTO DE LEY N° __ de 2022 SENADO
"Por medio del cual se incorporan las mutilaciones como forma de maltrato animal."
EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA:

Artículo 1º. El artículo 116 de la Ley 1801 de 2016 quedará así:

ARTÍCULO 116. COMPORTAMIENTOS QUE AFECTAN A LOS ANIMALES EN GENERAL. Los siguientes comportamientos afectan a los animales en general y por lo tanto no deben efectuarse. Su realización genera medidas correctivas:

1. Promover, participar y patrocinar actividades de apuestas en cualquier recinto, en donde, de manera presencial, se involucren animales, con excepción a lo previsto en el artículo 6 de la Ley 84 de 1989.
2. La venta, promoción y comercialización de animales domésticos en vía pública, en municipios de más de cien mil (100.000) habitantes.
3. El que permita, en su calidad de propietario, poseedor, tenedor o cuidador que los semovientes deambulen sin control en el espacio público.
4. Mutilar animales domésticos, con excepción de aquellos procedimientos realizados por médicos veterinarios o médicos veterinarios zootecnistas que procuren el bienestar del animal, garantizar su salud o anular o controlar su capacidad reproductiva.

En ningún caso se permitirán las mutilaciones con fines estéticos. Se presumen como causas meramente estéticas, las siguientes.

- Corte de la cola
- Eliminar o seccionar las cuerdas vocales.
- Corte o levantamiento de las orejas.
- Extracción de las garras
- Extracción de los dientes
- Corte de alas

PARÁGRAFO 1o. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados, será objeto de la aplicación de las siguientes medidas correctivas:

COMPORTAMIENTOS	MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR DE MANERA GENERAL
Numeral 1	Multa General tipo 3
Numeral 2	Multa General tipo 3
Numeral 3	Participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia
Numeral 4	Multa general tipo 4; suspensión temporal de la actividad.

PARÁGRAFO 2o. Lo anterior sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la Ley 1774 de 2016 y demás normas relacionadas con la protección animal y prevención del maltrato a los animales.

PARÁGRAFO 3o. Se prohíbe usar animales cautivos como blanco de tiro, con objetos susceptibles de causarles daño o muerte con armas de cualquier clase.

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 6, literal C, de la ley 84 de 1989, así.

c) Remover, destruir, mutilar o alterar cualquier miembro, órgano o apéndice de un animal vivo, sin que medie razón técnica, científica, zoonociológica, o se ejecute por piedad para con el mismo;

Artículo 3º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA

Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2022 SENADO
"Por medio del cual se incorporan las mutilaciones como forma de maltrato animal."
I. ANTECEDENTES

La presente iniciativa legislativa fue presentada el 20 de julio del año 2020, sin embargo, fue archivado por tránsito legislativo, atendiendo la importancia del presente proyecto para el cuidado del medio ambiente y los seres sintientes, se vuelve a presentar ante el Honorable Congreso de la República.

El texto del proyecto de ley conserva el espíritu del proyecto mencionado, con el fin de que pueda ser discutido en esta legislatura.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La presente iniciativa legislativa tiene como objeto proscribir todas las formas de maltrato en contra de los animales, en consecuencia, el proyecto de ley busca sancionar aquellas actividades que dañen, mutilen o modifiquen la naturaleza de los animales o aquellas actividades que promuevan el maltrato animal.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley parte de la iniciativa de proscribir todas las formas de maltrato en contra de animales no humanos. El marco normativo nacional e internacional es coherente con esta intención. Por lo tanto, es preciso destacar algunas herramientas normativas.

La Declaración Universal de los Derechos del Animal proclamada por la Liga Internacional de los Derechos del Animal y las Ligas Nacionales el 15 de octubre de 19781 constituye el marco de referencia internacional, allí se prohíben los maltratos, torturas y tratos con crueldad, estableciendo en su preámbulo lo siguiente:

"Considerando que todo animal posee derechos.

1 Tomado de: <http://www.filosofia.org/cod/c1977ani.htm>

Considerando que el desconocimiento y desprecio de dichos derechos han conducido y siguen conduciendo al hombre a cometer crímenes contra la naturaleza y contra los animales.

Considerando que el reconocimiento por parte de la especie humana de los derechos a la existencia de las otras especies de animales constituye el fundamento de la coexistencia de las especies en el mundo..."

Si bien esta norma no se aplica de forma directa en nuestro ordenamiento ha tenido un valor interpretativo e inspirador en las políticas públicas en el país. Ejemplo de ello son los Acuerdos del Concejo de Bogotá: No. 531 de 2013 "Por medio del cual se implementa el Centro de Protección y Bienestar Animal del Distrito Capital"², y el Acuerdo No. 532 de 2013 "Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación de la política pública de protección y bienestar animal para el Distrito Capital"³.

En este sentido la Constitución reconoce los principios, derechos y deberes constitucionales de protección a los animales. En Sentencia C-666 de 2010, la Corte Constitucional señaló que el concepto de ambiente del Artículo 79 de la Constitución de 1991 incluye a la fauna y la flora. Dentro de los animales, la norma constitucional no hizo distinción alguna para efectos de la protección constitucional.

Otros instrumentos internacionales de los cuales Colombia es signatario son: (i) La Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano, documento que reconoce la importancia de proteger y mejorar el medio ambiente humano, debido a que es una cuestión que afecta el bienestar de los pueblos y el desarrollo económico; (ii) La Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, que como conjunto de principios busca reafirmar y desarrollar los contenidos de la Declaración de Estocolmo.⁴ (iii) la Carta Mundial sobre la Naturaleza, texto que surge como una proclama que busca crear una nueva conciencia sobre la responsabilidad respecto del medio ambiente.⁵

También ha dicho la Corte Constitucional que:

2 Disponible en: <http://www.proteccionanimalbogota.gov.co/transparencia/marco-legal/normatividad/acuerdo-531-2013>

3 Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=55930>

4 Disponibles en: <http://www.parquesnacionales.gov.co/portal/es/normatividad/marco-normativo-del-sistema-de-parques-nacionales-naturales/resoluciones/>

5 Tomado de: <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/opera/articulo/view/5858/7682>

"Existe un deber de cuidado de los recursos naturales por parte de los seres humanos, situación que va estrechamente ligada al concepto de dignidad humana entendido y visto como una fuente de obligaciones jurídicas respecto de los animales; es así como reconoce que la dignidad humana resulta ser un concepto que define y construye el concepto integral de persona y es por ello que al ser un derecho que se reconoce a las personas es preciso que las mismas adecuen su comportamiento conforme a los parámetros de dignidad humana requeridos y los adopten en su vida de relación con los demás integrantes del medio ambiente"⁶

En esta misma sentencia encontramos la intervención realizada por la Facultad de Derecho de la Universidad de Antioquia en los siguientes términos:

"La filosofía política y moral conoce dos posturas frente al tratamiento que los seres humanos otorgan a los animales. Un paradigma conocido como "bienestarismo" y otro "aboliconista.

El bienestarismo es una posición ética y filosófica, según la cual, los animales no humanos deben ser protegidos por los Estados, de manera que no se produzca contra ellos malos tratos, ni actos crueles. Esa idea tiene fundamento en posiciones antropocéntricas y utilitaristas. Tales paradigmas hacen parte de premisas de superioridad biológica de los seres humanos sobre los animales.

Las posiciones aboliconistas argumentan que "la vida de los animales humanos y no humanos tiene exactamente el mismo valor y, en consecuencia, que los primeros no deben hacer uso de su posición histórica en el mundo como "seres superiores", para sacar provecho de los segundos, ni para generarles dolor o sufrimiento alguno" (...).

Indiferente de cual sea la postura a la que se adhiera, la conciencia respecto a la existencia de otro sostiene una relación argumentativa profunda con la noción de justicia ambiental la cual supone en el planteamiento transcrito que:

" (...)A partir de esta se debe reconocer que los animales no humanos son solo una especie que comparte el mundo con las demás y que, en su conjunto, todas las especies habitan un mismo espacio, en el cual deben regir principios de respeto, con el objetivo de construir relaciones armónicas entre los seres vivos y el mundo natural. Así mismo, a partir de los postulados de la justicia ambiental, y de las normas contenidas (...), los Estados deben ir avanzando en materia de protección a los animales no humanos, de manera que no solo se tenga como estándar la protección

6 Sentencia C-048/2017

especial frente a estos, sino que se establezcan progresivamente derechos y garantías, de manera que no se permita el retroceso en el reconocimiento jurídico a los animales ni en los límites establecidos para los humanos respecto de los animales no humanos."⁷

TÉCNICAS QUIRÚRGICAS

Caudectomía: Consiste en amputar una porción de la cola de los animales, se realiza para cumplir con los estándares raciales y en ocasiones puede ser terapéutica y no estética en caso de lesiones traumáticas, infección, neoplasia y fístulas perineales.⁸

Oteotomía: Es el corte de orejas y se lleva a cabo intentando buscar un modelo estético considerado necesario para mejorar el aspecto de los animales.⁹

Desvocalización canina: Es una operación para extirpar las cuerdas vocales de los perros, tras lo cual el animal pasará de ladrar a emitir únicamente murmullos.¹⁰

Desungulación: También conocida como oniquectomía es la eliminación definitiva de las uñas de los gatos por medio de una operación quirúrgica; al ser extirpadas de extrae también la primera falange del dedo del animal.¹¹

IMPLICACIONES DE LOS PROCEDIMIENTOS ESTÉTICOS.

En la publicación Corte de orejas y cola en la especie canina de Núria Cantueso, Sara Cerneño, Núria Comans, Anna Cuafros y Savina Dimitriva se indica que respecto a la Oteotomía algunos libros de referencia de cirugía de pequeños animales, tales como la tercera edición de Slatter, clasifican este procedimiento como no ético e ilegal en algunas zonas. También en ese libro se menciona que la AVMA (American Veterinary Medical Association) ha tomado una postura en contra de la oteotomía

7 Concepto Facultad de Derecho de la Universidad de Antioquia en la sentencia C-048/2017
8 Oteotomías y caudectomías caninas- Deontología y Veterinaria legal, p. 15- Universitat Autònoma de Barcelona, disponible en: https://ddd.uab.cat/pub/trerecpro/2012/103213/Trebll_Deontologia_amb_annexos.pdf

9 Ibid., p. 21.
10 Tomado de: https://www.bbc.com/mundo/ciencia_tecnologia/2010/02/100204_perros_ladridos_men

11 Tomado de: <https://www.affinity-petcare.com/avance/es/gato/la-desungulacion-y-sus-consecuencias#:~:text=Se%20llama%20desungulaci%C3%B3n%20y%20oniquectom%C3%ADa,la%20primera%20falange%20del%20dedo.>

cosmética de modo que ni siquiera detallan la técnica quirúrgica empleada con fines estéticos.¹²

A continuación me permito transcribir los Contras que para los autores del texto mencionado puede traer el corte de orejas y cola en la especie canina:

"Contras:

Las oteotomías o caudectomías estéticas se entienden como un procedimiento que no está indicado médicamente. Estas cirugías no van a proporcionar ningún beneficio al paciente. El único beneficio lo puede llegar a obtener el propietario viendo mejorada la imagen de su mascota. Este aspecto puede no considerarse suficiente para llevar a cabo un procedimiento quirúrgico.

Dolor

Uno de los argumentos más fuertes en contra de la amputación de la cola es el hecho de que puede ser asociado a la presencia de neuromas y dolor crónico, o a un incremento en la sensibilidad del dolor en algunos perros. Sin embargo, esto no ha sido demostrado empíricamente. Aunque los perros sean capaces de enmascarar el dolor crónico se espera que éste afecte a su comportamiento.

Problemas de salud crónicos

Otro de los argumentos en contra del corte de colas es que se ha descrito atrofia y degeneración de la cola en algunos pacientes así como de los músculos pélvicos. Esta atrofia puede conducir a una incontinencia fecal y un compromiso de la integridad del diafragma pélvico pudiéndose producir una hernia perineal. También se han descrito casos de incontinencia urinaria.

Problemas en la locomoción

Algunos autores argumentan que la cola es un elemento importante para los perros en relación con el equilibrio y la agilidad. Dado que la mayoría de especies animales que tienen estilos de vida en los que se requiere velocidad y agilidad tienen cola, se puede llegar a pensar que esto es una ventaja evolutiva para ellos. Además, presenta una importancia mayor en los perros destinados a ciertos trabajos o uso que en los animales de compañía. Desafortunadamente no hay estudios científicos

12 Cantueso Martins, N., Cuadras Díez, A., Dimitrova Gogova, S., Comas Ars, N., & Cerneño Fernández, S. (2013). Corte de orejas y cola en la especie canina, disponible en: <https://ddd.uab.cat/pub/trerecpro/2013/114620/carorecol.pdf>

publicados que comparen la locomoción entre perros con la cola y sin ella.

Problemas en la comunicación

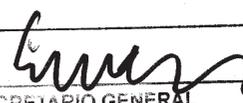
Los perros utilizan la cola para comunicarse socialmente entre ellos de manera que un perro que no disponga de ella, puede tener desventajas sociales. Se dice que los perros que tienen la cola amputada tienen comportamientos compensatorios como puede ser el movimiento del tercio posterior. Además, cabe la posibilidad de la existencia de mal entendidos entre animales de la misma raza, sin embargo no hay estudios que lo demuestren. La comunicación con los humanos también puede verse afectada, ya que por ejemplo, los niños pueden tener miedo a perros sin cola debido a que asocian el movimiento de ésta a que está contento.

Riesgo perioperatorio

La realización de cualquier procedimiento quirúrgico pone en riesgo la vida del animal, ya que se le somete a anestesia general, y se considera un riesgo innecesario cuando la cirugía está destinada solo a fines estéticos. Teniendo en cuenta que muchas veces este procedimiento no se realiza por un veterinario cualificado (sin anestesia general, analgesia y asepsia), existe un mayor riesgo de complicaciones durante y después del procedimiento, poniendo en peligro la salud del animal. Muchas veces éstas intervenciones se consideran "actos de mutilación" y se comparan e igualan a las cirugías que suprimen el ladrido, amputación del espólon, y resección de uñas y terceras falanges en gato.

Infecciones y problemas en la cicatrización

Al igual que con cualquier procedimiento quirúrgico, existe la posibilidad de complicaciones como sangrado excesivo, infección y necrosis. La herida puede infectarse después de la cirugía, sobre todo si las condiciones higiénicas y de esterilidad no son las correctas. Además también puede haber problemas en la cicatrización, la herida puede abrirse continuamente sobre todo si cachorro está en compañía de los demás cachorros de la camada."¹³

<p style="text-align: center;">IV. CAUSALES DE IMPEDIMENTO</p> <p>Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.</p> <p>Atentamente,</p>  <p>FABIÁN DÍAZ PLATA Senador de la República</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA Secretaría General (Art. 100 y ss Ley 5ª de 1992)</p> <p>El día <u>20</u> del mes <u>Julio</u> del año <u>2022</u> se radicó en este despacho el proyecto de ley N° <u>15</u> Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>H. S. Fabián Díaz Plata.</u></p>  <p style="text-align: center;">SECRETARIO GENERAL</p>	<p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</p> <p>Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.015/22 Senado “POR MEDIO DEL CUAL SE INCORPORAN LAS MUTILACIONES COMO FORMA DE MALTRATO ANIMAL”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión PRIMERA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p> <p style="text-align: center;">PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022</p> <p>De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión PRIMERA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprinta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>CÚMPLASE</p> <p>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE</p> <p>SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO</p>
--	---

PROYECTO DE LEY NÚMERO 16 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se establece la cátedra de bienestar y protección animal en todas las instituciones educativas del país. Ley Júpiter.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2022 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA CÁTEDRA DE BIENESTAR Y PROTECCIÓN ANIMAL EN TODAS LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL PAÍS.”</p> <p style="text-align: center;">LEY JÚPITER</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Objeto: La presente ley tiene por objeto establecer la enseñanza obligatoria de Ética Interspecie en todas las instituciones educativas del país con el propósito de adquirir conocimientos etológicos, deconstruir nociones y practicas especistas, y construir respeto y prácticas de convivencia y solidaridad hacia y con los demás animales.</p> <p>Artículo 2º. El artículo 23 de la Ley 115 de 1994 quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 23. ÁREAS OBLIGATORIAS Y FUNDAMENTALES. Para el logro de los objetivos de la educación básica se establecen áreas obligatorias y fundamentales del conocimiento y de la formación que necesariamente se tendrán que ofrecer de acuerdo con el currículo y el Proyecto Educativo Institucional.</p> <p>Los grupos de áreas obligatorias y fundamentales que comprenderán un mínimo del 80% del plan de estudios, son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ciencias naturales y educación ambiental. 2. Ciencias sociales, historia, geografía, constitución política y democracia. 3. Educación artística y cultural. 4. Educación ética y en valores humanos. 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Educación física, recreación y deportes. 6. Educación religiosa. 7. Humanidades, lengua castellana e idiomas extranjeros. 8. Matemáticas. 9. Tecnología e informática. 10. Ética Interspecie <p>Artículo 3º. En un plazo máximo de 6 meses desde su promulgación el Ministerio de Educación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará los lineamientos curriculares para que las instituciones educativas puedan cumplir esta ley.</p> <p>Artículo 4º. Vigencia: La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Atentamente,</p>  <p>FABIÁN DÍAZ PLATA Senador de la República</p>
---	---

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY N° ___ DE 2022 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA CÁTEDRA DE BIENESTAR Y PROTECCIÓN ANIMAL EN TODAS LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL PAÍS."

I. OBJETO DEL PROYECTO

La presente ley tiene por objeto establecer la enseñanza obligatoria de Ética Interspecie en todas las instituciones educativas del país con el propósito de adquirir conocimientos etológicos, deconstruir nociones y prácticas especistas, y construir respeto y prácticas de convivencia y solidaridad hacia y con los demás animales

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Todos los días a través de las redes sociales y los medios de comunicación nos enteramos de aberrantes casos de maltrato animal. Estos hechos de violencia contra los animales demuestran que como sociedad todavía estamos en deuda respecto a su reconocimiento, por lo cual desde el Estado debemos combatir estas conductas hasta lograr erradicarlas, de manera que se materialice la protección especial de la que son destinatarios los animales en Colombia, desde 1989.

El año pasado en Bogotá, según cifras del Observatorio de Protección y Bienestar animal fueron atendidos 4273 animales maltratados.¹ En el año 2018 se atendieron 4516 animales maltratados.²

Cada día la Fiscalía General de la Nación abre 2 investigaciones por maltrato animal; entre el 1º de marzo y el 11 de junio del presente año la Fiscalía abrió 232 investigaciones por casos de maltrato animal.³

¹ [https://web.observatoriopyba.co/atencion-a-casos-de-maltrato-animal/](https://web.observatoriopyba.co/atencion-a-casos-de-maltrato-anim/)
² *Ibid.*
³ <https://www.eltiempo.com/justicia/delitos/maltrato-anim-en-colombia-fiscalia-abre-dos-investigaciones-al-dia-509778>

El 23 de octubre del presente año se logró una condena histórica por maltrato animal en Colombia, al ser condenado un hombre a 12 meses de prisión por causarle la muerte a su animal compañero.⁴

De otro lado todo el país pudo conocer la triste historia del león Júpiter, el cual fue rescatado de un circo por la señora Ana Julia Torres, quien lo albergó en su refugio de animales silvestres en la ciudad de Cali, hasta que en el año 2019 el DAGMA intervino el refugio, trasladando al animal al Zooparque Los Caimanes en el departamento de Córdoba. En febrero de este año se encontró al león en un estado lamentable y pese a los esfuerzos por salvarle la vida, murió el 18 de marzo, luego de estar 20 días bajo tratamiento médico, pues su estado de salud era crítico.

Con este proyecto pretendemos evitar que este caso se repita y ante la grave problemática que afecta a nuestro país referente al maltrato animal, se hace necesario que los niños, niñas y adolescentes reciban instituciones educativas formación sobre ética interspecie, así como sobre el bienestar y la protección animal, que les permita generar conciencia del cuidado, el respeto y la justicia para con los animales..

III. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

La Constitución Política de Colombia ha sido considerada como una "Constitución verde" o una "Constitución ecológica", por cuanto contempla cambios significativos en la consideración del ambiente y en la relación que los humanos establecemos con él. Varias de estos artículos resaltan las obligaciones del Estado de los particulares de garantizar la protección de los entornos naturales y reconocen derechos como el de gozar de un medio ambiente sano. Asimismo, al desplegar los diferentes componentes del derecho a la educación, indica que esta permitirá a las personas formarse entre otros aspectos en la protección del ambiente. A continuación, se relacionan, en su tenor literal, los artículos que frente a esta materia contempla la Carta de Cartas:

⁴ <https://www.fiscalia.gov.co/colombia/hechos-concretos/condena-historica-por-maltrato-anim-en-colombia/>

ARTICULO 8o. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

ARTICULO 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos.

Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley.

ARTICULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

LEGISLACIÓN COLOMBIANA

La legislación colombiana ha ido adoptando importantes modificaciones orientadas a la protección de los animales en diferentes contextos, con el propósito de excluir del ordenamiento jurídico nacional aquellas prácticas que otrora se permitían y que generaban afectaciones de distinta índole a los animales; pero también para el reconocimiento de diferentes garantías propias de los animales y las consecuentes obligaciones de los humanos para que éstas sean efectivas. A continuación, se relacionan algunas de estas leyes, en orden cronológico:

- **Ley 5ª de 1972:** Crea las Juntas Defensoras de Animales en cada uno de los municipios del país.
- **Ley 84 de 1989** "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Protección de los Animales y se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento y competencia.
- **Ley 769 de 2002:** Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones: en el término de un (1) año se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de categoría especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal.
- **Ley 1638 de 2013** "Por medio de la cual se prohíbe el uso de animales silvestres, ya sean nativos o exóticos, en circos fijos e itinerantes."
- **Ley 1774 de 2016** "Por medio de la cual se modifican el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal y se dictan otras disposiciones."

Objeto: Los animales como seres sintientes no son cosas, recibirán especial protección contra el sufrimiento y el dolor, en especial, el causado directa o indirectamente por los humanos, por lo cual en la presente ley se tipifican como punibles algunas conductas relacionadas con el maltrato a los animales, y se establece un procedimiento sancionatorio de carácter policivo y judicial.

- **Ley 1801 de 2016** "Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia."

Título IX Del Ambiente.

Capítulo II Recurso Hídrico, fauna, flora y aire.

Artículo 101. Comportamientos que afectan las especies de flora y fauna silvestre.

Título XIII De la Relación con los animales.

Capítulo I. Del Respeto y cuidado de los animales.

Artículo 116. Comportamientos que afectan a los animales en general.

- **Ley 2047 de 2020:** Por la cual se prohíbe en Colombia la experimentación, importación, fabricación y comercialización de productos cosméticos, sus ingredientes o combinaciones de ellos que sean objeto de pruebas con animales

- **Ley 2054 de 2020** "Por la cual se modifica la Ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones."

Objeto: Atenuar las consecuencias sociales, de maltrato animal y de salud pública derivadas del abandono, la pérdida, la desatención estatal y la tenencia irresponsable de los animales domésticos de compañía, a través del apoyo a refugios o fundaciones legalmente constituidas que reciban, rescaten, alberguen, esterilicen y entreguen animales en adopción, mientras los distritos o municipios crean centros de bienestar para los animales domésticos perdidos, abandonados, rescatados, vulnerables, en riesgo o aprehendidos por la policía.

JURISPRUDENCIA DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

Sentencia T-760 de 2007 M.P. Clara Inés Vargas Hernández	"En efecto, la Corte ha advertido que los animales domésticos cumplen de hecho, funciones importantísimas en los planos individual y social, que son reconocidas a nivel jurídica y que justifican su protección a través de la acción de tutela."
Sentencia C-666 de 2010 M.P. Humberto Antonio Sierra Porto	"...la posibilidad de que se vean afectados por tratos crueles, por

	acciones que comportan maltrato, por hechas que los torturen o angustien obliga a que las acciones que respecto de ellos se realicen por parte de los seres humanos sean expresión del comportamiento digno que hacia ellos deben tener seres dignos. En efecto, la superioridad racional – moral- del hombre no puede significar la ausencia de límites para causar sufrimiento, dolor o angustia a seres sintientes no humanos."
Sentencia T-608 de 2011 M.P. Juan Carlos Henao Pérez	"...es importante recordar que los animales se encuentran dentro de la esfera de protección de la naturaleza y el medio ambiente. Esto implica que la visión que se tiene de estos no puede ser una meramente utilitarista, sino por el contrario, deben ser entendidos como otros seres vivos que interactúan dentro del desarrollo o preservación del medio ambiente."
Sentencia C-283 de 2014 M.P. Jorge Iván Palacio	"Repensar posibles horizontes y transformar las sedimentadas tradiciones cuando socavan intereses vitales y primarios de toda sociedad democrática y constitucional es un imperativo, como medida para desterrar injusticias presentes dadas por el menosprecio de la dignidad de los demás seres vivos. La resistencia al cambio cultural en pro del bienestar animal debe cesar, empezando con la abolición de todo maltrato por diversión."

Sentencia T-095 de 2016 M.P. Alejandro Linares Cantillo	presentado en los circos o en las corridas de toros." "Del concepto de medio ambiente, del deber de protección de la diversidad de flora y fauna y su integridad, de la protección a los recursos y del valor de la dignidad humana como el fundamento de las relaciones entre los seres humanos y estos con la naturaleza y los seres sintientes; se puede extraer un deber constitucional de protección del bienestar animal que encuentra su fundamento igualmente del principio de la solidaridad."
Sentencia C-048 de 2017. M.P. Alberto Rojas Ríos	"Nótese que en ningún momento se permite un maltrato intencional contra un ser sintiente, puesto que ello implicaría otorgar una atribución para el ejercicio de violencia y maltrato contra los animales"
Sentencia C-045 de 2019, M.P. Antonio José Lizarazo Ocampo	"se advierte que el fundamento para prohibir la caza deportiva no debe ser el deber de protección de la riqueza natural de la Nación, sino, principalmente, como se ha expuesto, que no existe una razón constitucionalmente válida que permita mantener en el ordenamiento actividades que generen tratos crueles a los animales"
Sentencia C-148 de 2022. M.P. Diana Fajardo Rivera.	"La palabra animal en realidad no designa un solo ser o una sola clase de seres. Remite en cambio a una diversidad abrumadora, desde las enormes ballenas a los pequeños insectos; de los

	elefantes a las termitas, en un espectro de apariencias, organismos, funciones y relaciones difíciles de imaginar. Por esta razón, las preguntas acerca de cuál es el trato respetuoso o decente por parte del ser humano hacia los animales se proyecta en un prisma de incontables inquietudes, que deben considerar, por una parte, los mandatos generales de protección y bienestar a la fauna y, por otra, las características de cada especie para la identificación de respuestas adecuadas desde el derecho".
--	---

IV. IMPACTO FISCAL

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º 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. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Sin embargo y teniendo en cuenta la naturaleza del presente proyecto de Ley no genera un mayor impacto fiscal teniendo en cuenta que los recursos de los que habla el presente proyecto de ley serán financiados con dineros provenientes de la estampilla "Procultura", por lo tanto estos ya fueron regulados por la ley Ley 666 de 2001, en consecuencia lo que busca el presente proyecto es realizar una redistribución de funciones con miras a emplear estos recursos en cabeza de los entes territoriales de una manera más funcional en pro de fortalecer el acceso a medios económicos de una manera más eficaz y dotar a los entes territoriales de herramientas para buscar una mejor consecución de estos recursos.

V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de

interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA
Senador de la República

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 21 del mes Julio del año 2022

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 16 Acto Legislativo N° _____, con lo que y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H.S. Fabian Diaz Plata


SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.016/22 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA CATEDRA DE BIENESTAR Y PROTECCION ANIMAL EN TODAS LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL PAIS". LEY JUPITER, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaria General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 17 DE 2022 SENADO

por la cual se prohíbe la pesca industrial de peces cartilaginosos, el aleteo y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N° __ DE 2022 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"Por La Cual Se Prohibe La Pesca Industrial De Peces Cartilaginosos, El Aleteo Y Se Dictan Otras Disposiciones"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p>Artículo 1° Objeto. Se prohíbe la pesca industrial y la práctica de aleteo dirigida a peces cartilaginosos dentro del mar territorial colombiano, así como la comercialización nacional e internacional de los productos de la pesca incidental de estos peces, así como su importación.</p> <p>Artículo 2. Definiciones. Para la correcta aplicación de la norma se entenderán las disposiciones conforma las siguientes definiciones:</p> <p>Aleteo: Se entiende como aleteo la práctica que consistente en el cercenamiento y retención de las aletas de tiburón, y el descarte del resto del cuerpo al mar durante las faenas de pesca.</p> <p>Peces cartilaginosos: son peces cuyo esqueleto carece de osificación y en cambio tienen cartilago, como las distintas especies de tiburones, rayas y quimeras.</p> <p>Pesca industrial: pesca cuya finalidad es de carácter comercial y que utiliza embarcaciones, artes y aparejos de grandes dimensiones y están registradas como tales ante la autoridad pesquera.</p> <p>Pesca artesanal: pesca cuya finalidad es de carácter comercial y que utiliza embarcaciones, artes y aparejos en pequeña escala y están registradas como tales ante la autoridad pesquera.</p> <p>Pesca incidental: producto incidental de la pesca de artes y aparejos permitidos y destinados para especies distintas, que quedan atrapadas y no pueden ser reincorporadas a su hábitat natural.</p> <p>Cuota de pesca: porcentaje máximo de pesca permitido en especies, dado por la autoridad pesquera.</p>	<p>Artículo 3. Cuotas de pesca incidental. En todo caso, en la pesca industrial el volumen de captura incidental no podrá superar el 15% del volumen total de captura en cada faena, en ninguna época del año.</p> <p>Para la pesca artesanal, la implementación y alcance del volumen de captura incidental permitido se acordará participativamente, para esto la AUNAP convocará en un término de tres (3) meses una mesa de concertación con este sector pesquero.</p> <p>En cualquier caso, todos los peces cartilaginosos capturados vivos deben ser liberados.</p> <p>En la pesca deportiva, si se llegase a capturar un ejemplar, debe garantizarse la supervivencia de éste y liberarlo inmediatamente. Se prohíbe la retención de algún individuo entero, sus partes o derivados, así como tomarse fotos del ejemplar capturado fuera del agua o dentro de la embarcación.</p> <p>Parágrafo 1°: Los especímenes capturados incidentalmente deberán ser conservados en la totalidad de sus partes, reportados a la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca -AUNAP-, desembarcados en puerto colombiano y entregados a la AUNAP o autoridad ambiental competente, según determine el Gobierno Nacional.</p> <p>Parágrafo 2°. Se prohíbe el descarte, trasbordo o movilización nacional e internacional en altamar de peces cartilaginosos capturados incidentalmente, al igual que sus partes o derivados.</p> <p>Artículo 4. Sobre los artes de pesca. Para reducir al mínimo el no aprovechamiento o la captura incidental de especies a las que no se dirige la actividad pesquera se establecen las siguientes disposiciones:</p> <p>a. La Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca incentivará y rectificará metas sobre el aumento de selectividad de artes y métodos de pesca para minimizar las tasas de incidentalidad y mortalidad por captura incidental.</p> <p>b. El sector industrial debe reportar a la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca informes de cumplimiento respecto a la modificación de los artes y métodos de pesca a fin de reducir la captura incidental de tiburones, rayas y quimeras.</p> <p>Parágrafo 1°: Para el caso del palangre, la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca reglamentará en un término de seis (6) meses todo lo referente a tipo de palangre y sus características, la manera de usar el palangre, las zonas adicionales de prohibición para la pesca con palangre,</p>
<p>las zonas de agregación reproducción o crianza, y protocolos de manipulación y liberación de pesca incidental viva.</p> <p>Artículo 5. Control y Vigilancia. La Dirección General Marítima y el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional, en el marco de sus competencias legales, aunarán esfuerzos para ejercer control y vigilancia sobre las embarcaciones y las actividades de pesca, con el fin de que se cumpla lo establecido en la presente ley.</p> <p>El Gobierno Nacional podrá reglamentar protocolos de actuación conjunta de estas entidades, y podrá disponer de recursos del Presupuesto Nacional para el cumplimiento de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1° La AUNAP fortalecerá el programa de observadores a bordo para garantizar una mayor cobertura de inspección a embarcaciones.</p> <p>Parágrafo 2°. Las autoridades competentes al interior de áreas protegidas marinas fortalezcan los esquemas de vigilancia por medio de medidas de control que sean acordes a los objetivos de conservación de cada área.</p> <p>Artículo 6. Sanciones. Quiénes incumplan las medidas adoptadas en esta ley será sancionado con la multa máxima determinada por el artículo 55 de la ley 13 de 1990, sin perjuicio de las demás sanciones que las autoridades marítimas y pesqueras impongan de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>Artículo 7. Investigaciones pesqueras. Para seguir avanzando en el plan de acción nacional sobre tiburones, la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca -AUNAP- y el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés liderarán las investigaciones pesqueras de estos recursos en conjunto con las demás instituciones públicas y privadas, para lo cual apropiará los recursos económicos necesarios, con el fin de poder articular y estandarizar la normatividad nacional con la normatividad internacional existente.</p> <p>Artículo 8. Acciones de prevención. El Gobierno Nacional, las distintas entidades del orden nacional, las autoridades ambientales y los gobiernos territoriales promoverán y ejecutarán acciones tendientes a prevenir la pesca de los peces cartilaginosos, de acuerdo con sus competencias.</p> <p>Artículo 9. Acciones de conservación. La Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - AUNAP- y el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés, con el apoyo de instituciones académicas, organismos gubernamentales y no gubernamentales, podrán establecer</p>	<p>mecanismos de cooperación nacional e internacional para el estudio y la conservación de los tiburones, rayas y quimeras.</p> <p>Artículo 10. Financiación. Las entidades nacionales y territoriales podrán apropiar recursos específicos de su presupuesto para apoyar diferentes acciones de educación, prevención, vigilancia y control para el cumplimiento de esta ley.</p> <p>Artículo 11 Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Atentamente,</p>  <p>FABIÁN DÍAZ PLATA Senador de la República</p>

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY N° __ DE 2022 SENADO

"Por La Cual Se Prohibe La Pesca Industrial De Peces Cartilaginosos, El Aleteo Y Se Dictan Otras Disposiciones"

ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

Esta iniciativa legislativa se presentó el 20 de julio del 2020, mediante su proceso legislativo tuvo tres debates positivos, dos en Cámara de Representantes y uno en Senado, sin embargo por temas de tiempo este no pudo seguir su trámite legislativo al cumplir dos legislaturas, mediante este proceso tuvo importantes aportes realizados en los correspondientes debates, por lo tanto ateniendo a la gran importancia que tiene este proyecto se vuelve a presentar, incluyendo los grandes aportes realizados que en ningún momento afectan el objeto principal del proyecto con el fin de que pueda ser discutido en la próxima legislatura.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Con el presente proyecto se busca prohibir la pesca industrial de peces cartilaginosos con fines de comercialización y movilización internacional, así como la práctica del aleteo, en el mar territorial colombiano.

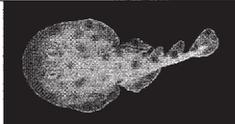
JUSTIFICACION DEL PROYECTO

Según el Plan de Acción Nacional para la Conservación y Manejo de Tiburones, Rayas y Quimeras de Colombia -PAN Tiburones Colombia- (2010), las afectaciones sobre estas especies de peces cartilaginosos son especialmente sensibles para la conservación del ecosistema marino; factores asociados a los cambios en la migración, baja fecundidad, tardanza en la maduración, entre otros, hacen que la recuperación ambiental de esta especie sea especialmente difícil (p. 8). En algunos lugares específicos de los océanos ya se reportan extinción total de estos peces. Según el mismo PAN Tiburones Colombia "en el mar Caribe continental se ha identificado una reducción importante en la biomasa de los tiburones y rayas entre 1970 y 2001" (p.8).

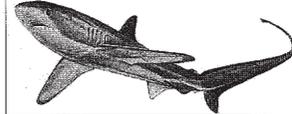
Dentro del mismo PAN Tiburones se dejó establecido, luego de realizar recomendaciones y acciones de política para la protección de las especies según su situación geográfica, que era "necesario realizar actividades referentes a discutir estrategias asociadas a modificar o crear estancias legales que soporten las acciones en las que incurra el mal aprovechamiento y explotación desmedida de peces cartilaginosos en Colombia" (p. 58).

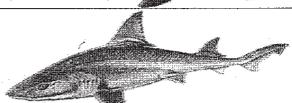
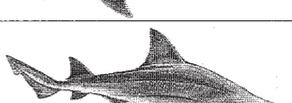
Según el Libro Rojo de Peces Marinos de Colombia, una publicación científica sobre el estado de amenaza de los peces marinos que concurren al mar territorial colombiano, se pudieron establecer las siguientes especies amenazadas:

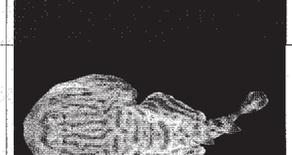
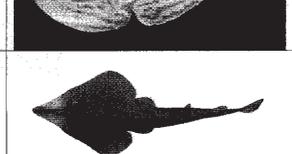
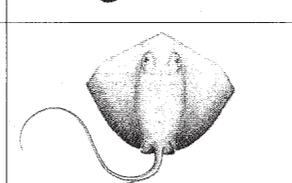
Peces en Peligro:

Nombre Científico	Nombre Común	Foto de referencia
Diplobatis colombiensis	Raya eléctrica Colombiana	

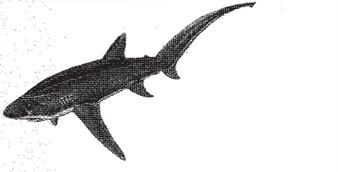
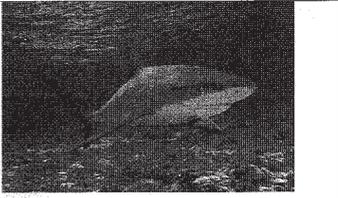
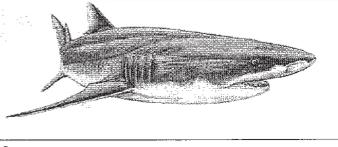
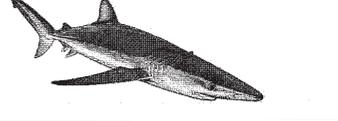
Especies Vulnerables

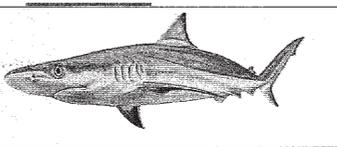
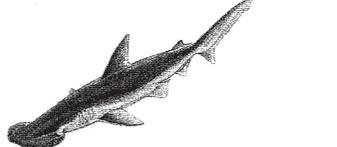
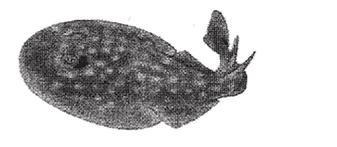
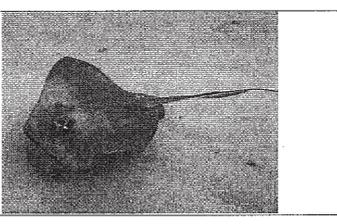
Nombre Científico	Nombre Común	Foto de referencia
Ginglymostoma cirratum	Tiburón nodriza	
Alopias pelagicus	Tiburón zorro	

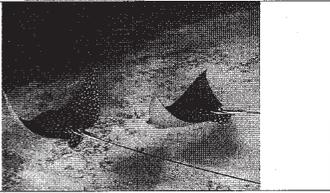
Mustelus henlei	Sin muelas	
Mustelus lunulatus	Tiburón violín	
Mustelus minicanis	Tiburón mamón Enano	
Carcharhinus falciformis	Tiburón sedoso	
Carcharhinus limbatus	Aletinegro.	
Carcharhinus longimanus	Tiburón punta blanca oceánico	

Sphyrna lewini	Tiburón martillo	
Sphyrna mokarran	Tiburón martillo gigante	
Diplobatis guamachensis	Raya torpedo redondo	
Pseudobatos leucorhynchus	Raya guitarra	
Hypanus longus	Raya látigo, Raya bagra	

Especies Casi Amenazadas

Alopias superciliosus	Tiburón zorro ojón	
Carcharhinus perezi	Tiburón coralino	
Galeocerdo cuvier	Tiburón tigre	
Negaprion brevirostris	Tiburón limón	
Prionace glauca	Tiburón azul	

Rhizoprionodon porosus	Cazón playón	
Sphyrna corona	Cachuda amarilla, Comuda coronada, Tiburón martillo	
Narcine leoparda	Raya eléctrica	
Pseudobatos prahli	Raya guitarra de Gorgona	
Hypanus americanus	Raya látigo	

Aetobatus narinari	Raya águila	
--------------------	-------------	---

Según se explica en el mismo libro:

La biodiversidad marina del país se ha visto amenazada desde siempre por una larga lista de factores antrópicos, entre los que actualmente podemos citar la sobreexplotación de los recursos, el uso de artes de pesca no reglamentarias, el desarrollo desordenado de las zonas costeras, la contaminación por vertimientos de aguas servidas al mar, la contaminación de cuerpos de agua costeros y acuíferos en general (todo termina llegando al mar), el aumento en el tráfico marítimo, la actividad turística desmedida e insostenible y la falta de legislación clara en temas marino costeros, entre otros. (p. 25)

Entonces, mientras los factores de riesgo persistan, las especies amenazadas pueden ir aumentando su nivel de riesgo. Por lo pronto, no parece haber un cambio sustancial en las afectaciones antrópicas sobre los ecosistemas marinos, por lo que más especies pueden hacerse a la lista del libro rojo.

Bajo este panorama, a nivel mundial se han generado todo tipo de discusiones sobre el estado de las poblaciones de tiburones, lo que ha contribuido a que distintos países endurecen sus políticas y leyes de protección para estos individuos, o que declaren la prohibición total de su pesca. Un gran ejemplo lo representa Honduras, país que para el año 2011 convirtió sus aguas en santuario permanente para tiburones, con lo cual se prohíbe terminantemente la pesca de estas especies. De igual forma, España para el año 2010, de acuerdo con un Boletín Oficial del estado (BOE), emitido por el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM), se convirtió en el primer país en prohibir la captura de todos los tiburones martillo y tiburones zorro, impidiendo también transbordar, desembarcar y comercializar estas especies

Los países mediterráneos también han avanzado en este frente, para el año 2018 la Comisión General de Pesca del Mediterráneo prohibió el desembarco de tiburones y otros pelágicos sin su aleta adherida al cuerpo lo que favorece la disminución de la práctica del aleteo en esta región.

En este sentido, y con el fin de contribuir a esta gran causa internacional se propone crear una regulación sólida para evitar la pesca de las diferentes especies de tiburón, así como la comercialización de las aletas que pongan en riesgo la vida marina y contribuyan a empeorar el calentamiento global.

Bibliografía

Chasqui V., L., A. Polanco F., A. Acero P., P.A. Mejía-Falla, A. Navia, L.A. Zapata y J.P. Caldas. (Eds.). 2017. Libro rojo de peces marinos de Colombia. Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras Invemar, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Serie de Publicaciones Generales de INVEMAR # 93. Santa Marta, Colombia. 552 p.

Caldas, J.P., E. Castro-González, V. Puentes, M. Rueda, C. Lasso, L.O. Duarte, M. Grijalba-Bendeck, F. Gómez, A.F. Navia, P.A. Mejía-Falla, S. Bessudo, M.C. Diazgranados y L.A. Zapata Padilla (Eds.). 2010. Plan de Acción Nacional para la Conservación y Manejo de Tiburones, Rayas y Quimeras de Colombia (PANTiburones Colombia). Instituto Colombiano Agropecuario, Secretaría Agricultura y Pesca San Andrés Isla, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras, Instituto Alexander Von Humboldt, Universidad del Magdalena, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Pontificia Universidad Javeriana, Fundación SQUALUS, Fundación Malpelo y otros Ecosistemas Marinos, Conservación Internacional, WWF Colombia. 70p.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

El artículo 114 de la Constitución señala que le corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración. De acuerdo con la misma Constitución, artículo 150, podrán ser iniciativa legislativa los proyectos de ley sobre "las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución".

Según el artículo 8 de la Constitución Política "es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación".

En el artículo 80 de la Constitución Política se establece:

ARTICULO 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas

Normatividad relacionada

Colombia ha avanzado en normatividad de la prohibición de la pesca industrial de tiburones. Así se ha desarrollado la normatividad en el

Norma	Descripción
Resolución No. 744 de 2012 de la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca -AUNAP-	Por la cual se prohíbe la captura dirigida a tiburones, rayas y quimeras en el territorio nacional marino costero, entre otras disposiciones.
Resolución No. 190 de 2013 de la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca -AUNAP-	Por la cual se adiciona el parágrafo segundo (se exceptúa del porcentaje de captura de tiburón, a la pesca comercial artesanal y la pesca de subsistencia) y tercero (para el Pacífico colombiano la captura incidental de tiburones en la pesca industrial no debe sobrepasar el 66% de la captura total) al Artículo 1 de la Resolución No. 0744 de 2012.
Resolución No. 375 de 2013 de la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca -AUNAP-	Por la cual se prohíbe el aleteo de tiburón en Colombia y se reglamentan los procedimientos para su manejo y control.
Decreto 1124 de 2013 del Ministerio de Agricultura	Por el cual se adopta el Plan de Acción Nacional para la Conservación y Manejo de Tiburones, Rayas y Quimeras de Colombia -PAN Tiburones Colombia.
Resolución No. 272 de 2014 del Ministerio de Agricultura	Por la cual se crea y reglamenta el Comité de Seguimiento del Plan de Acción Nacional para la Conservación y Manejo de Tiburones, Rayas y Quimeras de Colombia -PAN Tiburones Colombia.
Resolución No. 1743 de 2017 de la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca -AUNAP-	Por medio de la cual se unifican las medidas de ordenación, administración y control del recurso pesquero denominado tiburones

Según la Resolución No. 1743 de 2017 expedida por la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca -AUNAP-, se estableció:

"Artículo segundo: prohibir en todo el territorio marítimo nacional el ejercicio de la pesca industrial dirigida a tiburones y rayas, exceptuando lo siguiente: para la pesca industrial se permitirá un porcentaje de captura incidental de tiburones y rayas hasta el 35% de la captura total de la faena de pesca en cualquier época de año".

En Colombia, la normatividad relacionada con las practicas restringidas y prohibidas de pesca en tiburones se remontan a más de diez años, con la Resolución 1663 de 2007 del Instituto Colombiano de Desarrollo Rural - INCODER-, en la que se prohibió el aleteo de tiburones descrito como: "la

actividad encaminada a cortar las aletas dorsales, caudales, anales, ventrales y pectorales de los tiburones, desechando los cuerpos y cabeza mutilados al mar".

La mencionada Resolución también determinó aspectos como las capturas incidentales, la disposición total de los cuerpos, la movilización de las partes de estas especies y el transbordo en altamar de productos de actividad pesquera.

En 2013, la recién creada Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - AUNAP-, emitió la Resolución 375 de 2013, donde se dispuso "ART. 1º— **Objeto.** Prohibir la práctica del aleteo consistente en el cercenamiento y retención de las aletas de tiburón, y descarte del resto del cuerpo al mar, durante las faenas de pesca de cualquier pesquería desarrollada por embarcaciones de bandera nacional y/o de bandera extranjera afiliadas a empresas colombianas en aguas jurisdiccionales". Donde también se contemplaron acciones de sanción a quienes la incumplieran.

Actualmente, la misma AUNAP tiene vigente la Resolución 1743 de 2017, en la que se unificaron medidas de ordenación, administración y control de tiburones y rayas como recurso pesquero.

En esta normativa se ampliaron las medidas de control sobre el recurso pesquero de tiburones y rayas, así: "ART. 2º—**Prohibir en todo el territorio marítimo nacional el ejercicio de la pesca industrial dirigida a tiburones y rayas, exceptuando lo siguiente: Para la pesca industrial se permitirá un**

porcentaje de captura incidental de tiburones y rayas hasta el 35% de la captura total en una faena de pesca en cualquier época del año. (subrayado fuera del texto original)

Parágrafo: la única excepción a lo anterior será en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, donde se permitirá un porcentaje de captura incidental no mayor a 5% en la pesca industrial".

Sobre la práctica del aleteo, que venía desarrollándose desde hace años, se continuó con su prohibición total. Según como se expresa:

"ART. 7º—**Prohibir en todo el territorio nacional la práctica del aleteo consistente en el cercenamiento y retención de las aletas de tiburón, y el descarte del resto del cuerpo al mar durante las faenas de pesca de cualquier pesquería desarrollada por embarcaciones de bandera nacional y/o extranjera afiliadas a empresas colombianas en aguas jurisdiccionales.**

PAR. 1º—**Para establecer condiciones de manejo para el aprovechamiento integral de los tiburones y mantener las características mínimas necesarias para la identificación de las especies, es necesario que, al momento del desembarco las aletas estén adheridas de manera natural al tronco del tiburón. Solamente se permite descartar la cabeza, vísceras y el lóbulo superior de la aleta caudal de los tiburones.**

PAR. 2º—**Se entiende como el tronco del tiburón la porción del cuerpo que hay desde la parte anterior de las aletas pectorales hasta el pedúnculo caudal de cada ejemplar.**

PAR. 3º—**Los tipos de cortes permitidos son:**

1. Un corte total cóncavo desde la parte superior de la cabeza hasta el inicio de las aletas pectorales (cabeza).
2. Un corte parcial hasta el 75% a nivel de la base de la aleta dorsal y la base de las aletas pectorales.
3. Un corte parcial a nivel del pedúnculo caudal hasta un 90% de la base, que permita doblar la aleta caudal sobre la zona posterior del tronco del tiburón y
4. Un corte total en forma diagonal en el lóbulo superior de la aleta caudal (cola) (Figura 1).

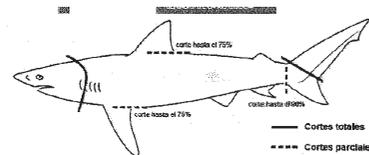


Figura 1. Cortes totales y parciales permitidos para tiburones.

PAR. 4º—**Las aletas de tiburón deben venir adheridas al cuerpo, las cuales deberán ser cortadas única y exclusivamente en el puerto de desembarco o centro de acopio".**

A la vez, se estableció prohibiciones en el embarque, transbordo y desembarco de aletas separadas del tronco, como parte de los productos de capturas. Y de la misma manera se determinaron 50 kg de productos o subproductos de tiburón como el máximo de transporte permitido, de menaje o equipaje de las embarcaciones.

El pasado 25 de octubre de 2019 se emitió la Resolución 350 del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, en la que se establecieron cuotas de pesca en el mar Caribe y en el Océano Pacífico, en los que establecieron cuotas de pesca de tiburón y aletas, para pesca artesanal.

Sin embargo, tras una acción popular identificada con el expediente 250002341000201901100-0, el Tribunal Superior de Cundinamarca ordenó suspender de la Resolución 350 las referencias que hacían a aletas, como una medida cautelar.

En 2010, se publicó el documento Plan de Acción Nacional para la Conservación y Manejo de Tiburones, Rayas y Quimeras de Colombia - PAN Tiburones Colombia con el auspicio del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y el Instituto Colombiano Agropecuario.

En el 2013 se expidió el Decreto 1124, mediante el cual se adoptó el Plan y en 2015 a través del Decreto 1071, expedido por el Gobierno Nacional, se ratificó finalmente el Plan.

Reza la norma: *El Plan de Acción Nacional para la Conservación y Manejo de Tiburones, Rayas y Quimeras de Colombia - PAN Tiburones Colombia*

- AUNAP, coordinarán en el marco de sus competencias el PAN Tiburones Colombia TÍTULO 16.

<p>Plan de Acción Nacional para la Conservación y Manejo de Tiburones, Rayas y Quimeras de Colombia - PAN Tiburones Colombia</p> <p>Artículo 2.16.16.1. Adopción. Adoptar en el territorio nacional el "Plan de Acción Nacional para la Conservación y Manejo de Tiburones, Rayas y Quimeras de Colombia - PAN Tiburones Colombia", como el instrumento de Política que establece los lineamientos para la conservación y manejo sostenible de las especies de tiburones, rayas y quimeras de Colombia.</p> <p>Parágrafo. El documento del PAN Tiburones Colombia hace parte integral del presente decreto.</p> <p>Artículo 2.16.16.2. Coordinación. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca. Para tal efecto los mencionados Ministerios expedirán una reglamentación conjunta sobre la materia. (Decreto 1071-2015).</p> <p>CAUSALES DE IMPEDIMENTO</p> <p>Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.</p> <p style="text-align: center;">SECRETARÍA GENERAL (Art. 139 y 140)</p> <p>El día <u>21</u> del mes <u>Julio</u> del año <u>2022</u></p> <p>Atentamente, se radicó en este despacho el proyecto</p> <p>Nº: <u>17</u> Acto Legislativo Nº _____, con los requisitos constitucionales y legales para cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>H.S. Fabian Diaz Plata</u></p> <p>FABIÁN DÍAZ PLATA Senador de la República</p> <p style="text-align: center;">SECRETARIO GENERAL</p>	<p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</p> <p>Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.017/22 Senado "POR LA CUAL SE PROHIBE LA PESCA INDUSTRIAL DE PECES CARTILAGINOSOS, EL ALETEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión QUINTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p> <p style="text-align: center;">PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022</p> <p>De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión QUINTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>CÚMPLASE</p> <p>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE</p> <p>SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO</p>
---	--

PROYECTO DE LEY NÚMERO 18 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la formulación de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP), para incentivar la movilidad activa, disminuir las emisiones de CO2 y mejorar la salud pública. Conforme a los lineamientos de la Ley 1811 de 2016.</p> <p>Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. Bicicleta Eléctrica: Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg Bicicleta Pública: Bicicleta concebida especialmente para trabajo pesado por múltiples viajes diarios, por parte de diversos usuarios y para estar mucho tiempo a la intemperie y expuesta a posibles accidentes, robos y acciones vandálicas. Por todo lo anterior, este tipo de bicicleta es más robusta, pesada (alrededor de 20 kilos) y posee elementos para graduar fácilmente la altura del asiento o sillín. 	<p>Además, dispone de partes y elementos especiales para diferenciarla de los modelos convencionales, así como de sistemas de fijación (tuercas y tornillos) para llaves no convencionales. Para evitar el contacto voluntario o involuntario de algunas de sus partes con los usuarios, dispone de varios elementos plásticos de protección tanto en la parte frontal (dirección y cabezote) como en la parte trasera (guardabarros o embarraderas y tapa cadenas). En efecto, los cables de frenos, la cadena y los radios de la rueda trasera están cubiertos por grandes protectores plásticos. Pero además, estos elementos también se emplean para fijar anuncios comerciales o de imagen y marca del sistema. Dispone de un canasto o parilla en la parte delantera para portar pequeños objetos, bolsas o maletines. En los sistemas automáticos las bicicletas poseen un elemento de anclaje y una identificación por medio de un tag o etiqueta de Identificación por Radio Frecuencia (RFID, por su sigla en inglés). En unos pocos casos, la bicicleta dispone de un sistema de posicionamiento global GPS, debido a que este elemento puede elevar considerablemente su precio tanto en la adquisición como en la operación. Las que se pueden denominar como bicicletas de 4G, son eléctricas y disponen de una tableta con diversas aplicaciones para gestión del sistema.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ciclorrutas o Bicicarril: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. Estación: Es la unidad principal del SPB, desde la cual se gestiona el préstamo o el reintegro de una bicicleta pública. Está compuesta por un sistema de registro, préstamo y reintegro, y un punto o elemento de estacionamiento de las bicicletas. Los sistemas pueden ser manuales (punto informativo con un funcionario) o automáticos (terminal, columna o tótem). Identificación de Usuarios: Un usuario del SBP será todo aquel que se encuentre afiliado y/o asociado al sistema por medio de un abonamiento de larga o corta duración. Esta identificación se logra por lo general por medio de la asignación de un código único que puede estar dentro de una tarjeta inteligente (con y sin contacto) que
---	---

<p>dispone de un chip, o por medio de un código manual que el usuario digitará en los teclados del terminal de la estación para solicitar una bicicleta. Este código puede ser permanente o puede ser asignado para cada solicitud por medio de un sistema de telefonía sobre todo a través de smartphones. Además de conocer el perfil de los usuarios, esta identificación busca lograr que estos respalden económicamente su responsabilidad por el uso de la bicicleta por medio de una fianza o garantía la cual, por lo general, se respalda por medio de la tarjeta de crédito del usuario.</p> <p>- Ente Gestor del SBP: La planeación, puesta en funcionamiento y operación del sistema requiere de una fuerte unidad técnica que lidere el proceso y sea capaz de orientar las grandes decisiones sobre el tipo de sistema o formas de operación y financiamiento. El ente gestor debe ser una unidad con una fuerte capacidad técnica para orientar y monitorear a los diversos actores (públicos o privados) implicados en las diferentes etapas de un SPB. Es indispensable que este ente tenga una muy fuerte articulación con la unidad de la municipalidad encargada del transporte, urbanismo en general y en movilidad no motorizada en particular.</p> <p>- Sistema Público de Bicicletas o Sistema de Bicicletas Públicas (SBP): Red de préstamo temporal de bicicletas a disposición total del público dentro de un espacio predeterminado; pueden ser utilizadas por abonados permanentes o temporales, a partir de un número amplio de estaciones. Estas permiten tomar y retornar bicicletas, en cualquiera de sus ubicaciones, para usarlas en viajes y tiempos cortos durante la mayor parte del día y del año. Por lo general, los SPB buscan un número alto de usos diarios, los cuales se promueven con la gratuidad de los primeros 30, 45 o 60 minutos. Los viajes largos son desincentivados por medio de cobros altos y crecientes por el tiempo adicional.</p> <p>- Transporte Sostenible: Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad</p>	<p>respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.</p> <p>- Zonas de implementación del Sistema: Áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclorutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.</p> <p>- Movilidad Activa: Es la capacidad que tiene el ser humano para desplazarse usando el cuerpo, ya sea caminando u otros medios de transporte que aprovechen al ser humano como motor.</p> <p>Artículo 3°. Principios del SBP. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), estarán orientados por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad. Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistemas de Bicicletas Públicas y toda su infraestructura. • Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de los SBP y mejorar la movilidad. • Crecimiento Sostenible. Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente. • Igualdad. Dentro de los SBP todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones. • Integración multimodal. Promover la articulación entre todos los medios de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa. • Asequibilidad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de
<p>transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Participación. Reconocer a los usuarios de los SBP como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público. • Planificación. Acompañar en el marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional a las entidades territoriales en los procesos de planeación, implementación, organización y evaluación de los SBP. • Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistemas de Bicicletas Públicas, aportando a estos en el marco de sus respectivas competencias, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos de gobierno, de manera que el uso de la bicicleta y la movilidad activa sean desarrollados tal y como se expone en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional. <p>Artículo 4° Lineamientos de Implementación:</p> <p>Las entidades territoriales podrán desplegar las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Público, observando los siguientes lineamientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. Generar intercambio modal y desincentivar el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos. B. Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del servicio. C. Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos. D. Generar pedagogía en los usuarios del Sistema Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorutas. <p>Artículo 5°. Implementación del SBP. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y conforme al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales que cuenten con Plan de</p>	<p>Ordenamiento Territorial conforme al artículo 9 de la Ley 388 de 1997, podrán implementar los SBP acorde con lo establecido en la presente ley y los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).</p> <p>Parágrafo 1°. Las entidades territoriales con menos de 100.000 habitantes que cumplan con los requerimientos establecidos en la presente ley, cuenten con capacidad económica y sus particularidades lo requieran, podrán implementar un SBP.</p> <p>Parágrafo 2°. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, movilidad o quién haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del SBP.</p> <p>Parágrafo 3°. Los municipios mencionados en el presente artículo, deberán implementar las disposiciones en un término de 3 años contados a partir de la promulgación de la presente ley.</p> <p>Parágrafo Transitorio. Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.</p> <p>Artículo 6°. Regulación. De manera armónica y respetando la descentralización y la autonomía territorial, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), brindarán el apoyo técnico a las entidades territoriales en un plazo no mayor a un año (1), posterior a la fecha de promulgación de la presente ley, para establecer los lineamientos por los cuales se regirá la implementación del SBP en los municipios mencionados en el artículo 5° de la presente ley.</p> <p>De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo con lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (Conpes 3991).</p> <p>Artículo 7°. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de</p>

Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada entidad territorial, igualmente podrá recibir donaciones y aportes del sector privado. Con el fin de garantizar su sustentabilidad, estos sistemas podrán ser operados por empresas privadas y/o de economía mixta.

De acuerdo con lo anterior, los SBP tendrán las siguientes fuentes de financiación:

- Administración Municipal: Se encargará de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida de sus posibilidades, necesarios para viabilizar la construcción y funcionamiento de los SBP.
- Gobierno Nacional: El gobierno nacional intervendrá acorde con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Ley 1955 de 2019 en su artículo 97 "OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE".
- Sector Privado: Concurrirán a su financiación los particulares que participen mediante un proceso de licitación pública para realizar u operar los SBP. De igual forma aquellos privados que deseen utilizar los SBP como herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. Los que en virtud de la responsabilidad social y empresarial tengan obligación de hacerlo.

Artículo 8°. Participación de las entidades territoriales. Las entidades territoriales:

- a. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial.
- b. Integrarán el SBP al Plan de Movilidad Municipal.
- c. Realizarán anualmente estudios de demanda, con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada ciclo parqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.

Verificarán de manera periódica el estado de las ciclorrutas y de las bicicletas para garantizar el adecuado funcionamiento del

sistema.

E. Generarán la interconexión entre las ciclorrutas con instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.

F. Realizarán campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente y el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.

Artículo 9°. Características del SBP. El Sistema de Bicicletas Público contará con las siguientes características mínimas:

- A. Red de ciclo parqueaderos en el área de cobertura.
- B. Articulación del SBP con los demás sistemas de transporte público.
- C. Ciclo parqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles.
- D. Sistema de identificación y afiliación de usuarios.
- E. Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional.
- F. Bicicletas durables, atractivas y utilitarias.
- G. Señalización adecuada en las ciclorrutas.
- H. Elementos de seguridad para los usuarios.
- I. Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciclistas.

Parágrafo. Las anteriores características, no excluyen otras iniciativas o aportes que sugieran el Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación (DNP), Agencia Nacional de Seguridad Vial, la academia y otros grupos de interés.

Artículo 10°. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

El registro y afiliación por parte de los bicisuarios al Sistema de Bicicletas Públicas se podrá realizar mediante las herramientas

tecnológicas con las que cuente cada administración municipal (página web, plataformas, aplicativos móviles u otro tipo de tecnologías) o la que estime la guía emanada por parte del Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de las TIC para su implementación, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.

Artículo 11°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.

Atentamente,


FABIÁN DÍAZ PLATA

Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

Constitución Política, Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 21 de Julio de 2022

se radió en todo su texto el proyecto de ley

Nº 18 Acto Legislativo IV con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: L.S. Fabián Díaz Plata

SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

I. OBJETO DEL PROYECTO

Este proyecto tiene como objeto, sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO2, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016.

Por tanto, se torna necesario desarrollar iniciativas que propendan por el mejoramiento de las capacidades territoriales, de la vida y de la salud pública. Lo anterior a través del establecimiento de lineamientos de política pública, por intermedio de principios que todo Sistema de Bicicletas Público debe cumplir y con acciones a desplegarse por las entidades territoriales para establecer los SBP.

La implementación tendrá una serie de condiciones mínimas tales como estudios de viabilidad, número de habitantes, un término de 3 años para los municipios con más de 100.000 habitantes y 6 meses para aquellos que ya cuenten con un SBP. De igual manera, las disposiciones se desarrollarán de manera armónica con otros proyectos como los estipulados por la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional. Por último, algunas características de los SBP fueron incluidas sin perjuicio de otras iniciativas, aportes, planes y programas de mejoramiento que puedan adicionarse a estos sistemas y se garantiza el acceso al sistema mediante la utilización de los medios con los que cada entidad territorial cuente.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

EL proyecto se encuentra encaminado a crear una política de movilidad ciclista eficiente en el territorio nacional, ya que se considera necesario que este tipo de iniciativas reciban una fuerte inversión por parte del gobierno, toda vez que de acuerdo con estudios de movilidad realizados en Bogotá en el año 2018, más de 835.000 personas se movilizan en bicicleta a diario. Ahora, si vemos el impacto de la pandemia en la población, esta prefiere usar la bicicleta para tomar el riesgo de usar medios masivos de transporte por el peligro latente de contagio que existe en estos.

Por otra parte, de acuerdo con la OCDE, las ciudades que separan a los ciclistas de los demás vehículos invirtiendo en ciclovías protegidas están mejor posicionadas para maximizar los beneficios de salud y sostenibilidad del ciclismo. Si bien los niveles de seguridad para los ciclistas difieren drásticamente entre los diferentes países y ciudades, las investigaciones muestran que, en general, los beneficios para la salud pública de alentar a las personas a andar en bicicleta superan con creces los costos. Muchas más personas mueren de enfermedades crónicas relacionadas con la falta de ejercicio físico y la mala calidad del aire que en accidentes de tránsito.

El ciclismo regular mejora la condición cardiovascular del cuerpo y ayuda a controlar el exceso de grasa corporal, lo que reduce el riesgo de enfermedades crónicas como cardiopatías, diabetes tipo dos y accidentes cerebrovasculares. Andar en bicicleta también aumenta la fuerza muscular, mejora la flexibilidad de las articulaciones y libera endorfinas, que ayudan a combatir el estrés.

Y no solo la salud de los ciclistas mejora cuando las ciudades promocionan las bicicletas como medio de transporte. La potencia del pedal produce cero emisiones de carbono, un gran beneficio para el medio ambiente. Las cifras de las Naciones Unidas predicen que la población mundial llegará a 9,8 mil millones para el año 2050, y el 68 % de las personas habitarán en las ciudades.

Por lo tanto, alentar el uso del transporte con cero emisiones como las bicicletas no solo es bueno para nosotros, sino también para el planeta. Lograr una movilidad sostenible a nivel mundial es uno de los mayores retos que enfrentan las naciones a fin de cumplir las metas del Acuerdo de París, consistentes con reducir las emisiones relacionadas con el transporte de 7,7 gigatoneladas de CO2 actualmente, a ubicarse entre 2 y 3 gigatoneladas

para 2050. Según el Banco Mundial (2017), un aspecto crucial para reducir las emisiones de CO2 radica en la transición del transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial.¹

Bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCCA), compromiso en virtud del Acuerdo de París, Colombia en el año 2015 se comprometió a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efectos Invernadero, mediante lo cual ratifica su lucha contra el calentamiento global y su preocupación por los problemas ambientales con los que actualmente debe lidiar, no solo el país sino también el mundo.

En la siguiente imagen se muestran las contribuciones determinadas nacionalmente por algunos de los países latinoamericanos en la CMNUCCA y sus objetivos condicionados a recursos de cooperación internacional.

	OBJETIVO INCONDICIONAL	OBJETIVO CONDICIONAL
COLOMBIA	Reducir emisiones en un 20% con respecto al escenario sin cambios para el 2030	Podría aumentar la ambición de una reducción del 20% con respecto al escenario sin cambios al 20% para el 2030 (según el apoyo internacional)
MÉXICO	Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 30% con respecto al escenario sin cambios en el 2030 ¹	Reducción del 10% de las emisiones de CO2 y carbono negro para el 2030 (condicionada al acceso a recursos financieros y transferencia de tecnología)
CHILE	Reducción del 30% de la intensidad de emisión de FGE por debajo de los niveles de 2017 para 2030 (excluyendo LULUCF)	Reducción del 55-65% de la intensidad de emisión de FGE por debajo de los niveles de 2017 para el 2030 (meta que depende del apoyo financiero internacional)
BRASIL	Se compromete a reducir las emisiones en un 37% para 2025 y un 43% para 2030, en conformidad con su niveles de 2005.	El país también se compromete a apoyar de los países desarrollados para generar beneficios que sean

De acuerdo con una publicación realizada en la página oficial de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2015), titulada "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero para el año 2030", el Gobierno de turno deja entrever que los sectores claves a los que se debe apostar para lograr esta y otras metas

¹ Banco Mundial (2017). Movilidad. Recuperado el 24/01/2019. [En línea] www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility.

favorables para el medio ambiente, así como también, las principales oportunidades de mitigación. Pero estos cambios implican la voluntad política además de la generación de procesos de transformación en el consumo, el cuidado, la cultura y estilos de vida que a la final tiene una implicación directa en la recuperación gradual del medio ambiente; esto es, los cambios deben venir en un sistema de corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad, la familia y el ciudadano.

Por eso, esta iniciativa es un aporte a los sectores allí establecidos, para generar oportunidades de mitigación y una transformación cultural en cuanto al uso de la bicicleta como medio de transporte; pero para ello deben generarse las condiciones necesarias que paulatinamente vayan cambiando los hábitos de movilidad en las grandes ciudades, respecto al desplazamiento de cortas y grandes distancias.

SECTOR	PRINCIPALES OPORTUNIDADES DE MITIGACIÓN
Agrícola, Forestal y Cambios de Uso del Suelo	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de la deforestación Plantaciones forestales comerciales y sistemas agroforestales Restauración ecológica (restauración, rehabilitación y recuperación) Sistemas agroforestales con alto potencial de captura de carbono Mejores prácticas de fertilización (cultivos de papa y arroz) Ganadería sostenible (sistemas silvopastorales intensivos, pastoreo racional) Modelos más eficientes de uso del suelo: Ordenamiento territorial
Energía	<ul style="list-style-type: none"> Eficiencia energética en sectores de demanda, transformación y producción Sistemas de redes inteligentes Portafolio de energías renovables Esquemas de generación con fuentes no convencionales y sistemas híbridos más estrategias de eficiencia energética para Zonas No Interconectadas Reducción de pérdidas de transporte de energía Participación de demanda mediante esquemas de precios y de incentivos Capture y almacenamiento de carbono
Industria	<ul style="list-style-type: none"> Eficiencia energética (calderas, hornos, motores) Sustitución de carbón por biomasa y en general introducción de combustibles de menos carbono intensidad Desarrollos tecnológicos en los procesos productivos
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> Estándares de rendimiento y conducción verde Renovación de la flota Vehículos eléctricos: Uso de combustibles de menor carbono intensidad Promoción del transporte público: Sistemas públicos de bicicletas, Desincentivos al uso del transporte privado: Cobros por congestión. Transporte multimodal (fluvial y férreo) Optimización transporte carga
Vivienda	<ul style="list-style-type: none"> Eficiencia energética e introducción de energéticos más limpios (sustitución de bombillos incandescentes mejora en eficiencia de aires acondicionados y estufas a gas natural; reemplazo y charlatización de neveras; uso de energía solar) Renovación de vivienda Materiales y mejores técnicas de diseño y construcción Ciudades sostenibles
Residuos	<ul style="list-style-type: none"> Aprovechamiento de residuos sólidos (compostaje) Captura y quema de metano en rellenos sanitarios Captura y quema de metano en plantas de tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales

Fuente: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible 2015. "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030".

En la figura anterior se observa cómo el sector transporte se destaca como uno de los sectores claves para las apuestas futuras de la lucha contra el calentamiento global, temas como la conducción verde y la renovación de flota, ligadas al portafolio de energías renovables, promueven la movilidad sostenible y los proyectos encaminados a una flota pública que le apuesta al desarrollo social, económico y ambiental.

Sumado a lo anterior, Colombia ha tomado participación en varios eventos y acuerdos internacionales encaminados a lograr avances importantes en temas ambientales, sociales y económicos, en los cuales se destacan la Agenda 2030 (2015) y la Nueva Agenda Urbana (2016). Con respecto a la Agenda 2030, esta se logró gracias al apoyo de numerosos países, organizaciones internacionales y actores no gubernamentales, gracias al cual se consolidó un documento con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible encaminados hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los países miembros. Colombia bajo este compromiso internacional se planteó como una de las metas al 2030 reducir las emisiones totales de efecto invernadero en un 20%. En cuanto a la Nueva Agenda Urbana, celebrada en Quito, Ecuador, como parte de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, esta se centra en discutir y establecer compromisos sólidos que permitan avanzar a las ciudades en bienestar social, protección medioambiental y crecimiento económico, como resultado de la preocupación por la gran migración hacia las ciudades, se calcula que para el año 2050 dos tercios de la humanidad vivirán en zonas urbanas, lo que representa un gran desafío para la sostenibilidad social, económica y ambiental de las mismas. Para el caso colombiano, según el Ministerio de Ambiente, al día de hoy, cerca del 76% de la población vive en zonas urbanas y demanda más del 75% de los recursos³.

III. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

² Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>>

³ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Con la Nueva Agenda Urbana Colombia se encamina hacia el desarrollo sostenible de sus ciudades. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>>

“La legislación expedida y la jurisprudencia constitucional vertida sobre la defensa al medio natural y el entorno ecológico han partido de un desarrollo histórico y líneas de pensamiento que han desembocado en la existencia de diversos enfoques jurídicos que vienen a concretarse en visiones: i) antropocéntricas, ii) biométricas y iii) ecocéntricas, entre otras”⁵

Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas. (Énfasis fuera del texto).

“La Constitución Política de 1991 no encargó el deber de conservación y preservación del medio ambiente a una sola autoridad pública, sino que comprometió a todas las instancias de poder en la ejecución de políticas de defensa del patrimonio ecológico. La política ambiental ha de ser una política integrada institucionalmente y coordinada desde el nivel central de la Administración. La eficacia en la preservación de los recursos naturales debe alcanzarse mediante la coordinación de los esfuerzos de las distintas instancias territoriales, por lo que se requiere de la existencia de un nivel central de decisión que coordine las instancias locales a efectos de lograr una política ambiental homogénea y coherente en el nivel nacional. El artículo 80 constitucional establece que la planificación de la política ambiental corresponde al Estado, lo que impone, de suyo, la existencia de un ente de coordinación que diseñe los lineamientos básicos y los canales de cooperación entre las diferentes autoridades estatales que funcionan descentralizada o desconcentradamente. El carácter nacional de la política del medio ambiente es fundamento para considerar que la misma debe coordinarse desde los niveles centrales de la administración. Asimismo, el hecho de que los Estados sean los sujetos internacionalmente responsables por el cumplimiento de los compromisos ambientales exige la adopción de políticas domésticas coherentes, cuya unidad se refleje fuera

⁵ Sentencia C-449/15

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines. (Énfasis fuera del texto).

“PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD EN MATERIA DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE-Alcance

MANDATO DE PROGRESIVIDAD DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES-Contenido/MANDATO DE PROGRESIVIDAD DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES-Alcance

“El mandato de progresividad tiene dos contenidos complementarios, por un lado, el reconocimiento de que la satisfacción plena de los derechos establecidos en el pacto supone una cierta gradualidad; y por otra, también implica un sentido de progreso, consistente en la obligación estatal de mejorar las condiciones de goce y ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales. Así, una vez alcanzado indeterminado nivel de protección “la amplia libertad de configuración del legislador en materia de derechos sociales se ve restringida, al menos en un aspecto: todo retroceso frente al nivel de protección alcanzado es constitucionalmente problemático puesto que precisamente contradice el mandato de progresividad”, lo cual no solo es aplicable respecto a la actividad del Legislador sino también respecto a la actuación de la Administración en el diseño y ejecución de políticas públicas en materia de derechos económicos sociales y culturales al igual que cualquier rama de los poderes públicos con competencias en la materia”⁴

“PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA-

Perspectivas en que se concreta:

⁴ Sentencia C-443/09

de las fronteras nacionales. Esta coherencia solo se garantiza mediante la dirección y coordinación de la política ambiental por parte de la autoridad central, pues, tal como lo indica el artículo 226 de la Constitución Política, la función de promover las relaciones internacionales ecológicas está en cabeza del Estado, sobre las bases de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional”⁶

Artículo 49. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad... (Énfasis fuera del texto).

“El control ambiental ha sido entendido como la inspección, la vigilancia y la aplicación de las medidas técnicas y legales necesarias para evitar o disminuir cualquier tipo de afección al ambiente producto de las actividades humanas o desastres naturales, entendiéndose que un impacto se produce por cualquier alteración en el medio biótico, abiótico socioeconómico, ya sea adversa o beneficiosa, total o parcial, siempre que pueda ser atribuido al desarrollo de una obra, actividad o hecho de la naturaleza”⁷.

Por otra parte, la Corte Constitucional en la Sentencia T-154/13 advierte que:

La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual son titulares todos los seres humanos, “en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, precaviendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones

⁶ Sentencia 462/08

⁷ Sentencia T-227/17.

ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros. (Énfasis fuera del texto).

Artículo 78.

La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.⁸

Podemos evidenciar que es obligación constitucional del estado garantizar la óptima calidad de la prestación de los servicios, conforme a políticas públicas que el mismo deba estructurar y más procura y garantía de un ambiente sano y la protección de los bienes de interés públicos como son los recursos naturales.

Sentencia C-293 abril 23 de 2002 Expediente D-3748

Los principios generales que deben guiar la política ambiental, corresponden a las autoridades ambientales en correlación directa con las obligaciones estatales, pues estas están enfocadas al principio de precaución, conforme al cual existe un peligro latente grave e irreversible al ambiente, el número de emisiones de CO2 emitidas en las ciudades atentan directamente con el bienestar de las población, por eso corresponde a las entidades gubernamentales adoptar medidas eficaces para evitar la degradación del medio ambiente

MARCO LEGAL

LEY 105 DE 1993

"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."

⁸ Artículo 78 Constitución Política

En su artículo segundo, la presente ley se refiere a los principios fundamentales en su literal B, de la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. En el artículo tercero se manifiesta los principios fundamentales del transporte público argumentando el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad, de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

• **DEL ACCESO AL TRANSPORTE:**

El cual implica:

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
- c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.
- d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

• **EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:**

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

• **DEL TRANSPORTE INTERMODAL:**

Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

LEY 336 DE 1996. "ESTATUTO GENERAL DE TRANSPORTE"

La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

En su artículo cuarto fundamentan. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares, correlativamente en la presente ley en su artículo quinto. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

LEY 769 DE 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

El articulado del presente Código rige en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que

internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En su artículo sesenta y ocho nos enuncian la utilización de los carriles. Los vehículos transitan de la siguiente forma:

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, tramitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclo vías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

CAPÍTULO V.

CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS.

En el artículo noventa y cuatro se enuncian las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo

<p>prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo para sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo sesenta y nueve de la presente ley.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>LEY 1083 DE 2006. "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Esta ley es promulgada con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>Su primer artículo es establecido con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p>	<p>LEY 1811 DE 2016. "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito".</p> <p>La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>En su artículo primero nos enuncia el objeto de la presente ley que tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>Continuando con el artículo cuarto frente al uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.</p> <p>Artículo 9º. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
<ol style="list-style-type: none"> 4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro. 5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja. <p>1955 de 2019 "Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022 "pacto por Colombia, pacto por la equidad".</p> <p>ARTÍCULO 96º. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS</p> <p>Y ÁREAS METROPOLITANAS. Modifíquese el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 1. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS Y</p> <p>ÁREAS METROPOLITANAS. Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9 de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.</p> <p>En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.</p> <p>Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.</p> <p>Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos</p>	<p>parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.</p> <p>Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.</p> <p>Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.</p> <p>La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actualizadas de manera cuatrienal considerando los constantes avances en los energéticos y en las tecnologías.</p> <p>Conveniencia Social y Económica</p> <p>Los daños que la humanidad ha generado al planeta bien sea por su forma de vida o por la forma en la que depreda a su paso recursos, han hecho que los ciudadanos a nivel mundial desarrollen un despertar de conciencia y desarrollen un aumento en la responsabilidad asociada al cuidado y protección del planeta, enfocado a un desarrollo sustentable. Este proyecto tiene como base tres principios fundamentales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El cuidado ambiental con el fomento de la bicicleta como medio de transporte

2. Incentivo de un estilo de vida saludable, siendo la bicicleta la herramienta
3. Mejora de la movilidad urbana a través del uso de la bicicleta en la disminución de los tiempos de viaje

Lo anterior a través de Sistemas de Bicicletas Públicas (SBP) los cuales pueden definirse como un sistema que "permite tomar y retornar bicicletas en cualquiera de las estaciones, las cuales están ubicadas dentro de un perímetro determinado y a una distancia relativamente corta entre ellas (400 a 600 metros). Las bicicletas están a disposición, para abonados permanentes o temporales, la mayor parte del día y del año, e incluso las hay hasta 24 horas todo el año. Por lo general, se permite su uso gratuito 30 o 45 minutos para lograr un alto número de viajes de proximidad. Se han consolidado como un instrumento efectivo de fomento del uso diario de la bicicleta para nuevos usuarios de la misma"⁹.

El articulado del proyecto de ley está encaminado a la protección del medio ambiente a partir del fomento del uso de la bicicleta y la generación de algunos elementos para la construcción de la política pública, los mismos se refuerzan con la sostenibilidad del sistema a partir de su integración a los diferentes tipos de transportes multimodales, además de generar la prospectiva del sistema público, dejando sentadas algunas bases útiles para la construcción de una política pública y no una política de gobierno.

¿Qué es un Sistema de Bicicletas Públicas?

Es un nuevo sistema de movilidad pública, que involucra el autoservicio, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por lo general por medios automatizados, aunque también existen medios manuales, para facilitar el uso urbano de este vehículo. Se trata ante todo de un sistema público para fomentar el uso urbano de la bicicleta en viajes de corta distancia y duración (por lo general alrededor de 30 minutos), entre personas previamente inscritas e identificadas, quienes para el uso de la bicicleta deben tomarla en una estación preestablecida y retornarla después de su uso a la

⁹ Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

misma o a otra estación, todo dentro de un área de funcionamiento del sistema.¹⁰

A pesar de que el sistema puede pensarse sencillo, requiere de un entramado complejo en el que se ven articulados muchos componentes de los que las bicicletas tan sólo son el 10-15% del costo de implantación y operación del sistema. En sí, este es un sistema más complejo, pues agrupa mobiliario urbano, logística, TIC's, dispositivos electromecánicos, entre otros con el fin de garantizar que la oferta y la demanda estén balanceadas de cara a la calidad y la eficiencia.

Los principales componentes de un SBP son un complejo conjunto (Ver Imagen 1) compuesto por:

- **Estructura gerencial y administrativa.**
- **Sistema de abonamiento, tarificación e identificación de usuarios.**
- **Distribución y localización de estaciones.**
- **Estaciones:** infraestructura, mobiliario urbano con módulos de estacionamiento, anclaje de bicicletas y de ubicación de equipos informáticos y de comunicaciones.
- **Bicicletas:** mecanismos electromecánicos de anclaje, identificación y lectura de bicicletas.
- **Centro de control y monitoreo:** dispositivos informáticos y de comunicación para gestionar el sistema y, sobre todo, para direccionar la logística de redistribución de bicicletas.
- **Logística de redistribución:** reposicionar o balancear el sistema por medio de la reubicación de bicicletas.
- **Infraestructura y sistema de mantenimiento.**
- **Financiamiento.**

¹⁰ Montezuma, R. 2015, p. 10



Cada uno de los anteriores componentes es fundamental para como se mencionó anteriormente, contar con su funcionamiento armónico, garantiza calidad y eficiencia en el servicio.

¿Por qué es necesario?

Mejora de la Movilidad Urbana

las ciudades se han visto afectadas por el aumento paulatino del tráfico, el automóvil y el transporte público, han eclipsado el espacio urbano y han condicionado el diario vivir del ser humano, los diseños urbanos son proyectados, direccionados y enfocados en el automóvil, causante de caos circulatorio, contaminación acústica y atmosférica, estrés en conductores y transeúntes, uso poco inteligente de los recursos energéticos, entre otras.

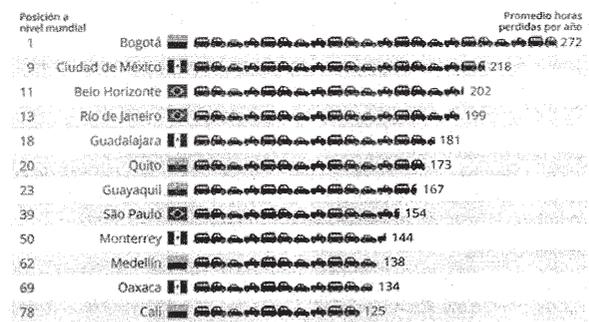
Según un nuevo estudio de INRIX, empresa especialista en el sector transporte, a 2018 los bogotanos padecieron los peores embotellamientos a nivel latinoamericano y a nivel mundial, según muestra la siguiente imagen¹², los bogotanos desperdiciaron en promedio 11 días al año (272 horas), en el

¹¹ Montezuma, R., P. 11, 2015
¹² Statista. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019. [En línea] <https://es.statista.com/grafico/17001/las-ciudades-de-america-latina-con-mas-horas-perdidas-en-embotellamientos/>

tráfico, en Ciudad de México pasaron 218 horas y en Belo Horizonte 202 horas.

Las ciudades de América Latina más congestionadas

Ciudades de Latinoamérica según el nº de horas perdidas en embotellamientos en 2018¹¹



Análisis realizado en más de 300 ciudades de 38 países. Fuente: INRIX 2018 Global Traffic Scorecard.

Imagen 2. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019.

Lograr un uso masivo de la bicicleta como medio de transporte tiene un importante efecto en bajar el nivel de congestión de las vías, lo que al mismo tiempo repercute en la disminución del consumo de combustibles fósiles y con ello un efecto favorable para el ambiente. Si bien, el saldo positivo que puede generar este tipo de mecanismos en el medio ambiente y la salud son formidables, según el Institute for Transportation & Development Policy, los beneficios del uso de la bicicleta pública van mucho más allá de estos puntos. En el documento "Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Públicas", el instituto mexicano establece que este tipo de movilidad también logra tener un gran impacto en la reducción en la congestión vial, aumento en la accesibilidad, mayor alcance del transporte público, mejor imagen del ciclismo, servicio complementario al transporte público, interesar a nuevos

ciclistas, mejorar la imagen de la ciudad y generar mayores inversiones en la industria local¹³.

El fin último de las ciudades latinoamericanas es reducir la congestión, todo esto a través de formas sustentables de movilidad como la bicicleta, no obstante, y aun cuando las ciudades han dispuesto un aparato administrativo enfocado en el uso de este medio de transporte, existe un alto déficit en los datos sobre el ciclismo urbano y en la disponibilidad de información para los usuarios. La existencia de estos departamentos es crucial para el apoyo al uso de la bicicleta. La regulación sobre su uso tiene como objetivo proteger al ciclista, al igual que aclarar sus responsabilidades en la vía sin que ello genere una política restrictiva hacia el uso. Esto ayudará a reducir los accidentes que involucran a usuarios vulnerables: motociclistas, ciclistas y peatones. Más del 50% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito en la región son usuarios vulnerables. Esto equivale aproximadamente a 50.000 víctimas¹⁴.

Medio ambiente:

Los cambios y transformaciones que hoy vive el mundo tienen en su mayoría un componente medioambiental, toda vez que es indispensable propender por la disminución y mitigación efectiva de los efectos producidos por el cambio climático causado por la humanidad. La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, dado su gran impacto en la salud de la población, el medio ambiente, los cultivos y el deterioro de la infraestructura. En Colombia, el monitoreo y control de la contaminación atmosférica ha tomado día a día mayor relevancia, debido a que, según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire. A nivel nacional, el Departamento Nacional de Planeación estimó que durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades. Adicionalmente, los costos ambientales asociados a la contaminación atmosférica en Colombia mostraron un incremento durante los últimos años pasando de 1,1% del PIB de 2009 (\$5,7 billones de pesos) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12

¹³ Institute for Transportation & Development Policy (México). Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Públicas. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] < <https://3gozaa3xxbb499ejp30kx8-wpengine.netdna.ssl.com/wp-content/uploads/2013/12/Gu%C3%ADa-Bici-P%C3%BAblica-ITDP-Mexico.pdf> >.

¹⁴ Revista Vial. (2015). La bicicleta como eslabón clave para mejorar la movilidad urbana. [En línea] Recuperado de: <<http://revistavial.com/la-bicicleta-como-eslabon-clave-para-mejorar-la-movilidad-urbana/>>

billones de pesos) siendo el 1,93% del PIB en 2015 (\$15.4 billones de pesos), lo cual pone en evidencia la necesidad de seguir implementando estrategias para controlar, evaluar y monitorear estas sustancias¹⁵.

Los SBP reducen la congestión vial y mejoran la calidad del aire y su aporte es muy evidente, puesto que la bicicleta pública ofrece una alternativa de transporte para viajes cortos que de otra manera tendrían que hacerse en auto. Desde noviembre del 2011, los 22.000 miembros del sistema de bicicletas públicas en Washington D.C., han reducido cerca de 4.4 millones el número de millas recorridas en auto (LDA Consulting 2012). Igualmente, ofrecen un servicio complementario al transporte público, brindando una alternativa a los viajes cortos que, de otra forma, se habrían realizado en transporte público o en automóvil como se enunció anteriormente¹⁶.

Según el IDEAM, en sus informes del estado de la calidad del aire, el contaminante con mayor potencial de afectación en el territorio nacional es el Material Particulado Menor a 2,5 micras (PM2.5), el cual está constituido por partículas producidas principalmente por vehículos pesados que utilizan diésel como combustible, y que pueden transportar material muy peligroso para el cuerpo como metales pesados, compuestos orgánicos y virus, afectando de este modo las vías respiratorias. Algunos de los contaminantes nocivos que se encuentran en el aire como el óxido de nitrógeno y el material particulado provienen como se mencionó anteriormente de fuentes móviles como los vehículos operados mediante diésel, y según World Wildlife Fund (WWF) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aproximadamente una cuarta parte de las emisiones globales de CO2 tienen su fuente en el transporte, lo cual deja a la movilidad como uno de los principales desafíos en materia ambiental y social.

Seguando al IDEAM, todos los municipios cuya población sea mayor a 50.000 habitantes o aquellos en los cuales se evidencie una problemática de contaminación del aire, deben contar con un Sistema de Vigilancia (Resolución 650/2010 del entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial). Sin embargo en Colombia hay ciudades como

¹⁵ IDEAM - Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales. Contaminación y Calidad Ambiental, Contaminación Atmosférica, Calidad del Aire. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>

¹⁶ Instituto de Políticas para el Transporte y el desarrollo (ITDP), Guía para la Planeación del Sistema de Bicicleta Pública, 2015, p. 14

Riohacha (Guajira), Soledad (Atlántico), Cartagena (Bolívar), Sincelejo (Sucre), Apartadó (Antioquia), Barrancabermeja (Santander), Villavicencio (Meta), Buga, Palmira y Tuluá (Valle del Cauca) y Florencia (Caquetá), entre otras, que no cuentan con este monitoreo.

A nivel nacional, las zonas que mayor afectación presentan por importantes niveles de contaminación atmosférica son:¹⁷ el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, las localidades de Puente Aranda y Kennedy en Bogotá (El suroccidente de Bogotá es la zona más contaminada por material particulado (localidad de Kennedy) de todo el país), el municipio de Ráquira en Boyacá y la zona industrial de ACOPI en el municipio de Yumbo (Valle del Cauca).

En la siguiente tabla pueden verse las emisiones evitadas por pasajero transportado, bien sea en vehículos particulares o transporte público. Para este cálculo el Ministerio de Ambiente utilizó los factores de emisión de la Agencia Ambiental Europea (2016), de la mano de la caracterización realizada por el Ministerio de transporte y considerando las condiciones de los vehículos y su clasificación: Particulares Euro II (Gasolina); Buses y Busetas desde 2015 Euro IV (Diesel); Anteriores a 2015 Euro II (Diesel).¹⁸

Característica	Prom. Pasajeros Transportados	Emisiones PM2.5 (g/Km-pasajero)	Emisiones CO(g/Km-pasajero)	Emisiones NMVOC (g/Km-pasajero)	Emisiones NOx (g/Km-pasajero)
Bicicletas	1	0	0	0	0
Vehículos particulares	2	0,0011	1,2100	0,1030	0,1145

¹⁷ Para el año 2015 las estaciones más contaminadas fueron: PM10: Estación Carvajal - Sevillana- (Bogotá), Colegio (Ráquira), La Jagua Vía (Cesar) y Éxito San Antonio (Medellín) presentaron las concentraciones más altas. PM2.5: Estación Metro (La Estrella), Plan Bonito (Cesar) y Carvajal - Sevillana- (Bogotá) presentaron las concentraciones más altas. Recuperado de: <<https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/medellin-y-bogota-las-ciudades-con-la-peor-calidad-de-aire-en-colombia/>>

¹⁸ Ministerio de Ambiente a la solicitud de información MAD5 E- 2019-4176.

(lívianos)					
Buses antes del 2015	90	0,0024	0,0271	0,0051 Dado como THC-CH4	0,1189 Dado como NO2 eq
Busetas antes del 2015	50	0,0044	0,0488	0,0093 Dado como THC-CH4	0,2140 Dado como NO2 eq
Buses año 2015 en adelante	90	0,0005	0,0025	0,0002 Dado como THC-CH4	0,0602 Dado como NO2 eq
Busetas año 2015 en adelante	50	0,0009	0,0045	0,0004 Dado como THC-CH4	0,1355 Dado como NO2 eq

Es importante señalar que de acuerdo con un estudio presentado en 2018 por el DNP, la degradación ambiental en Colombia tuvo un costo de 16.6 Billones de pesos (2,08% del PIB de ese año), donde 12.2 Billones de pesos fueron causados por la mala calidad del aire en las áreas urbanas (1,5% del PIB), lo cual demuestra que el daño ambiental tiene claros efectos económicos a considerar. Es fundamental señalar que es el transporte, el responsable del 80% de las emisiones de tipo PM2.5 y que las fuentes fijas aportan el 20% restante, lo cual demuestra que es el transporte el principal factor de afectación atmosférica de las ciudades y de la salud pública. Por otro lado, es evidente como la bicicleta genera soluciones en términos de contaminación y también de movilidad, pero es necesario que esta venga acompañada de medidas enfocadas en la reducción del uso de todo el transporte motorizado.

Beneficios para la Salud

La actividad física, es cualquier movimiento del cuerpo que genere un gasto energético y puede relacionarse con actividades como trabajar, jugar, realizar actividades del hogar y otras como las recreativas, no debe confundirse con el ejercicio el cual es una subcategoría de esta pero es planeado, estructurado repetitivo y posee metas específicas, lo que debe tenerse en cuenta es que toda actividad física es beneficiosa para la salud. Según la OMS, la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo a nivel mundial, pues aumenta el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles como cáncer, diabetes y enfermedad cardiovascular. Los datos asociados a la inactividad física son alarmantes, en el mundo uno de cada cuatro adultos no practica suficiente actividad física y el 80% de los adolescentes en el mundo tampoco lo hacen, por ello el 56% de los miembros de la OMS han puesto en marcha políticas direccionadas al aumento de la actividad física y la meta es incrementarla en un 10% para el 2025¹⁹, pues las personas que no hacen suficiente ejercicio físico presentan un riesgo de mortalidad entre un 20% y un 30% superior al de aquellas que son lo suficientemente activas.

Esa organización considera que en niños y adolescentes (5-17 años) la actividad física debe ser al menos de 60 minutos diarios, con actividades que fortalezcan huesos y músculos al menos 3 veces a la semana. En adultos de (18 a 64 años de edad) el ideal son 150 minutos de actividad física moderada a la semana, o 75 de una actividad intensa, lo deseado sería combinar ambos tipos de actividades, así como 300 minutos semanales generarían mayores efectos en la salud, con 2 o más días de fortalecimiento muscular ejercitando grandes conjuntos musculares. Finalmente, para adultos mayores (65 años en adelante), se recomiendan 150 minutos semanales de actividad moderada o 75 de actividad intensa, pero 300 minutos generarían mayores beneficios, en esta edad la práctica de actividad física mejora el equilibrio y previene caídas al realizarse 2 a 3 veces por semana²⁰.

Los beneficios de la práctica de actividad física regular en los tiempos recomendados pueden incluir mejoras en sistemas muscular y cardiorrespiratorio, mejoras en la salud ósea, reducción del riesgo de padecer hipertensión, cardiopatía coronaria, accidente cerebrovascular,

¹⁹ Organización Mundial de la Salud. Actividad Física. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>

²⁰ Organización Mundial de la Salud. Actividad Física. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>

diabetes, tipos de cáncer como el de mama y colon y depresión, reduce el riesgo de caídas y fracturas, además de ser muy importante para el equilibrio y el control del peso, entre otros beneficios.

Dentro de las formas para aumentar la actividad física se encuentran políticas como, la promoción de actividad física por medio de acciones cotidianas; que las **formas alternativas de transporte**, como caminar y **montar en bicicleta**, sean **accesibles y seguras** de usar; políticas laborales que incentiven la actividad en entornos de trabajo; espacios de ocio y recreación dentro de las escuelas y formación en educación física de calidad para niños y jóvenes que les permita desarrollar pautas de comportamiento que los mantenga activos durante su vida; instalaciones deportivas y recreativas que ofrezcan a las personas la oportunidad de hacer deporte.

Por todo lo anterior, la bicicleta se convierte en el instrumento perfecto para mejorar las condiciones de vida de las personas y se cuentan entre otros muchos beneficios, los siguientes:

- Reducción de riesgo de aparición de enfermedades crónicas no transmisibles como la hipertensión, diabetes, enfermedades cardiovasculares y pulmonares, y otras mencionadas anteriormente
- Pedalear mejora el ritmo cardíaco en cuanto a su eficiencia pues disminuye la cantidad de latidos por minuto y la tensión arterial, contribuye a la eliminación del colesterol malo y a retener el bueno, baja los triglicéridos, aumenta la elasticidad de los vasos arteriales mejorando la circulación y previniendo en 50% el riesgo de infarto y otras cardiopatías, disminuye la adherencia y agregación plaquetarias (implicada en los infartos de miocardio).
- Fortalece músculos y huesos: Pedalear activa la mayoría de los músculos del cuerpo, especialmente los de la parte inferior (cuádriceps, glúteos y gemelos), así como la región lumbar, abdominal, los hombros y la espalda, lo que repercute en fortalecimiento de los huesos sin desgaste de las articulaciones, por lo que adicionalmente se indica en personas con artrosis²¹.

²¹ Alcaldía Mayor de Bogotá. Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud>

- Mejora el equilibrio y la coordinación: Montar bicicleta activa todos los sentidos, músculos y huesos, estimulando el cerebro y todo el sistema nervioso, activando el sistema corporal de equilibrio y coordinación, características que lo hacen además recomendable en todas las etapas de la vida, desde la infancia hasta la vejez.
- Mejora la respuesta ante infecciones: Usar frecuentemente la bicicleta como medio de transporte o recreación estimula la producción de células blancas que se encuentran en la sangre y nos defienden de las bacterias que nos generan infecciones.
- Reduce el peso corporal pues ayuda a la quema de grasa sobrante al aumentar el ritmo metabólico.
- Disminuye las necesidades de insulina, y mejora la tolerancia a la glucosa.
- Disminuye la ansiedad y la depresión. Mejora el sentimiento de bienestar.
- Mejora la resistencia al trabajo.
- La bicicleta reduce el estrés en las articulaciones, existen estudios que afirman que el pedaleo mejora los síntomas del parkinson, pues tiene propiedades neuro restauradoras y neuroprotectoras, por la liberación de neurotrofinas y dopamina.²²

Por todo lo anterior, son más que suficientes las razones para incentivar el uso de la bicicleta como herramienta de salud pública, por lo que un SBP acercará esta herramienta al grueso de los ciudadanos y generará enormes beneficios en la calidad de vida de los colombianos.

Referentes Nacionales

Un primer acercamiento con el fin de promover la bicicleta como medio de transporte público se encuentra en el Acuerdo Municipal 84 de 2009, alcaldía de Medellín, y en el Decreto 596 de 2014, alcaldía de Bogotá, los cuales manifiestan que un Sistema de Bicicletas Público (SBP) debe ser complementario al sistema de transporte, contar con numerosas estaciones de parqueo, elementos, equipos y operaciones

²² Universidad de la Laguna. Beneficios del uso de la bicicleta. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] https://www3.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/content/eb746e4a-a9ce-11e3-87a8-b75a262fb22d/ULL_Beneficios_Uso_Bicicleta.pdf

logísticas para facilitar su movilización. Para el caso de Medellín, este sistema se encuentra disponible desde el año 2010, y en cuanto a Bogotá se espera que en el año 2019 se pueda hacer uso de este servicio.

Son más los municipios que han seguido de cerca esta iniciativa, como es el caso de Pereira, mediante el Proyecto de Acuerdo número 45 de 2017, y Tunja (2017) con su prueba piloto BiciTunja que está a punto de convertirse en un proyecto más elaborado con un mayor número de usuarios en la ciudad.

Sumado a lo anterior, también se cuenta con la Ley 1811 de octubre 2016, que, si bien no se encuentra dirigida específicamente a los SBP, establece medidas e incentivos en cuanto a la movilidad e infraestructura de transporte, con el fin de promover el uso de la bicicleta entre la ciudadanía.

Referentes Internacionales

Esta nueva forma de transportarse ha ido creciendo con fuerza a nivel mundial, ahora son más los países que sumados a Dinamarca (país ciclista) han incorporado este medio de transporte como una alternativa viable, sostenible y segura. Por ejemplo, en Londres existe un SBP enfocado al alquiler llamado Barclays Cycle Hire, se estima que se han realizado más de 22 millones de viajes desde el 2010 y que un usuario puede hacer uso de más de 8.000 bicicletas en 500 estaciones, para lo cual debe realizar un pago de acuerdo al tiempo que utilice este servicio. Si el usuario solo "alquila" el servicio durante 30 minutos este será gratis, pero si lo utiliza por 2 horas puede costar £ 6.00, por 6 horas £ 35.00, y así se establecen unos rangos de precios con el fin de desincentivar los recorridos largos y poder rotar las bicicletas a más usuarios. Si las bicicletas no se devuelven en 24 horas o presentan algún daño, se llega a aplicar una multa hasta por £ 300.00²³. Barcelona, por su parte, cuenta con un sistema llamado Bicing, el cual funciona las 24 horas del día los 365 días del año. Actualmente cuenta con 7 mil bicicletas robustas, estables y cómodas, con características similares a las encontradas en Londres, Nueva York o Montreal. De las 7.000 unidades disponibles, 6.000 son mecánicas y 1.000 eléctricas, existen

²³ Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <https://freetourbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/>

425 estaciones mixtas (para eléctricas y mecánicas) y 3 tipos de sistemas de acceso al servicio (tarjeta inteligente, aplicación móvil y teléfono inteligente con tecnología NFC), entre otros²⁴. El SBP se encuentra plenamente integrado en el sistema de transporte de la ciudad y facilita la intermodalidad con otros modos de transporte público (metro, bus, tren, tramo), funciona a través de una tarjeta de abono, nominal, unipersonal e intransferible que reconoce al usuario en el sistema²⁵.

Presentes en el continente americano, se encontraron este tipo de sistemas en ciudades como Washington, Ciudad de México y Medellín. Con respecto a Washington, cuenta con un sistema llamado Capital Bikeshare, el cual es un servicio de bicicletas compartidas del Metro D. C., con más de 4.300 bicicletas y más de 500 estaciones en 6 jurisdicciones: Washington D. C., Arlington, VA, Alexandria, VA, Montgomery, MD, Prince George's County, MD y Fairfax County, VA. Este sistema está diseñado para viajes rápidos, articulados a los sistemas de transporte urbanos; los viajes menores a 30 minutos no tienen costo alguno, los viajes de 60 minutos tienen un costo de 2 dólares, y existen viajes para turistas en los cuales se puede alquilar el servicio de bicicletas por 24 horas, e incluso por 3 días y su precio varía dependiendo del tiempo del servicio²⁶. En México se debe realizar un pago para poder acceder al servicio de bicicletas públicas ECOBICI, cuando el recorrido supera los 45 minutos, esta modalidad permite realizar una suscripción al sistema por un año, una semana, tres días o un día, o también cuenta con la posibilidad de realizar un pago por horas que depende del tiempo de uso de las unidades. Actualmente el sistema cuenta con 470 cicloestaciones, más de 170 mil usuarios registrados en 55 colonias de la Ciudad de México, cubriendo un área de 38 kilómetros cuadrados, y un promedio por día de 30.000 viajes. En la ciudad de Medellín el sistema EnCicla, 2010, es utilizado diariamente por cerca de 10.000 usuarios, los cuales deben inscribirse previamente mediante una página web para ser acreedores de la tarjeta que los distingue como bicisuarios y mediante la cual podrán sacar prestadas

²⁴ Página oficial Bicing. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] www.bicing.barcelona/es/nou-servei-bicing.
²⁵ Ajuntament Barcelona. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/servicios/la-bicicleta-p%C3%BAblica>.
²⁶ Day Passes. Recuperado el 6/02/2019. Página oficial [En línea] www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes.

las unidades. El SBP hace parte del Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá (PMB2030), el cual plantea como meta para el año 2030 que el 10% de los viajes totales de esta zona se realicen en bicicleta; así mismo, se espera que para el año 2020 se cuente con más de 100 estaciones y 3.500 bicicletas²⁷.

Estos son algunos de los sistemas que existen alrededor del mundo, y que, según una noticia publicada por EL Espectador, han pasado de 100 en el año 2002 a más de 600 para el 2014²⁸ y sigue creciendo rápidamente.

Dicho lo anterior, se hace necesario que las políticas públicas que se elaboren con el fin de crear un sistema de transporte sostenible sean continuas e integrales. En cuanto a ser "continua" esto requiere de un análisis retrospectivo de cómo ha evolucionado a lo largo de los años y cómo se relaciona en el tiempo, en cuanto a "integral", se refiere a varios ámbitos:

- 1) Infraestructura, proyectos de innovación, servicios y promoción,
- 2) Compromiso político en su implementación y evaluación,
- 3) Regulación de las condiciones que rodean el uso de vehículos, etc.²⁹

²⁷ ¿Qué es EnCicla? Recuperado el 6/02/2018. Página oficial [En línea] <http://www.encicla.gov.co/acerca/>.
²⁸ El Espectador (2014). Se mueven las bicicletas compartidas en el mundo. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/se-mueven-bicicletas-compartidas-el-mundo-articulo-527947>.
²⁹ Quintero, Julián (2017). Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017). Revista Ciudades, Estados y Política. ISSN 2462-9103; DOI 10.15446/cep.

Derecho comparado y experiencia internacional.

Ciudad	País	Nombre del sistema	Agencia Implementadora	Nombre del Operador	Tipo de Operador
Ciudad de México	México	Ecobici	Secretaría del Ambiente del Distrito Federal	Clear Channel	Privado
Barcelona	España	Bicing	Ciudad de Barcelona Consejo de Seguridad y Departamento de Movilidad	Clear Channel (Subcontrato a Grupo Delfin y Ciudad de Barcelona)	Privado
Taipei	Taiwan	You Bike	Departamento de transporte de Taipei	Giant Bicycles	Privado
Londres	Reino Unido	Barclay Cycle Hire	Transporte para Londres	Serco Group	Privado
Boulder	E.E.U.U	Boulder B-Cycle	Gobierno de la Ciudad de Boulder	Boulder Bike Share DbA Boulder Bicycle	Sin Fines de Lucro
Chattanooga	E.E.U.U	Bike Chattanooga	Outdoor Chattanooga	Alta Bicycle Share	Privado
Denver	E.E.U.U	Denver B-Cycle	Ciudad y Condado de Denver	Denver Bike Sharing	Sin Fines de Lucro

Madison	E.E.U.U	Madison B-Cycle	Gobierno de la Ciudad de Madison Wisconsin	Trek Bicycle Corporation	Privado
Minneapolis	E.E.U.U	Nice Ride	Nice Ride Minnesota	Nice Ride Minnesota	Sin Fines de Lucro
Nueva York	E.E.U.U	Citi Bike	Departamento de Transporte de NY	Alta Bicycle Share	Sin Fines de Lucro

30

Nivel Europeo

Utrecht en los Países Bajos encabeza la lista de 90 ciudades de todo el mundo por ser el mejor lugar para ser ciclista, según el índice de Coya, la start-up de tecnología de seguros, de 2019. Más de la mitad de los residentes de la ciudad se mueven en dos ruedas, beneficiándose de las bajas tasas de accidentes y los relativamente pocos robos de bicicletas.

Las autoridades han transformado la ciudad holandesa en un refugio amigable para las bicicletas, invirtiendo en infraestructura para alentar a los ciudadanos a adoptar la potencia del pedal. Una red de ciclovías cubiertas y al aire libre une diferentes partes de la ciudad, con puentes, túneles y rotondas especialmente diseñados para ciclistas.

La red incluye la calle exclusiva para bicicletas más larga del país y cuenta con el estacionamiento para dos ruedas más grande del mundo, que según la ciudad podrá albergar 33.000 bicicletas para 2020.

³⁰ Biblioteca Felipe Herrera del Banco Interamericano de Desarrollo. Guía Para la Estructuración del Sistema de Bicicletas Compartidas. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Guia-para-la-estructuracion-de-sistemas-de-bicicletas-compartidas.pdf>

económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Sin embargo y teniendo en cuenta la naturaleza del presente proyecto de Ley no genera un mayor impacto fiscal teniendo en cuenta que los recursos de los que habla el presente proyecto de ley serán financiados con dineros provenientes de la estampilla "Procultura", por lo tanto estos ya fueron regulados por la Ley 666 de 2001, en consecuencia lo que busca el presente proyecto es realizar una redistribución de funciones con miras a emplear estos recursos en cabeza de los entes territoriales de una manera más funcional en pro de fortalecer el acceso a medios económicos de una manera más eficaz y dotar a los entes territoriales de herramientas para buscar una mejor consecución de estos recursos.

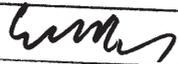
V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

Atentamente,


FABIÁN DÍAZ PLATA

Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss. Ley 17 de 1992)
El día 21 del mes de Julio del año 2022
se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº 18 Acto Legislativo Nº _____, con la ley
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H. J. Fabián Díaz Plata

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.018/22 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACION DEL SISTEMA DE BICICLETAS PUBLICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIAN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

CONTENIDO

Gaceta número 880 - sábado 6 de agosto de 2022

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de Ley número 13 de 2022 Senado, por el medio de la cual se modifica la Ley 635 de 2000	1
Proyecto de Ley número 14 de 2022 Senado, por medio del cual se fomenta la democratización del crédito al sector agrario.	5
Proyecto de Ley número 15 de 2022 Senado, por medio del cual se incorporan las mutilaciones como forma de maltrato animal.....	8
Proyecto de Ley número 16 de 2022 Senado, por medio de la cual se establece la cátedra de bienestar y protección animal en todas las instituciones educativas del país. Ley Júpiter.....	10
Proyecto de Ley número 17 de 2022 Senado, por la cual se prohíbe la pesca industrial de peces cartilaginosos, el aleteo y se dictan otras disposiciones.....	14
Proyecto de Ley número 18 de 2022 Senado, por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones.	18