



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1220

Bogotá, D. C., lunes, 10 de octubre de 2022

EDICIÓN DE 10 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 73 DE 2022 SENADO

*por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones.*

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 073 DE 2022 SENADO "Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones"

##### 1. TRÁMITE DEL PROYECTO

Este proyecto de ley fue radicado en legislaturas anteriores como; proyecto de ley 003 de 2018 Cámara, proyecto de ley 132 de 2019 Cámara y proyecto de ley 468 de 2021 Senado, proyecto de ley 39 de 2021 Senado. Señala el autor que somete nuevamente a consideración el proyecto de ley, teniendo en cuenta que fue fortalecido con aportes de organizaciones defensoras de animales de distintas ciudades del país tales como: AnimaNaturalis Internacional, Organización FEDAMCO, de la Organización por el Respeto y cuidado de los animales ORCA, de La Organización inglesa Animal Defenders International, de la Red Colombiana de Seguimiento de Fauna Atropellada RECOSFA, así como de la Agencia Nacional de infraestructura.

En la presente legislatura, el proyecto fue radicado el 28 de julio de 2022 en la Secretaría del Senado de la República por el Honorable Senador Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán y Honorable Representante a la Cámara Andrés Felipe Jiménez Vargas.

El número que le correspondió a este proyecto de ley fue el 73 de 2022 Senado y fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 890 de 2022. De acuerdo con la Ley 5 de 1992, fue la Comisión Sexta del Senado competente para conocer de la materia de este proyecto de ley.

##### 2. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

De acuerdo con los autores, este proyecto tiene como objetivo la reducción y mitigación de los riesgos de accidentalidad y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía que atraviesa los ecosistemas de entorno para diferentes animales. Este propósito se pretende lograr a través de pasos de fauna silvestre que permitan la circulación segura de diferentes tipos de especies que conforman dicha fauna, implementando acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal.

En el mismo sentido, argumentan que los pasos de fauna son vías de transporte y desplazamiento de animales que existen en ecosistemas interrumpidos por carreteras de transporte vehicular. Los pasos de fauna permiten gestionar y mitigar los impactos de la fragmentación de ecosistemas para el flujo de nutrientes, semillas, agua y fauna con lo cual se prestan para la conservación de la biodiversidad que es uno de los límites planetarios en riesgo a nivel mundial en la actualidad.

Se busca lograr una concientización dirigida a los ciudadanos respecto a la importancia que debe tener el cuidado y protección de las diferentes especies animales y la necesidad de establecer medidas tendientes a realizar acciones efectivas a favor de la fauna.

El título de proyecto de Ley No. 73 de 2022 Senado es: "Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones."

El proyecto consta de 8 artículos, a saber:

El artículo 1°. Establece el objeto del proyecto; el artículo 2°. Definiciones; el artículo 3°. Dispone que todo proyecto de infraestructura vial incorpore un estudio para identificar zonas de mayor afluencia de fauna e implementar las necesidades de pasos de fauna. Este artículo cuenta con 5 párrafos en los que se especifica el alcance de los estudios, la necesidad de establecer conceptos técnicos y funcionales en proyectos de rehabilitación, monitoreo y control de los pasos de fauna por parte de las entidades que otorgan licencias ambientales, la incorporación de estudios sobre pasos de fauna en los estudios de impacto ambiental y la salvedad especificando que la elaboración de pasos de fauna no subsana los daños ambientales que una obra pueda causar. El artículo 4°. Cobertura; el artículo 5°. Establece que la financiación para la creación de los pasos de fauna es responsabilidad de la entidad o de la concesión que tenga a cargo la obra y cuenta con 2 párrafos que disponen que la entidad o concesionario responsable del mantenimiento de la vía, debe georreferenciar los pasos de fauna y La ANI e Invias establecer un inventario de los pasos de fauna existentes en el país y su actualización; el artículo 6°. Busca la articulación con entes privados y la academia para lograr una armonización en la creación de los pasos de fauna; el artículo 7°. Establece la reglamentación e implementación. Por último, el artículo 8° del proyecto que establece la vigencia.

##### 3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

De acuerdo con la investigación realizada, encontramos que la biodiversidad y los ecosistemas se encuentran articulados de manera natural con los entornos, los cuales, al ser intervenidos por el ser humano, pueden ser alterados en diversas maneras. La biodiversidad, entendida como la variedad de formas de vida en el planeta, (Fundación Biodiversidad, 2018). Está directamente relacionada con el desarrollo económico, el cual puede impactar negativamente y crear riesgos que generen daños directos en los ecosistemas, fragmentación de hábitats e impacto en especies, entre otros. El adelanto de infraestructuras y la intervención de espacios naturales ha conllevado a que el atropellamiento de fauna silvestre en las vías del país sea una problemática que atenta contra el equilibrio de los entornos induciendo a la pérdida de individuos y posibles extinciones locales de las especies. Las redes viales (carreteras, caminos, trochas)

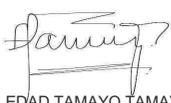
<p>están asociadas a impactos directos sobre la biodiversidad (De La Ossa, 2015), desde la construcción y puesta en marcha el funcionamiento de la vía, "se presentan alteraciones en los ecosistemas terrestres y/o acuáticos, de las siguientes formas: a) Incrementan la mortalidad del organismo al momento de su construcción y la mortalidad de especies comúnmente atropellada sobre la carretera, b) Modifican el comportamiento animal, c) Alteran la química del medio ambiente y, d) Sirven de corredor para la dispersión de especies exóticas, e incrementan la alteración o uso de hábitat natural por humanos." (Trombulak &amp; Frissell, 2020). Estas son algunas de las razones por la que, en los últimos años se ha avanzado en estudios tendientes a lograr mitigar el impacto generado en las carreteras, es así cómo se desarrolla el concepto de "ecología del camino o ecología de carreteras", entendido como: "un área de la ecología que busca entender las interacciones que existen entre las infraestructuras lineales, como las carreteras o vías férreas, con el entorno natural" (Jaramillo Fayad, 2021), la importancia de esta área radica en que permite establecer medidas de prevención y mitigación del daño que pueda ocasionarse o frente al que se encuentre consolidado.</p> <p>Igualmente encontramos que, en el año 2013, se fundó la Red Colombiana de Seguimiento de Fauna Atropellada -RECOSFA- quienes, junto al Instituto Tecnológico Metropolitano (ITM) y la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- vienen registrando los atropellamientos reportados por las concesiones viales. (Moreno, Rueda, &amp; Andrade, 2018). A pesar del avance en el seguimiento y diagnóstico, en el país no existe una tasa de atropellamiento estimada a nivel nacional, sin embargo, RECOSFA, "ha reportado un total de 5.600 incidentes de animales atropellados entre los años 2014 y 2019, de los siguientes grupos taxonómicos: mamíferos (45%), aves (32%), anfibios (15%) y reptiles (8%)." (Jaramillo-Fayad, y otros, 2021) Así mismo, diferentes instituciones han realizado estudios por zonas, por ejemplo para el valle del río Magdalena, la fundación Panthera Colombia, estableció una tasa de atropellamiento de cerca de 45 individuos/km/año en más de 2700 kilómetros que atraviesan esa región colombiana. (Rico, 2016). En el mismo sentido, el estudio denominado "Evaluación del Impacto de la infraestructura vial sobre la mortalidad de vertebrados y posibles medidas para la conectividad ecológica del paisaje en el valle de aburra", monitoreo 142 Km de carreteras entre Medellín, Envigado, El Retiro, La Ceja, La Unión, El Carmen de Viboral y Rionegro. Obteniendo como resultados, los estimados de mortalidad anual así: "Anfibios: 551.078, Aves: 19.204, Mamíferos: 3.774 y Reptiles: 1.228, para un total estimado de 575.284 animales atropellados en la zona de estudio." (Jaramillo-Fayad, y otros, 2021). El Instituto Humboldt a través de la App RECOSFA estableció que las principales especies con mayores registros de atropellamiento son la zarigüeya (Didelphis pernigra) con un 63.1%, ardilla de cola roja (<i>Notosciurus granatensis</i>) 6.9%, oso mielero (<i>Tamandua mexicana</i>) 3.2%, gallinazo negro (<i>Coragyps atratus</i>) 2.6% y el zorro cangrejero (<i>Cerdocoyon thous</i>) con 1.9%. (Moreno, Rueda, &amp; Andrade, 2018).</p> <p>Los factores determinantes del atropellamiento varían desde "el flujo vehicular, la anchura de la vía, el comportamiento de las especies, la cobertura vegetal y la velocidad." (De La Ossa, 2015), el paisaje adyacente a la vía también puede ser un factor importante, teniendo en cuenta que las vías intervienen en el entorno de</p>	<p>especies que necesitan moverse porque se encuentran en búsqueda de recursos. (Jaramillo-Fayad, y otros, 2021). En este contexto, la conectividad ecológica es fundamental, entendiendo que la fauna silvestre necesita moverse, que el paisaje y el entorno son de vital importancia porque estos facilitan o impiden el desplazamiento y dispersión de las especies y que, una vez intervenido por actividades humanas, se requiere de una planeación que genere un mínimo impacto o riesgo o para las mismas. (Jaramillo-Fayad, y otros, 2021).</p> <p>El objetivo ambiental al momento de construir una obra debe ser que dicha infraestructura permita la accesibilidad de la fauna silvestre con sus entornos. Por tal razón las medidas para evitar y mitigar el atropellamiento de vida silvestre en las infraestructuras viales deben ser de vital relevancia al momento de diseñar las obras. Según la Guía de atropellamiento de fauna silvestre en Colombia (2021), dentro de las medidas de prevención se pueden realizar sistemas de cercado o vallados perimetrales, rampas o mecanismos de escape, rampas de tierra o saltaderos, escape de los vallados, escape de los drenajes, disuasores artificiales, señalización de advertencia para los conductores, señalización electrónica de advertencia, manejo de los hábitats en los bordes de carretera, corte de la vegetación, corte de arbustos y árboles. Por último, educación cada una de las medidas debe ir acompañada de un proceso paralelo de concientizar y sensibilizar a los actores viales y la población en general de la importancia de la conservación y cuidado de la vida silvestre.</p> <p>Los pasos de fauna son estructuras que permiten a los animales cruzar infraestructuras viales, acondicionadas con vegetación que permiten conectar hábitats adyacentes a la vía. Estos deben ser implementados como medidas de mitigación del riesgo sobre la infraestructura especialmente si la intervención divide grandes zonas de un hábitat y en los siguientes casos: "a) Una carretera afecta a especies especialmente sensibles a las barreras y la mortalidad por atropellamiento. b) La permeabilidad general del paisaje se ve significativamente afectada por el desarrollo de la infraestructura. c) En un contexto específico se considera que los pasos de fauna son una solución adecuada para mitigar el efecto barrera (Luell et al., 2003)" (Jaramillo-Fayad, y otros, 2021).</p> <p>Según la guía (2021), las estructuras que componen los pasos de fauna son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Pasos superiores:</b> Los pasos superiores son estructuras tipo puente construidas por encima del nivel del tráfico sobre una carretera o vía férrea.</li> <li>● <b>Pasos arbóreos:</b> Estas estructuras son pasos especiales diseñados para conectar las copas de los árboles a lado y lado de las carreteras.</li> <li>● <b>Estructuras existentes:</b> (consideradas dentro de los diseños de las vías), viaductos, puentes y pontones.</li> <li>● <b>Pasos secos multifuncionales:</b> Caminos de ganado, peatonales, carretables, o pontones.</li> <li>● <b>Obras hidráulicas modificadas para uso de fauna terrestre:</b> Las obras hidráulicas transversales a las vías como cajas de hormigón (box culverts de diversos tamaños) o tuberías (alcantarillas, abovedados, entre otras).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Obras hidráulicas adaptadas para peces:</b> Los pasos adaptados para peces son drenajes como alcantarillas y tubos, que se usan para guiar cursos de agua bajo las infraestructuras de transporte. Los pasos de peces deben construirse cuando la infraestructura cruza ríos, cursos de agua y lagos.</li> <li>● <b>Estructuras correctivas:</b> (implementadas después de la fase de construcción del proyecto vial). Pasos construidos para animales de tamaño grande y mediano, pasos construidos para animales pequeños, túneles construidos para anfibios.</li> </ul> <p>Según las estadísticas del Ministerio de Transporte, 2019, Colombia cuenta con una red vial de 205.379 km de carretera, de los cuales el 9% (17.958 km) corresponde a la red primaria, 22% (45.137 km) a la red vial secundaria y el 69% (142.284 km) de la red vial corresponde a vías terciarias. Para 2035 el país tendrá 2.820 km de dobles calzadas. El aumento en la densidad de vías impone la obligación al Estado de adelantar acciones coherentes con los compromisos adquiridos para el cuidado y conservación del medio ambiente. En el marco de la Agenda Ambiental Interministerial suscrita entre el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte se elaboró el documento "Lineamientos de Infraestructura Verde Vial para Colombia (LIVV)", los cuales son una serie de directrices que tienen como "objeto que los proyectos de infraestructura carretera incorporen de manera integral elementos ambientales, sociales, tecnológicos y de ingeniería para evitar, prevenir, mitigar y corregir los potenciales impactos ambientales negativos que puedan generar, obteniendo como resultado de su ejecución, un balance ambiental neto positivo." (Ministerio de Ambiente y Desarrollo; Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible-FCDS; WWF-Colombia, 2020). El lineamiento 4.5 establece la elaboración de estudios y diseños de pasos de fauna para la construcción o mejoramiento de infraestructura carretera, como también la preparación de diagnósticos que aporten a elaborar estudios y diseños de pasos de fauna para la construcción o mejoramiento de infraestructura carretera.</p> <p>Las políticas sectoriales, han avanzado en el diagnóstico y necesidad que las obras e infraestructuras viales que se adelanten en el país deben contar con una preparación previa y contar con la formulación de estrategias que conlleven a realizar los pasos de fauna, como medios de protección de la vida silvestre, sin embargo la articulación se hace necesaria y se busca a través del presente proyecto de ley, que todos los actores institucionales se vinculen con esta estrategia de protección ambiental. Como ponente para primer debate del proyecto en curso, se solicitó concepto de viabilidad a la Fundación Guayaacanal, organización no gubernamental sin ánimo de lucro dedicada al desarrollo de la ecología aplicada en los campos de la planeación territorial, el urbanismo y la gestión de infraestructura, con más de 30 años de experiencia, quienes conceptuaron de manera positiva manifestando que el proyecto está correctamente enfocado debido a que se dimensiona apropiadamente porque no pretende reglamentar los aspectos técnicos del tema desde el nivel de ley sino fijar una obligación para los planificadores, diseñadores y desarrolladores del sistema vial. De igual forma, el concepto realiza observaciones en aras de fortalecer el proyecto,</p>	<p>teniendo en cuenta que lo que se busca es una articulación institucional, se propone que se incluya desde la planeación y el diseño en las decisiones que se tomen dentro de los planes de ordenación y manejo de cuencas hidrográficas, planes de ordenamiento territorial y sus instrumentos derivados. Así como también, precisa que entidad se encarga de la realización de las guías técnicas para implementar los pasos de fauna.</p> <p><b>3.1. FUNDAMENTOS NORMATIVOS Y JURISPRUDENCIALES</b></p> <p>La Constitución Política de 1991 (art. 8). Establece la obligación del Estado y de las personas de proteger las riquezas culturales y naturales de la nación. Así mismo, (art 58) asigna una obligación ecológica a la propiedad la cual cumple una función social, con lo cual se busca generar una relación del Estado y las personas con el medio ambiente. Igualmente, brinda herramientas de interpretación para las normas ambientales, (art 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 afectar. 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. (art 80). El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá evitar 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 e insiste en el deber que tienen las personas y el ciudadano de proteger los recursos nacionales.</p> <p>En Colombia existen normas específicas para la protección del medio ambiente, el Decreto Ley 2811 de 1974 -Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente- regula de manera integral la gestión ambiental y, genera el deber de informar el peligro presumible por deterioro ambiental en obras o actividades que se puedan ocasionar perjuicio al medio ambiente. De igual forma, la Ley 99 de 1993, crea el Ministerio de Medio Ambiente y el Sistema Nacional Ambiental (SINA) y consagra el desarrollo sostenible como principio esencial para la protección del medio ambiente y la Ley 1774 de 2016, establece por primera vez que los animales no son cosas sino seres sintientes y por tanto recibirán especial protección contra el sufrimiento y el dolor, causado directa o indirectamente por los seres humanos. En el mismo sentido, existen decretos y resoluciones tendientes a garantizar los preceptos constitucionales de protección al medio ambiente:</p> <p><b>Decreto 1608 de 1978</b> (Colombia, Decreto 1608 de 1978. "Por el cual se reglamenta el Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente y la Ley 23 de 1973 en materia de fauna silvestre.", 1978), en materia de fauna silvestre, provee herramientas legales para la protección de la fauna.</p> <p><b>Decreto 1076 de 2015</b>, es un decreto reglamentario que unifica el sector ambiente y desarrollo sostenible, que en relación con la fauna silvestre establece una obligación de</p>

<p>protección y conservación y reglamenta las actividades que se relacionan con este recurso.</p> <p><b>La Resolución 0256 de 2018</b>, actualizó el “Manual de Compensaciones del Componente Biótico”, recomienda que todo el ciclo de planeación, construcción, operación, manejo y desmantelamiento de los proyectos, obras o actividades promuevan la mitigación al máximo de impactos ambientales.</p> <p>Sobre la protección al medio ambiente, la Corte Constitucional de Colombia (Sentencia T 608, 2011) se pronunció señalando que su alcance tiene tres facetas: “i) proporciona la facultad a cada individuo de gozar de un medio ambiente sano, derecho que es exigible por medio de acciones judiciales; ii) dispone una obligación a todos los ciudadanos nacionales y al Estado, de proteger la diversidad e integridad del medio ambiente, estableciendo respecto del Estado que dichos deberes son “calificados de protección” y finalmente, iii) determina la protección del derecho al medio ambiente, como principio constitucional que irradia todo el ordenamiento jurídico, y por tanto debe ser protegido de manera transversal”. Es así, como dicha protección abarca, de manera general, una integralidad en la protección del medio ambiente, permitiendo que la fauna silvestre goce, igualmente de una protección por parte del Estado.</p> <p>En la agenda 2030, establecida por la Organización de las Naciones Unidas, se establecieron los objetivos de desarrollo sostenible, los cuales buscan coordinar acciones tendientes a la protección del clima y la vida de ecosistemas terrestres. El objetivo No 13 busca adoptar medidas para combatir el cambio climático y sus efectos, así mismo, el objetivo 15 busca proteger, restaurar y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad. En desarrollo de estas agendas, las Naciones Unidas ha declarado “La década para la restauración de los ecosistemas (2021-2030)” que tiene como objetivo (Congreso de la República de Colombia, 1991) (Congreso de la República de Colombia, 1991) (Congreso de la República de Colombia, 1991) desarrollar la voluntad y la capacidad política para restaurar la relación de los seres humanos con la naturaleza. (Naciones Unidas, 2022)</p>	<p align="center"><b>4. PLIEGO DE MODIFICACIONES</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="824 414 1068 484">Texto proyecto de ley 73 de 2022 Senado publicado en gaceta 890/2022</th> <th data-bbox="1068 414 1312 484">Texto propuesto para primer debate al proyecto de ley 73 de 2022 – Senado.</th> <th data-bbox="1312 414 1453 484">Observaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="824 484 1068 857"> <p><b>Título:</b> “Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones”</p> </td> <td data-bbox="1068 484 1312 857"> <p><b>Título:</b> “Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna silvestre como una estrategia para implementar acciones de planeación, diseño y ejecución en los proyectos nuevos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal y se optimizan las estructuras existentes para implementar pasos de fauna silvestre, con el fin de prevenir y mitigar el atropellamiento y cualquier otro tipo de daño o desmejoramiento del bienestar animal y se dictan otras disposiciones”</p> </td> <td data-bbox="1312 484 1453 857"> <p>Por precisión en el texto del título que debe ser más concreto. Y se debe precisar si es para vías nuevas, existentes o ambas.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="824 857 1068 1213"> <p><b>Artículo 1°.</b> Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los pasos de fauna, como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamientos y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía. Teniendo presente las posibles afectaciones que puedan causarse, cuando los ecosistemas y la biodiversidad existente son intervenidos al ejecutar trabajos de construcción, mantenimiento,</p> </td> <td data-bbox="1068 857 1312 1213"> <p><b>Artículo 1°.</b> Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los pasos de fauna silvestre, como una estrategia para implementar acciones en la planeación, diseño y ejecución de proyectos nuevos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal y se optimizan las estructuras existentes para implementar pasos de fauna silvestre. Teniendo presente las posibles afectaciones que puedan causarse, cuando los ecosistemas y la biodiversidad existente son intervenidos al ejecutar trabajos de construcción, mantenimiento,</p> </td> <td data-bbox="1312 857 1453 1213"> <p>Se aclara el objeto del proyecto, en el sentido de indicar en qué vías se implementarán los pasos de fauna.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Texto proyecto de ley 73 de 2022 Senado publicado en gaceta 890/2022	Texto propuesto para primer debate al proyecto de ley 73 de 2022 – Senado.	Observaciones	<p><b>Título:</b> “Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones”</p>	<p><b>Título:</b> “Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna silvestre como una estrategia para implementar acciones de planeación, diseño y ejecución en los proyectos nuevos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal y se optimizan las estructuras existentes para implementar pasos de fauna silvestre, con el fin de prevenir y mitigar el atropellamiento y cualquier otro tipo de daño o desmejoramiento del bienestar animal y se dictan otras disposiciones”</p>	<p>Por precisión en el texto del título que debe ser más concreto. Y se debe precisar si es para vías nuevas, existentes o ambas.</p>	<p><b>Artículo 1°.</b> Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los pasos de fauna, como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamientos y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía. Teniendo presente las posibles afectaciones que puedan causarse, cuando los ecosistemas y la biodiversidad existente son intervenidos al ejecutar trabajos de construcción, mantenimiento,</p>	<p><b>Artículo 1°.</b> Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los pasos de fauna silvestre, como una estrategia para implementar acciones en la planeación, diseño y ejecución de proyectos nuevos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal y se optimizan las estructuras existentes para implementar pasos de fauna silvestre. Teniendo presente las posibles afectaciones que puedan causarse, cuando los ecosistemas y la biodiversidad existente son intervenidos al ejecutar trabajos de construcción, mantenimiento,</p>	<p>Se aclara el objeto del proyecto, en el sentido de indicar en qué vías se implementarán los pasos de fauna.</p>			
Texto proyecto de ley 73 de 2022 Senado publicado en gaceta 890/2022	Texto propuesto para primer debate al proyecto de ley 73 de 2022 – Senado.	Observaciones											
<p><b>Título:</b> “Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones”</p>	<p><b>Título:</b> “Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna silvestre como una estrategia para implementar acciones de planeación, diseño y ejecución en los proyectos nuevos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal y se optimizan las estructuras existentes para implementar pasos de fauna silvestre, con el fin de prevenir y mitigar el atropellamiento y cualquier otro tipo de daño o desmejoramiento del bienestar animal y se dictan otras disposiciones”</p>	<p>Por precisión en el texto del título que debe ser más concreto. Y se debe precisar si es para vías nuevas, existentes o ambas.</p>											
<p><b>Artículo 1°.</b> Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los pasos de fauna, como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamientos y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía. Teniendo presente las posibles afectaciones que puedan causarse, cuando los ecosistemas y la biodiversidad existente son intervenidos al ejecutar trabajos de construcción, mantenimiento,</p>	<p><b>Artículo 1°.</b> Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los pasos de fauna silvestre, como una estrategia para implementar acciones en la planeación, diseño y ejecución de proyectos nuevos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal y se optimizan las estructuras existentes para implementar pasos de fauna silvestre. Teniendo presente las posibles afectaciones que puedan causarse, cuando los ecosistemas y la biodiversidad existente son intervenidos al ejecutar trabajos de construcción, mantenimiento,</p>	<p>Se aclara el objeto del proyecto, en el sentido de indicar en qué vías se implementarán los pasos de fauna.</p>											
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="168 1450 412 1519">mejoramiento y rehabilitación en una determinada vía y/o puente, o zona adyacente a la misma.</td> <td data-bbox="412 1450 656 1519">mejoramiento y rehabilitación en una determinada vía y/o puente, o zona adyacente a la misma.</td> <td data-bbox="656 1450 792 1519"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 1519 412 2295"> <p><b>Artículo 2°.</b> Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.</p> <p>2.1. Paso de fauna. Se entiende por paso de fauna cualquier tipo de estructura propuesta y diseñada para que permita el flujo o paso adecuado y seguro de especies animales a través de una vía, asegurando la continuidad del ecosistema fragmentado por la infraestructura, conexión o reconexión entre hábitats y la conservación de hábitats naturales conectados entre sí. El paso puede tener lugar a través de ecoductos, paso entre árboles, paso superior multifuncional, paso inferior multifuncional, drenajes adaptados, túneles, depósitos o soterrados, viaductos, también cercas, disminución de velocidad en los lugares en donde se identifique el paso de fauna, iluminación adecuada entre otros siempre y cuando se destinen para cumplir la función señalada.</p> <p>2.2. Hábitat. Subconjunto de factores ambientales, físicos y geográficos o cualquier tipo de ambiente que presenta las condiciones apropiadas que se requiere para la supervivencia y reproducción, para el desarrollo de una especie, individuo, comunidad o población y sus diferentes interrelaciones.</p> <p>2.3. Fragmentación del</p> </td> <td data-bbox="412 1519 656 2295"> <p><b>Artículo 2°.</b> Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.</p> <p>2.1. Paso de fauna. Se entiende por paso de fauna cualquier tipo de estructura propuesta y diseñada para que permita el flujo o paso adecuado y seguro de especies animales a través de una vía, asegurando la continuidad del ecosistema fragmentado por la infraestructura, conexión o reconexión entre hábitats y la conservación de hábitats naturales conectados entre sí. El paso puede tener lugar a través de ecoductos, paso entre árboles, paso superior multifuncional, paso inferior multifuncional, drenajes adaptados, túneles, depósitos o soterrados, viaductos, también cercas, disminución de velocidad en los lugares en donde se identifique el paso de fauna, iluminación adecuada entre otros siempre y cuando se destinen para cumplir la función señalada.</p> <p>2.2. Hábitat. Subconjunto de factores ambientales, físicos y geográficos o cualquier tipo de ambiente que presenta las condiciones apropiadas que se requiere para la supervivencia y reproducción, para el desarrollo de una especie, individuo, comunidad o población y sus diferentes interrelaciones.</p> <p>2.3. Fragmentación del</p> </td> <td data-bbox="656 1519 792 2295"> <p>Se modifica un artículo determinado.</p> </td> </tr> </table>	mejoramiento y rehabilitación en una determinada vía y/o puente, o zona adyacente a la misma.	mejoramiento y rehabilitación en una determinada vía y/o puente, o zona adyacente a la misma.		<p><b>Artículo 2°.</b> Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.</p> <p>2.1. Paso de fauna. Se entiende por paso de fauna cualquier tipo de estructura propuesta y diseñada para que permita el flujo o paso adecuado y seguro de especies animales a través de una vía, asegurando la continuidad del ecosistema fragmentado por la infraestructura, conexión o reconexión entre hábitats y la conservación de hábitats naturales conectados entre sí. El paso puede tener lugar a través de ecoductos, paso entre árboles, paso superior multifuncional, paso inferior multifuncional, drenajes adaptados, túneles, depósitos o soterrados, viaductos, también cercas, disminución de velocidad en los lugares en donde se identifique el paso de fauna, iluminación adecuada entre otros siempre y cuando se destinen para cumplir la función señalada.</p> <p>2.2. Hábitat. Subconjunto de factores ambientales, físicos y geográficos o cualquier tipo de ambiente que presenta las condiciones apropiadas que se requiere para la supervivencia y reproducción, para el desarrollo de una especie, individuo, comunidad o población y sus diferentes interrelaciones.</p> <p>2.3. Fragmentación del</p>	<p><b>Artículo 2°.</b> Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.</p> <p>2.1. Paso de fauna. Se entiende por paso de fauna cualquier tipo de estructura propuesta y diseñada para que permita el flujo o paso adecuado y seguro de especies animales a través de una vía, asegurando la continuidad del ecosistema fragmentado por la infraestructura, conexión o reconexión entre hábitats y la conservación de hábitats naturales conectados entre sí. El paso puede tener lugar a través de ecoductos, paso entre árboles, paso superior multifuncional, paso inferior multifuncional, drenajes adaptados, túneles, depósitos o soterrados, viaductos, también cercas, disminución de velocidad en los lugares en donde se identifique el paso de fauna, iluminación adecuada entre otros siempre y cuando se destinen para cumplir la función señalada.</p> <p>2.2. Hábitat. Subconjunto de factores ambientales, físicos y geográficos o cualquier tipo de ambiente que presenta las condiciones apropiadas que se requiere para la supervivencia y reproducción, para el desarrollo de una especie, individuo, comunidad o población y sus diferentes interrelaciones.</p> <p>2.3. Fragmentación del</p>	<p>Se modifica un artículo determinado.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="824 1450 1068 1754"> <p>ecosistema. Interrupción de la continuidad del hábitat de las especies animales y/o vegetales, causada por proyectos, obras o actividades humanas que transforman un área de un ecosistema en áreas de menor tamaño. Para el caso de la presente ley serán aquellas relacionadas con infraestructura vial y complementaria, que no permiten el libre tránsito de especies animales terrestres y/o aéreas y/o acuáticas que afecta la dinámica ecosistémica.</p> </td> <td data-bbox="1068 1450 1312 1754"> <p><b>ecosistema.</b> Interrupción de la continuidad del hábitat de las especies animales y/o vegetales, causada por proyectos, obras o actividades humanas que transforman un área de un ecosistema en áreas de menor tamaño. Para el caso de la presente ley serán aquellas relacionadas con infraestructura vial y complementaria, que no permiten el libre tránsito de especies animales terrestres y/o aéreas y/o acuáticas que afecta la dinámica ecosistémica.</p> </td> <td data-bbox="1312 1450 1453 1754"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="824 1754 1068 2295"> <p><b>Artículo 3°.</b> Acciones de estudio, diseño y ejecución. Todo proyecto de infraestructura vial deberá incorporar en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental o en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) un estudio para identificar zonas de mayor afluencia de fauna e implementar las necesidades de pasos de fauna y/o dispositivos de prevención y mitigación para así estimar potenciales puntos de atropellamiento de fauna, incluida actividad social y de educación, los estudios se pueden apoyar en documentos técnicos reconocidos por ministerios que tratan sobre la materia.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Alcance. El estudio incluirá un capítulo específico con la identificación de las áreas y rutas importantes para las poblaciones de especies de fauna terrestre con altos requerimientos de movilidad así como localización, diseño, densidad, dimensiones,</p> </td> <td data-bbox="1068 1754 1312 2295"> <p><b>Artículo 3°.</b> Acciones de estudio, diseño y ejecución. Todo proyecto nuevo de infraestructura vial de orden nacional, departamental y municipal, deberá incorporar en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental o en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) un estudio para identificar zonas de mayor afluencia de fauna e implementar las necesidades de pasos de fauna y/o dispositivos de prevención y mitigación para así estimar potenciales puntos de atropellamiento de fauna, incluida actividad social y de educación, los estudios se pueden apoyar en documentos técnicos reconocidos por ministerios que tratan sobre la materia.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Alcance. El estudio incluirá un capítulo específico con la identificación de las áreas y rutas importantes para las poblaciones de especies de fauna terrestre con altos requerimientos de</p> </td> <td data-bbox="1312 1754 1453 2295"> <p>Se modifica el artículo indicando el tipo de proyectos que impacta y se adiciona un parágrafo que incorpora la obligación de implementar señales preventivas.</p> </td> </tr> </table>	<p>ecosistema. Interrupción de la continuidad del hábitat de las especies animales y/o vegetales, causada por proyectos, obras o actividades humanas que transforman un área de un ecosistema en áreas de menor tamaño. Para el caso de la presente ley serán aquellas relacionadas con infraestructura vial y complementaria, que no permiten el libre tránsito de especies animales terrestres y/o aéreas y/o acuáticas que afecta la dinámica ecosistémica.</p>	<p><b>ecosistema.</b> Interrupción de la continuidad del hábitat de las especies animales y/o vegetales, causada por proyectos, obras o actividades humanas que transforman un área de un ecosistema en áreas de menor tamaño. Para el caso de la presente ley serán aquellas relacionadas con infraestructura vial y complementaria, que no permiten el libre tránsito de especies animales terrestres y/o aéreas y/o acuáticas que afecta la dinámica ecosistémica.</p>		<p><b>Artículo 3°.</b> Acciones de estudio, diseño y ejecución. Todo proyecto de infraestructura vial deberá incorporar en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental o en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) un estudio para identificar zonas de mayor afluencia de fauna e implementar las necesidades de pasos de fauna y/o dispositivos de prevención y mitigación para así estimar potenciales puntos de atropellamiento de fauna, incluida actividad social y de educación, los estudios se pueden apoyar en documentos técnicos reconocidos por ministerios que tratan sobre la materia.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Alcance. El estudio incluirá un capítulo específico con la identificación de las áreas y rutas importantes para las poblaciones de especies de fauna terrestre con altos requerimientos de movilidad así como localización, diseño, densidad, dimensiones,</p>	<p><b>Artículo 3°.</b> Acciones de estudio, diseño y ejecución. Todo proyecto nuevo de infraestructura vial de orden nacional, departamental y municipal, deberá incorporar en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental o en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) un estudio para identificar zonas de mayor afluencia de fauna e implementar las necesidades de pasos de fauna y/o dispositivos de prevención y mitigación para así estimar potenciales puntos de atropellamiento de fauna, incluida actividad social y de educación, los estudios se pueden apoyar en documentos técnicos reconocidos por ministerios que tratan sobre la materia.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Alcance. El estudio incluirá un capítulo específico con la identificación de las áreas y rutas importantes para las poblaciones de especies de fauna terrestre con altos requerimientos de</p>	<p>Se modifica el artículo indicando el tipo de proyectos que impacta y se adiciona un parágrafo que incorpora la obligación de implementar señales preventivas.</p>
mejoramiento y rehabilitación en una determinada vía y/o puente, o zona adyacente a la misma.	mejoramiento y rehabilitación en una determinada vía y/o puente, o zona adyacente a la misma.												
<p><b>Artículo 2°.</b> Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.</p> <p>2.1. Paso de fauna. Se entiende por paso de fauna cualquier tipo de estructura propuesta y diseñada para que permita el flujo o paso adecuado y seguro de especies animales a través de una vía, asegurando la continuidad del ecosistema fragmentado por la infraestructura, conexión o reconexión entre hábitats y la conservación de hábitats naturales conectados entre sí. El paso puede tener lugar a través de ecoductos, paso entre árboles, paso superior multifuncional, paso inferior multifuncional, drenajes adaptados, túneles, depósitos o soterrados, viaductos, también cercas, disminución de velocidad en los lugares en donde se identifique el paso de fauna, iluminación adecuada entre otros siempre y cuando se destinen para cumplir la función señalada.</p> <p>2.2. Hábitat. Subconjunto de factores ambientales, físicos y geográficos o cualquier tipo de ambiente que presenta las condiciones apropiadas que se requiere para la supervivencia y reproducción, para el desarrollo de una especie, individuo, comunidad o población y sus diferentes interrelaciones.</p> <p>2.3. Fragmentación del</p>	<p><b>Artículo 2°.</b> Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.</p> <p>2.1. Paso de fauna. Se entiende por paso de fauna cualquier tipo de estructura propuesta y diseñada para que permita el flujo o paso adecuado y seguro de especies animales a través de una vía, asegurando la continuidad del ecosistema fragmentado por la infraestructura, conexión o reconexión entre hábitats y la conservación de hábitats naturales conectados entre sí. El paso puede tener lugar a través de ecoductos, paso entre árboles, paso superior multifuncional, paso inferior multifuncional, drenajes adaptados, túneles, depósitos o soterrados, viaductos, también cercas, disminución de velocidad en los lugares en donde se identifique el paso de fauna, iluminación adecuada entre otros siempre y cuando se destinen para cumplir la función señalada.</p> <p>2.2. Hábitat. Subconjunto de factores ambientales, físicos y geográficos o cualquier tipo de ambiente que presenta las condiciones apropiadas que se requiere para la supervivencia y reproducción, para el desarrollo de una especie, individuo, comunidad o población y sus diferentes interrelaciones.</p> <p>2.3. Fragmentación del</p>	<p>Se modifica un artículo determinado.</p>											
<p>ecosistema. Interrupción de la continuidad del hábitat de las especies animales y/o vegetales, causada por proyectos, obras o actividades humanas que transforman un área de un ecosistema en áreas de menor tamaño. Para el caso de la presente ley serán aquellas relacionadas con infraestructura vial y complementaria, que no permiten el libre tránsito de especies animales terrestres y/o aéreas y/o acuáticas que afecta la dinámica ecosistémica.</p>	<p><b>ecosistema.</b> Interrupción de la continuidad del hábitat de las especies animales y/o vegetales, causada por proyectos, obras o actividades humanas que transforman un área de un ecosistema en áreas de menor tamaño. Para el caso de la presente ley serán aquellas relacionadas con infraestructura vial y complementaria, que no permiten el libre tránsito de especies animales terrestres y/o aéreas y/o acuáticas que afecta la dinámica ecosistémica.</p>												
<p><b>Artículo 3°.</b> Acciones de estudio, diseño y ejecución. Todo proyecto de infraestructura vial deberá incorporar en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental o en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) un estudio para identificar zonas de mayor afluencia de fauna e implementar las necesidades de pasos de fauna y/o dispositivos de prevención y mitigación para así estimar potenciales puntos de atropellamiento de fauna, incluida actividad social y de educación, los estudios se pueden apoyar en documentos técnicos reconocidos por ministerios que tratan sobre la materia.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Alcance. El estudio incluirá un capítulo específico con la identificación de las áreas y rutas importantes para las poblaciones de especies de fauna terrestre con altos requerimientos de movilidad así como localización, diseño, densidad, dimensiones,</p>	<p><b>Artículo 3°.</b> Acciones de estudio, diseño y ejecución. Todo proyecto nuevo de infraestructura vial de orden nacional, departamental y municipal, deberá incorporar en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental o en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) un estudio para identificar zonas de mayor afluencia de fauna e implementar las necesidades de pasos de fauna y/o dispositivos de prevención y mitigación para así estimar potenciales puntos de atropellamiento de fauna, incluida actividad social y de educación, los estudios se pueden apoyar en documentos técnicos reconocidos por ministerios que tratan sobre la materia.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Alcance. El estudio incluirá un capítulo específico con la identificación de las áreas y rutas importantes para las poblaciones de especies de fauna terrestre con altos requerimientos de</p>	<p>Se modifica el artículo indicando el tipo de proyectos que impacta y se adiciona un parágrafo que incorpora la obligación de implementar señales preventivas.</p>											

<p>tipo de paso, alteración y/o afluencia de la fauna, densidad, dimensiones, tipo de paso, implementación, ejecución y planes de monitoreo de los pasos de fauna, señalización y dispositivos de prevención y mitigación al atropellamiento y a cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía, de acuerdo con los sitios indicados por las autoridades ambientales competentes o a los resultados obtenidos mediante la realización de un estudio sistemático y estandarizado por parte de la entidad o concesionario responsable del proyecto, obra o actividad, que permita determinar las zonas de mayor atropellamiento y posibles daños que pueda sufrir la fauna, las especies más afectadas y el tipo de afectación, sus hábitos, condicionantes topográficos, tipos de hábitat, cobertura de suelo adyacente, variables técnicas y ambientales de la vía, así como las actividades de capacitación, ahuyentamiento, señalización, tecnología, adaptación e implementación de pasos de fauna, control de afectación y captura para reubicación, opciones de utilización de productos de reciclaje, entre otros. Los estudios técnicos, en todo caso deberán incorporar los sitios de mayor atropellamiento y daños a la fauna identificados por la comunidad del territorio</p>	<p>movilidad así como localización, diseño, densidad, dimensiones, tipo de paso, alteración y/o afluencia de la fauna, densidad, dimensiones, tipo de paso, implementación, ejecución y planes de monitoreo de los pasos de fauna, señalización y dispositivos de prevención y mitigación al atropellamiento y a cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía, de acuerdo con los sitios indicados por las autoridades ambientales competentes o a los resultados obtenidos mediante la realización de un estudio sistemático y estandarizado por parte de la entidad o concesionario responsable del proyecto, obra o actividad, que permita determinar las zonas de mayor atropellamiento y posibles daños que pueda sufrir la fauna, las especies más afectadas y el tipo de afectación, sus hábitos, condicionantes topográficos, tipos de hábitat, cobertura de suelo adyacente, variables técnicas y ambientales de la vía, así como las actividades de capacitación, ahuyentamiento, señalización, tecnología, adaptación e implementación de pasos de fauna, control de afectación y captura para reubicación, opciones de utilización de productos de reciclaje, entre otros. Los estudios técnicos, en todo caso deberán incorporar los sitios de mayor atropellamiento y daños a</p>	<p>adyacente a la vía. <b>Parágrafo 2°.</b> Para los proyectos de rehabilitación, deberán contar con un concepto técnico y funcional de un equipo profesional con conocimientos en las áreas de ecología, la biodiversidad y conservación de fauna o técnico en biología, ambiental, social y/o seguridad vial avalado por ingeniero civil o especialista en vías. <b>Parágrafo 3°.</b> Las autoridades encargadas de otorgar las distintas licencias ambientales deberán realizar el monitoreo y control de los pasos de fauna de que trata esta ley. Para los casos en que la ejecución de la obra vial no requiera licencia ambiental, el monitoreo y control estará a cargo de la entidad que administre el corredor vial, o del concesionario y/o contratista que tenga la infraestructura a su cargo. Así mismo, estas autoridades deberán realizar el seguimiento y evaluación de la efectividad de los pasos de fauna; para lo cual, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerá los lineamientos respecto a los métodos, técnicas y variables que se tendrán en cuenta en dicha evaluación. <b>Parágrafo 4°.</b> Las autoridades ambientales en el marco del estudio de impacto ambiental del que habla la Ley 99 de 1993, el Decreto 1076 de 2015 o la norma que haga sus veces, deberán incorporar los estudios relativos a pasos de fauna y medidas de mitigación al atropellamiento de animales y</p>	<p>la fauna identificados por la comunidad del territorio adyacente a la vía. <b>Parágrafo 2°.</b> Para los proyectos de rehabilitación, deberán contar con un concepto técnico y funcional de un equipo profesional con conocimientos en las áreas de ecología, la biodiversidad y conservación de fauna o técnico en biología, ambiental, social y/o seguridad vial avalado por ingeniero civil o especialista en vías. <b>Parágrafo 3°.</b> Las autoridades encargadas de otorgar las distintas licencias ambientales deberán realizar el monitoreo y control de los pasos de fauna de que trata esta ley. Para los casos en que la ejecución de la obra vial no requiera licencia ambiental, el monitoreo y control estará a cargo de la entidad que administre el corredor vial, o del concesionario y/o contratista que tenga la infraestructura a su cargo. Así mismo, estas autoridades deberán realizar el seguimiento y evaluación de la efectividad de los pasos de fauna; para lo cual, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerá los lineamientos respecto a los métodos, técnicas y variables que se tendrán en cuenta en dicha evaluación. <b>Parágrafo 4°.</b> Las autoridades ambientales en el marco del estudio de impacto ambiental del que habla la Ley 99 de 1993, el Decreto 1076 de 2015 o la norma que haga sus veces, deberán incorporar los estudios relativos a pasos de fauna y</p>	
<p>daños a la fauna; en él se podrán incluir pasos y proponer lugares de localización. En caso de que la especie a beneficiarse de esta cobertura vegetal no la requiera, deberá estar debidamente autorizada por la autoridad ambiental. <b>Parágrafo 5°.</b> La elaboración de pasos de fauna no implica que los daños ambientales de una obra queden inmediatamente subsanados. Las autoridades encargadas de dar las distintas licencias estudiarán rigurosamente el impacto ambiental de las obras y su realización podrá ser negada así tenga un paso de fauna si hay otros factores significativamente negativos para el ecosistema.</p>	<p>medidas de mitigación al atropellamiento de animales y daños a la fauna; en él se podrán incluir pasos y proponer lugares de localización. En caso de que la especie a beneficiarse de esta cobertura vegetal no la requiera, deberá estar debidamente autorizada por la autoridad ambiental. <b>Parágrafo 5°.</b> La elaboración de pasos de fauna no implica que los daños ambientales de una obra queden inmediatamente subsanados. Las autoridades encargadas de dar las distintas licencias estudiarán rigurosamente el impacto ambiental de las obras y su realización podrá ser negada así tenga un paso de fauna si hay otros factores significativamente negativos para el ecosistema. <b>Parágrafo 6°.</b> El paso para fauna deberá estar acompañado de señales preventivas a lo largo del corredor vial con el fin de alertar a los usuarios sobre la presencia de los mismos, así como campañas de educación vial asociada al atropellamiento. La señalización y las campañas deberán cumplir con los lineamientos que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.</p>	<p><b>Artículo 4°.</b> Cobertura. Para la cobertura se deberá tener en cuenta la población objetivo, la dimensión, presencia de pasos húmedos, la protección contra depredadores, y otras variables que estén acorde con la respectiva caracterización del entorno biótico y abiótico según el paso de fauna que lo requiera buscando siempre que las medidas establecidas cubran el mayor número de especies.</p>	<p><b>Artículo 4°. Cobertura de pasos de los Fauna Silvestre.</b> Para la cobertura se deberá tener en cuenta la población objetivo, la dimensión, presencia de pasos húmedos, la protección contra depredadores, y otras variables que estén acorde con la respectiva caracterización del entorno biótico y abiótico según el paso de fauna que lo requiera buscando siempre que las medidas establecidas cubran el mayor número de especies.</p>	<p>Se adiciona al título la palabra pasos de fauna.</p>
<p><b>Parágrafo 5°.</b> Financiación. El mantenimiento de la infraestructura diseñada como paso de fauna, será responsabilidad de la entidad o concesionario responsable del mantenimiento de la vía producto de un acuerdo de voluntades en las etapas previas a la construcción de la misma y deberá ser complementada con la instalación de señales preventivas a lo largo del corredor vial con el fin de alertar a los usuarios sobre la presencia de los mismos, así como campañas de educación vial asociada al atropellamiento. Esta señalización y campañas deberán estar de acuerdo con la normativa expedida por el Ministerio de Transporte. <b>Parágrafo 1°.</b> La entidad o concesionario responsable del mantenimiento de la vía, georreferenciará los pasos de fauna y las características de su construcción, diseño y adecuación al Ministerio de</p>	<p><b>Artículo 5°.</b> Financiación. El mantenimiento de la infraestructura diseñada como paso de fauna, será responsabilidad de la entidad o concesionario responsable del mantenimiento de la vía producto de un acuerdo de voluntades en las etapas previas a la contratación y construcción de la misma.</p>	<p><b>Artículo 5°. Financiación.</b> Los recursos para la construcción y el mantenimiento de la infraestructura diseñada como paso para fauna silvestre, será responsabilidad de la entidad o concesionario responsable del mantenimiento de la vía, producto de un acuerdo de voluntades en las etapas previas a la contratación y construcción de la misma.</p>	<p>Modifica el artículo, señalando quien será el responsable de adicionar los recursos para la construcción de los pasos de fauna y/o para la optimización de las obras existentes para la implementación de pasos de fauna.  Cambia al parágrafo artículo 6.</p>	

<p>Ambiente y Desarrollo Sostenible, y al Ministerio de Transporte, para que estas entidades tengan el inventario y el sistema de información geográfica (SIG) de los pasos de fauna que deberá ser ampliamente publicitado.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> La ANI e Invias establecerán un inventario de los pasos de fauna existentes en el país cuya actualización se hará de forma trimestral y que estará a cargo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p>				<p>existentes en el país. La actualización del inventario estará a cargo del Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible cada año.</p>	
	<p><b>Artículo 6°.</b> <b>Georreferenciación y Sistema de Información Geográfica.</b> La entidad o concesionario responsable de la construcción o del mantenimiento de la vía, debe georreferenciar los pasos de fauna y las características de su construcción, diseño y adecuación. Esta información deberá ser remitida al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y al Ministerio de Transporte, para que estas entidades creen, dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, el inventario y el sistema de información geográfica (SIG) de los pasos de fauna del país.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - Invias, establecerán un inventario de los pasos de fauna</p>	<p>Artículo nuevo, se propone una georreferenciación y se incorpora el parágrafo que estaba en el artículo 5.</p>	<p><b>Artículo 6°.</b> Articulación. La Nación, así como las Gobernaciones, Municipios, universidades públicas, institutos de investigación adscritos a los ministerios de transporte, ambiente y desarrollo sostenible, empresas privadas, organizaciones no gubernamentales y las autoridades ambientales deberán establecer protocolos de articulación para llevar a buen término el alcance de esta ley, así como atender de forma proactiva los casos donde se afecte la integridad física de la fauna circundante. Así mismo, se deben generar iniciativas pedagógicas que permitan socializar a la ciudadanía el conocimiento con relación a la conservación de la fauna y los cuidados que se deben asumir en el tránsito vial.</p>	<p><b>Artículo 7°.</b> Articulación. La Nación, así como las Gobernaciones, Municipios, universidades públicas, institutos de investigación adscritos a los ministerios de transporte, ambiente y desarrollo sostenible, empresas privadas, organizaciones no gubernamentales y las autoridades ambientales deberán establecer protocolos de articulación para llevar a buen término el alcance de esta ley, así como atender de forma proactiva los casos donde se afecte la integridad física de la fauna circundante. Así mismo, se deben generar iniciativas pedagógicas que permitan socializar a la ciudadanía el conocimiento con relación a la conservación de la fauna y los cuidados que se deben asumir en el tránsito vial.</p> <p><b>Parágrafo:</b> Los protocolos de articulación, deberán integrar una estrategia de conservación y conectividad ecológica territorial. para ello, los pasos se articularán desde la planeación y diseño a las decisiones de la estructura ecológica principal que se tomen dentro de los planes de ordenación y manejo de cuencas hidrográficas, Planes de Ordenamiento Territorial y sus instrumentos derivados.</p>	<p>Se modifica el número del artículo, y se adiciona un parágrafo que indica la obligación de articular el diseño con los planes de ordenamiento territorial.</p>
<p><b>Artículo 7°.</b> Reglamentación e implementación. Dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno Nacional deberá establecer los criterios técnicos, adaptar y reglamentar los términos de referencia marco, manuales, guías para el establecimiento de los pasos de fauna y acciones de mitigación del atropellamiento de animales y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía en las actividades de estudio, diseño, mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y/o construcción en una determinada vía y/o puente, o en zona adyacente a la misma, en coordinación con las entidades integrantes del Sistema Nacional Ambiental - SINA cuando sea necesario. La reglamentación deberá tener en consideración que los pasos de fauna y medidas de mitigación sean categorizados acorde al tipo de vía nacionales, departamentales, municipales, distritales y locales. parágrafo. La implementación será para todos los contratos que inicien su construcción con posterioridad a la entrada en vigor de esta ley.</p>	<p><b>Artículo 8°.</b> Reglamentación e implementación. Dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno Nacional deberá establecer los criterios técnicos, adaptar y reglamentar los términos de referencia marco, manuales, guías para el establecimiento de los pasos de fauna y acciones de mitigación del atropellamiento de animales y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía en las actividades de estudio, diseño, mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y/o construcción en una determinada vía y/o puente, o en zona adyacente a la misma, en coordinación con las entidades integrantes del Sistema Nacional Ambiental - SINA cuando sea necesario. La reglamentación deberá tener en consideración que los pasos de fauna y medidas de mitigación sean categorizados acorde al tipo de vías nacionales, departamentales, municipales, distritales y locales. <b>Parágrafo.</b> La implementación será para todos los contratos que inicien su construcción con posterioridad a la entrada en vigor de esta ley.</p>	<p>Cambia el número del artículo.</p>	<p>5. CONCLUSIONES</p>	<p>En las últimas décadas, Colombia ha logrado avances significativos en el reconocimiento de la protección al medio ambiente, la construcción de vías sin una planeación ambiental fue una realidad que afrontó el país, la defensa a la fauna silvestre no se tuvo en cuenta específicamente al momento de construir los principales corredores viales. Como puede verse en el marco regulatorio, se han integrado diferentes estrategias para la creación de los pasos de fauna silvestre y la protección del medio ambiente, sin embargo, cada vez se necesitan más esfuerzos que se enfoquen especialmente en lograr una planeación y diseño de obras eco -amigables que permitan la integración de la fauna con sus entornos naturales.</p> <p>Estado, academia y organizaciones de la sociedad civil enfrentan el desafío de adoptar estrategias integrales que fomenten la prevención, la conciencia ciudadana, la cultura y la educación, dirigida a la promoción y protección del medio ambiente. La protección de la fauna silvestre compromete acciones que como sociedad permiten hacer frente a los cambios climáticos que afronta el planeta.</p> <p>La muerte de animales en las vías de Colombia no puede continuar; se necesita urgentemente un compromiso institucional para poner fin a todas las formas de daño a la fauna silvestre, como lo expresó la red colombiana RECOFSA, esto no es un hecho aislado, que ocurre de vez en cuando, por el contrario, todos los días en nuestras vías se reporta la muerte de un animal, la cual implica también un riesgo para conductores y actores viales en general. La construcción de pasos requiere de una planeación estratégica que permita articular las infraestructuras viales con los entornos naturales. Desde la construcción de obras nuevas o el aprovechamiento de las existentes se deben establecer medidas tendientes a la protección de la vida. Tampoco se busca imponer cargas desmedidas, por el contrario, lo que se pretende es que en el diseño o planeación de una carretera se tengan en cuenta la construcción de los pasos de fauna o el aprovechamiento de obras existentes para el paso animal.</p> <p>Igualmente, se requiere un mayor control y colaboración por parte de la sociedad civil, es necesario concientizar a los actores viales en el cuidado y protección de la vida silvestre, las vías no pueden ser un escenario del daño ambiental, sino por el contrario espacios articulados entre la sociedad y la vida silvestre.</p> <p>Si bien las políticas sectoriales han representado una garantía inmediata, hoy se muestra insuficiente para combatir el fenómeno de atropellamiento de fauna silvestre en las carreteras; así pues, se requiere una regulación diferente y más efectiva para prevenir y remediar ese flagelo, y con esa finalidad, se presenta esta iniciativa a consideración de los Honorables Senadores de la Comisión Sexta Constitucional.</p>	
<p><b>Artículo 8°.</b> Vigencia. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 9°.</b> Vigencia. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Sin modificación</p>			

<p><b>6. IMPACTO FISCAL</b></p> <p>De conformidad con lo que establece el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de ley no genera impacto fiscal, toda vez que su implementación no demanda recursos diferentes a los que están contemplados en los distintos presupuestos de las entidades responsables, como quiera que se trata de articular instrumentos de gestión pública.</p> <p><b>7. CONFLICTO DE INTERESES</b></p> <p>Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, en la que se estableció que el autor del proyecto y el ponente presentarán en la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, se considera que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés en atención a que se trata de un proyecto que no genera un beneficio particular, actual y directo a los congresistas, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2003 de 19 de noviembre de 2019; sino que, por el contrario, se trata de una modificación de una ley ordinaria para su adecuada implementación.</p> <p>De igual manera, el Consejo de Estado (Radicado No. 11001-03-15-000-2015-01333-00(PI), 2016) determinó que "No cualquier interés configura la causal de pérdida de investidura, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es:</p> <p>Directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador;</p> <p>Particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él;</p> <p>y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles"</p>	<p><b>8. PROPOSICIÓN</b></p> <p>En virtud de las consideraciones y modificaciones expuestas, solicito respetuosamente a la comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate al proyecto de ley No. 73 de 2022 Senado "Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones, ", con modificaciones.</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>SOLEDAD TAMAYO TAMAYO</b> Senadora de la República</p> </div>
<p><b>9. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No 073 DE 2022 SENADO "Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna silvestre como una estrategia para implementar acciones de planeación, diseño y ejecución en los proyectos nuevos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal y se optimizan las estructuras existentes para implementar pasos de fauna silvestre, con el fin de prevenir y mitigar el atropellamiento y cualquier otro tipo de daño o desmejoramiento del bienestar animal y se dictan otras disposiciones"</b></p> <p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto establecer los pasos de fauna silvestre, como una estrategia para implementar acciones en la planeación, diseño y ejecución de proyectos nuevos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal y se optimizan las estructuras existentes para implementar pasos de fauna silvestre. Teniendo presente las posibles afectaciones que puedan causarse, cuando los ecosistemas y la biodiversidad existente son intervenidos al ejecutar trabajos de construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación en una determinada vía y/o puente, o zona adyacente a la misma.</p> <p><b>Artículo 2°. Definiciones.</b> Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p><b>2.1. Paso de fauna.</b> Se entiende por paso de fauna cualquier tipo de estructura propuesta y diseñada para que permita el flujo o paso adecuado y seguro de especies animales a través de una vía, asegurando la continuidad del ecosistema fragmentado por la infraestructura, conexión o reconexión entre hábitats y la conservación de hábitats naturales conectados entre sí. El paso puede tener lugar a través de ecoductos, paso entre árboles, paso superior multifuncional, paso inferior multifuncional, drenajes adaptados, túneles, deprimidos o soterrados, viaductos, también cercas, disminución de velocidad en los lugares en donde se identifique el paso de fauna, iluminación adecuada entre otros siempre y cuando se destinen para cumplir la función señalada.</p> <p><b>2.2. Hábitat.</b> Subconjunto de factores ambientales, físicos y geográficos o cualquier tipo de ambiente que presenta las condiciones apropiadas que se requiere para la supervivencia y reproducción, para el desarrollo de una especie, individuo, comunidad o población y sus diferentes interrelaciones.</p> <p><b>2.3. Fragmentación del ecosistema.</b> Interrupción de la continuidad del hábitat de las especies animales y/o vegetales, causada por proyectos, obras o actividades humanas que transforman un área de un ecosistema en áreas de menor tamaño. Para el caso de la presente ley serán aquellas relacionadas con infraestructura vial y complementaria, que no permiten el libre tránsito de especies animales terrestres y/o aéreas y/o acuáticas que afecta la dinámica ecosistémica.</p>	<p><b>Artículo 3°. Acciones de estudio, diseño y ejecución.</b> Todo proyecto nuevo de infraestructura vial de orden nacional, departamental y municipal, deberá incorporar en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental o en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) un estudio para identificar zonas de mayor afluencia de fauna e implementar las necesidades de pasos de fauna y/o dispositivos de prevención y mitigación para así estimar potenciales puntos de atropellamiento de fauna, incluida actividad social y de educación, los estudios se pueden apoyar en documentos técnicos reconocidos por ministerios que tratan sobre la materia.</p> <p><b>Parágrafo 1°. Alcance.</b> El estudio incluirá un capítulo específico con la identificación de las áreas y rutas importantes para las poblaciones de especies de fauna terrestre con altos requerimientos de movilidad así como localización, diseño, densidad, dimensiones, tipo de paso, alteración y/o afluencia de la fauna, densidad, dimensiones, tipo de paso, implementación, ejecución y planes de monitoreo de los pasos de fauna, señalización y dispositivos de prevención y mitigación al atropellamiento y a cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía, de acuerdo con los sitios indicados por las autoridades ambientales competentes o a los resultados obtenidos mediante la realización de un estudio sistemático y estandarizado por parte de la entidad o concesionario responsable del proyecto, obra o actividad, que permita determinar las zonas de mayor atropellamiento y posibles daños que pueda sufrir la fauna, las especies más afectadas y el tipo de afectación, sus hábitos, condicionantes topográficos, tipos de hábitat, cobertura de suelo adyacente, variables técnicas y ambientales de la vía, así como las actividades de capacitación, ahuyentamiento, señalización, tecnología, adaptación e implementación de pasos de fauna, control de afectación y captura para reubicación, opciones de utilización de productos de reciclaje, entre otros. Los estudios técnicos, en todo caso deberán incorporar los sitios de mayor atropellamiento y daños a la fauna identificados por la comunidad del territorio adyacente a la vía.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> Para los proyectos de rehabilitación, deberán contar con un concepto técnico y funcional de un equipo profesional con conocimientos en las áreas de ecología, la biodiversidad y conservación de fauna o técnico en biología, ambiental, social y/o seguridad vial avalado por ingeniero civil o especialista en vías.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> Las autoridades encargadas de otorgar las distintas licencias ambientales deberán realizar el monitoreo y control de los pasos de fauna de qué trata esta ley. Para los casos en que la ejecución de la obra vial no requiera licencia ambiental, el monitoreo y control estará a cargo de la entidad que administre el corredor vial, o del concesionario y/o contratista que tenga la infraestructura a su cargo. Así mismo, estas autoridades deberán realizar el seguimiento y evaluación de la efectividad de los pasos de fauna; para lo cual, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerá los lineamientos respecto a los métodos, técnicas y variables que se tendrán en cuenta en dicha evaluación.</p>

<p><b>Parágrafo 4°.</b> Las autoridades ambientales en el marco del estudio de impacto ambiental del que habla la Ley 99 de 1993, el Decreto 1076 de 2015 o la norma que haga sus veces, deberán incorporar los estudios relativos a pasos de fauna y medidas de mitigación al atropellamiento de animales y daños a la fauna; en él se podrán incluir pasos y proponer lugares de localización. En caso de que la especie a beneficiarse de esta cobertura vegetal no la requiera, deberá estar debidamente autorizada por la autoridad ambiental.</p> <p><b>Parágrafo 5°.</b> La elaboración de pasos de fauna no implica que los daños ambientales de una obra queden inmediatamente subsanados. Las autoridades encargadas de dar las distintas licencias estudiarán rigurosamente el impacto ambiental de las obras y su realización podrá ser negada así tenga un paso de fauna si hay otros factores significativamente negativos para el ecosistema.</p> <p><b>Parágrafo 6°.</b> El paso para fauna deberá estar acompañado de señales preventivas a lo largo del corredor vial con el fin de alertar a los usuarios sobre la presencia de los mismos, así como campañas de educación vial asociada al atropellamiento. La señalización y las campañas deberán cumplir con los lineamientos que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.</p> <p><b>Artículo 4°. Cobertura de pasos de Fauna Silvestre.</b> Para la cobertura se deberá tener en cuenta la población objetivo, la dimensión, presencia de pasos húmedos, la protección contra depredadores, y otras variables que estén acorde con la respectiva caracterización del entorno biótico y abiótico según el paso de fauna que lo requiera buscando siempre que las medidas establecidas cubran el mayor número de especies.</p> <p><b>Artículo 5°. Financiación.</b> Los recursos para la construcción y el mantenimiento de la infraestructura diseñada como paso para fauna silvestre, será responsabilidad de la entidad o concesionario responsable del mantenimiento de la vía, producto de un acuerdo de voluntades en las etapas previas a la contratación y construcción de la misma.</p> <p><b>Artículo 6°. Georreferenciación y Sistema de Información Geográfica.</b> La entidad o concesionario responsable de la construcción o del mantenimiento de la vía, debe georreferenciar los pasos de fauna y las características de su construcción, diseño y adecuación. Esta información deberá ser remitida al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y al Ministerio de Transporte, para que estas entidades creen, dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, el inventario y el sistema de información geográfica (SIG) de los pasos de fauna del país.</p> <p><b>Parágrafo 1°.</b> Dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - Invias, establecerán un inventario de los pasos de fauna existentes en el país. La actualización del inventario estará a cargo del Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible cada año.</p>	<p><b>Artículo 7°. Articulación.</b> La Nación, así como las Gobernaciones, Municipios, universidades públicas, institutos de investigación adscritos a los ministerios de transporte, ambiente y desarrollo sostenible, empresas privadas, organizaciones no gubernamentales y las autoridades ambientales deberán establecer protocolos de articulación para llevar a buen término el alcance de esta ley, así como atender de forma proactiva los casos donde se afecte la integridad física de la fauna circundante. Así mismo, se deben generar iniciativas pedagógicas que permitan socializar a la ciudadanía el conocimiento con relación a la conservación de la fauna y los cuidados que se deben asumir en el tránsito vial.</p> <p><b>Parágrafo:</b> Los protocolos de articulación, deberán integrar una estrategia de conservación y conectividad ecológica territorial. Para ello, los pasos se articularán desde la planeación y diseño a las decisiones de la estructura ecológica principal que se tomen dentro de los planes de ordenación y manejo de cuencas hidrográficas, Planes de Ordenamiento Territorial y sus instrumentos derivados.</p> <p><b>Artículo 8°. Reglamentación e implementación.</b> Dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno Nacional deberá establecer los criterios técnicos, adaptar y reglamentar los términos de referencia marco, manuales, guías para el establecimiento de los pasos de fauna y acciones de mitigación del atropellamiento de animales y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía en las actividades de estudio, diseño, mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y/o construcción en una determinada vía y/o puente, o en zona adyacente a la misma, en coordinación con las entidades integrantes del Sistema Nacional Ambiental - SINA cuando sea necesario. La reglamentación deberá tener en consideración que los pasos de fauna y medidas de mitigación sean categorizados acorde al tipo de vías nacionales, departamentales, municipales, distritales y locales.</p> <p><b>Parágrafo.</b> La implementación será para todos los contratos que inicien su construcción con posterioridad a la entrada en vigor de esta ley.</p> <p><b>Artículo 9°. Vigencia.</b> Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p>  <p>SOLEDAD TAMAYO TAMAYO Senadora de la República</p>
<p style="text-align: center;"><b>REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Congreso de la República de Colombia. (1991). <i>Constitución Política de Colombia, art 79</i>. Bogotá: Legis.</li> <li>Congreso de la República de Colombia. (1991). <i>Constitución Política de Colombia, art 58</i>. Bogotá: Legis.</li> <li>Congreso de la República de Colombia. (1991). <i>Constitución Política de Colombia, art 8</i>. Bogotá: Legis.</li> <li>Congreso de la República de Colombia. (1991). <i>Constitución Política de Colombia, art 80</i>. Bogotá: Legis.</li> <li>Colombia, C. d. (22 de Diciembre de 1993). Ley 99 de 1993 "por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, (...)". <i>Ley 99 de 1993 "por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, (...)"</i>. Bogotá, Colombia: Diario Oficial No. 41146.</li> <li>Colombia, C. d. (6 de Enero de 2016). 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.". <i>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."</i>. Bogotá, Colombia.</li> <li>Colombia, P. d. (18 de Diciembre de 1974). Decreto Ley 2811 de 1974 " Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente". <i>Decreto Ley 2811 de 1974 " Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente"</i>. Bogotá, Colombia: Diario Oficial No. 34243.</li> <li>Colombia, P. d. (31 de Julio de 1978). Decreto 1608 de 1978. "Por el cual se reglamenta el Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente y la Ley 23 de 1973 en materia de fauna silvestre.". <i>Decreto 1608 de 1978. "Por el cual se reglamenta el Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente y la Ley 23 de 1973 en materia de fauna silvestre."</i>. Bogotá, Colombia.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Colombia, P. d. (26 de Mayo de 2015). Decreto 1076 de 2015. Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible a partir de la fecha de su expedición. <i>Decreto 1076 de 2015. Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible a partir de la fecha de su expedición</i>. Bogotá, Colombia.</li> <li>De La Ossa, V. J.-N.-B. (2015). Atropellamiento de Fauna Silvestre. <i>Revista Colombiana de ciencia animal</i>, 7(1):109-116.</li> <li>Sentencia T 608, T-3045533 (Corte Constitucional de Colombia 12 de Agosto de 2011).</li> <li>Sostenible, M. d. (22 de Febrero de 2018). Resolución No 0256 de 2018 "por la cual se adopta la actualización del Manual de Compensaciones Ambientales del Componente Biótico y se toman otras determinaciones". <i>Resolución No 0256 de 2018 "por la cual se adopta la actualización del Manual de Compensaciones Ambientales del Componente Biótico y se toman otras determinaciones"</i>. Bogotá, Colombia.</li> <li>De La Ossa, V. J.-N.-B. (2015). Atropellamiento de Fauna Silvestre. <i>Revista Colombiana de ciencia animal</i>, 7(1):109-116</li> <li>Fundación Biodiversidad. (2018). <i>Fundación Biodiversidad</i>. Obtenido de <a href="https://www.fundacion-biodiversidad.es/es/que-hacemos/que-es-la-biodiversidad">https://www.fundacion-biodiversidad.es/es/que-hacemos/que-es-la-biodiversidad</a></li> <li>Instituto Nacional de Vías - INVIAS. (2022). <i>Política de Sostenibilidad Para la Infraestructura del Transporte del Instituto Nacional de Vías - INVIAS</i>. Obtenido de <a href="http://www.invias.gov.co">www.invias.gov.co</a>:</li> <li><a href="https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/politicas-y-lineamientos/9989-politica-de-sostenibilidad-para-la-infraestructura-de-transporte/file">https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/politicas-y-lineamientos/9989-politica-de-sostenibilidad-para-la-infraestructura-de-transporte/file</a></li> <li>Jaramillo Fayad, J. C. (2 de marzo de 2021). <i>La Piranga Blog, Blog de WordPress.com</i>. Obtenido de La Piranga Blog, Blog de WordPress.com.: <a href="https://lapirangablogs.wordpress.com/2021/03/02/la-ecologia-de-carreteras-y-la-entomologia-forense-en-el-contexto-de-la-conservacion/#:~:text=La%20ecolog%C3%ADa%20en%20las%20carreteras,f%C3%A9reas%20con%20el%20entorno%20natural">https://lapirangablogs.wordpress.com/2021/03/02/la-ecologia-de-carreteras-y-la-entomologia-forense-en-el-contexto-de-la-conservacion/#:~:text=La%20ecolog%C3%ADa%20en%20las%20carreteras,f%C3%A9reas%20con%20el%20entorno%20natural</a>.</li> <li>Jaramillo-Fayad, J.C., Velázquez, M., J.M, P., J.L, G., &amp; González Vélez, J. (2021). <i>Atropellamiento de fauna silvestre en Colombia: Guía para entender y diagn (MarcadorDePosición1)osticar este impacto. Gobierno Nacional de Colombia – Institución Universitaria ITM</i>. Bogotá.</li> </ol>

19. Ministerio de Ambiente y Desarrollo; Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible-FCDS; WWF-Colombia . (2020). *Lineamientos de infraestructura Verde Vial para Colombia LIVV*. Bogotá.

20. Ministerio de Transporte- Estadísticas. (2019). *Ministerio de Transporte*. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>

21. Moreno, L., Rueda, C., & Andrade, G. (2018). *Biodiversidad 2017. Estado y tendencias de la biodiversidad continental de Colombia. Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt*. Bogotá: Creative commons.

22. Naciones Unidas. (24 de Mayo de 2022). *Naciones Unidas*. Obtenido de Naciones Unidas: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/biodiversity/>

23. Rico, G. (2016 de noviembre de 2016). *Fauna silvestre atropellada en Colombia: una amenaza para la conservación de especies*. Obtenido de Mongabay: <https://es.mongabay.com/2016/11/fauna-silvestre-atropellada-colombia-animales/#:~:text=Un%20estudio%20reciente%20realizado%20por,atravesan%20esta%20importante%20regi%C3%B3n%20colombiana.>

24. Trombulak, S., & Frissell, C. (2020). Review of Ecological Effects of Roads on Terrestrial and Aquatic Communities. *Conservation Biology*, Volumen 14, 1.

## CONCEPTOS JURÍDICOS

### CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL PARA EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 131 DE 2022 SENADO Y 118 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual se adopta una reforma tributaria para la igualdad y la justicia social y se dictan otras disposiciones.*

<p>Bogotá D.C.,</p> <p>Doctor <b>GUSTAVO BOLÍVAR MORENO</b> Senador de la República <a href="mailto:gustavo.bolivar@senado.gov.co">gustavo.bolivar@senado.gov.co</a> Carrera 7 # 8 – 88 Edificio Nuevo del Congreso Ciudad</p> <p><b>ASUNTO:</b> Respuesta concepto a las proposiciones realizadas para el Proyecto de Ley 131 de 2022 Senado y 118 de 2022 Cámara "Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria para la igualdad y la justicia social y se dictan otras disposiciones". Radicado 202242302008602</p> <p>Honorable Senador,</p> <p>Este Ministerio ha recibido su amable comunicación en la cual realiza sendas proposiciones para primer debate al Proyecto de Ley 131 de 2022 Senado y 118 de 2022 Cámara "Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria para la igualdad y la justicia social y se dictan otras disposiciones". Al respecto, me permito dar respuesta a su solicitud en los siguientes términos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se considera positiva la medida de imposición de impuestos selectivos a bebidas endulzadas, toda vez que la evidencia sugiere que los impuestos saludables representan una opción de política con "triple ganancias" para los gobiernos ya que:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Reducen el consumo de productos no saludables</li> <li>b. Generan ingresos fiscales inmediatos adicionales</li> <li>c. A largo plazo, tienen el potencial de reducir los costos de atención médica y aumentar la productividad laboral (OPS, 2021)</li> </ol> </li> </ol> <p>Adicionalmente, la Organización Mundial de la Salud -OMS ha sugerido en el informe, titulado "Fiscal policies for Diet and Prevention of Noncommunicable Diseases (NCDs)", que las políticas fiscales que conducen a un aumento de al menos el <b>20% del precio de venta</b> al público de las bebidas azucaradas podrían redundar en una reducción proporcional del consumo de estos productos. Estudios a nivel nacional, han propuesto que un impuesto que sea posible indexarlo a la inflación y que se mantenga</p>	<p>en un valor equivalente al menos del <b>24% del precio de venta</b> disminuye tasas de obesidad en un 10%<sup>1</sup>. De igual manera, en el año 2019, el Ministerio -MSPS formuló un <i>policy brief</i> sobre impuesto a las bebidas azucaradas y regulación de la publicidad, el cual reportó que la alternativa de un impuesto de 24% (al 100% de passthrough) en bebidas azucaradas es la más costo-efectiva, puesto que conduce a menos costos (o más ahorro) y genera una mayor reducción en la prevalencia de exceso de peso, y en años de vida ajustados por discapacidad evitados<sup>2</sup>.</p> <p>De acuerdo con estimaciones del Global Burden Disease del Instituto de Métricas y Evaluación de la Salud de la Universidad de Washington, para el 2019 en Colombia, el 16,92% de las muertes fueron por cardiopatía isquémica, y el 1,88% (0,57%-2,57%) se le atribuyó a una dieta rica en bebidas azucaradas. El 2,86% (2,54%-3,09%) de las muertes corresponden a diabetes mellitus y el 3,38% (1,14%-5,12%), se le atribuyó a la exposición al alto consumo de bebidas azucaradas. Una medida positiva como la recomendada por la OMS del <b>20%, asumiendo que el impuesto se traslada totalmente al precio del consumo</b> y con una elasticidad estimada de -0,995 según cálculos preliminares del MSPS, sugerirían una reducción en el consumo cercana al 20%. Extrapolando estos resultados al 2020 después de un impuesto en un solo año, se reducirían alrededor de 704 muertes, para un total de 2.817 para ambas patologías<sup>3</sup>.</p> <p>En efecto, la necesidad de una medida en salud pública está asociada a los resultados que la misma puede tener en el bienestar de las personas. En este sentido, para un Estado social de derecho como el que se decidió adoptar a partir de 1991, la prosperidad general y la efectividad de los principios y derechos son considerados fines esenciales del mismo. El propósito de la protección de los derechos y libertades de los ciudadanos y ciudadanas, como el artículo 2° de la Constitución Política, no consiste en un ejercicio de retórica, sino que el mismo debe verse materializado en acciones que graviten en un mejor vivir, atendiendo al conocimiento existente en la materia por parte de las autoridades de la República. De acuerdo con lo anterior, el artículo 5° de la Ley 1751 de 2015, estatutaria del derecho fundamental a la salud, tomando en cuenta lo previsto en la Observación General 14 de 2000 del Comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales, dispone entonces de una serie de obligaciones a cargo del Estado con el fin de respetar, proteger y garantizar el goce efectivo del derecho fundamental a la salud, entre las cuales se enuncian las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Abstenerse de afectar directa o indirectamente en el disfrute del derecho fundamental a la salud, de adoptar decisiones que lleven al deterioro de la salud de la población y de realizar cualquier acción u omisión que pueda resultar en un daño en la salud de las personas;</li> </ol> <p><sup>1</sup> Vecino-Ortiz AI, Arroyo-Ariza D. A tax on sugar sweetened beverages in Colombia: Estimating the impact on overweight and obesity prevalence across socio economic levels. <i>Soc Sci Med</i>. 2018;209(4):111-6.</p> <p><sup>2</sup> Vallejo P., Sánchez I, Arciniegas J. Obesidad infantil: una amenaza silenciosa. Resumen de política. 2019.</p> <p><sup>3</sup> MSPS. Policy brief: Impuesto a las bebidas azucaradas. 2016.</p>
---	---

<p>b) Formular y adoptar políticas de salud dirigidas a garantizar el goce efectivo del derecho en igualdad de trato y oportunidades para toda la población, asegurando para ello la coordinación armónica de las acciones de todos los agentes del Sistema;</p> <p>c) Formular y adoptar políticas que propendan por la promoción de la salud, prevención y atención de la enfermedad y rehabilitación de sus secuelas, mediante acciones colectivas e individuales;</p> <p>d) Establecer mecanismos para evitar la violación del derecho fundamental a la salud y determinar su régimen sancionatorio; [...]</p> <p>f) Velar por el cumplimiento de los principios del derecho fundamental a la salud en todo el territorio nacional, según las necesidades de salud de la población;</p> <p>g) Realizar el seguimiento continuo de la evolución de las condiciones de salud de la población a lo largo del ciclo de vida de las personas;</p> <p>En este sentido, este Ministerio no puede estar ajeno a toda una evidencia que plantea una estrecha relación entre el consumo de ciertos alimentos y la condición de salud de la persona, como se expuso en su momento y se reitera ahora. No puede perderse de vista un aspecto que es fundamental en la iniciativa y es la circunstancia, plenamente comprobada, que las enfermedades crónicas no transmisibles son la principal causa de muerte en el mundo entero; más de la mitad de las muertes a nivel mundial están relacionadas con la dieta.</p> <p>A renglón seguido se comentarán cada una de las proposiciones al artículo 43 del proyecto de ley, que adiciona el artículo 512-23 al estatuto tributario, no sin antes agradecer por la disposición de las mismas, pues tales proposiciones están destinadas a robustecer la propuesta de reforma tributaria.</p> <p>2. <b>Proposición:</b></p> <p>Art. 43. PARÁGRAFO 1º. Para efectos del presente impuesto se consideran como bebidas ultraprocesadas endulzadas las bebidas con edulcorantes calóricos o con azúcares añadidos, bebidas con edulcorantes no calóricos y bebidas con otros edulcorantes y bebidas con aporte calórico, nacionales e importadas, entendidas como: aguas endulzadas, bebidas gaseosas o carbonatadas, bebidas endulzadas con adición de cafeína (energizantes), las bebidas hidratantes para deportistas, bebidas con contenido calórico de teína o cafeína, bebidas con jugos, zumos, pulpa o concentrados de fruta, néctares o refrescos de fruta, mezclas en polvo para preparar refrescos o bebidas instantáneas, jarabes, esencias o extractos de sabores que al diluirse permitan obtener bebidas que contengan cualquier tipo de edulcorante o azúcares adicionados de producción nacional o importada.</p> <p><b>Comentario.</b> Se considera importante unificar el lenguaje utilizado, con el fin de evitar confusión a la hora de aplicar el impuesto, especialmente por la estricta definición que exige el sistema tributario. Por</p>	<p>esta razón, se estima necesario que en todo el texto se hable de "azúcares libres" y no "añadidos". Adicionalmente, se sugiere aclarar si tales bebidas deben cumplir con todos los requisitos, o son diferentes tipos de bebidas endulzadas, para lo cual, se sugiere la siguiente redacción que incluye el "o".</p> <p>De otra parte, se sugiere la inclusión de las expresiones "que incluyen pero no se limitan a", para que no se acoten los productos que entran en esa definición. Se propone, comedidamente, el siguiente texto:</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para efectos del presente impuesto se consideran como bebidas ultraprocesadas endulzadas, <b>a las siguientes:</b> las bebidas con edulcorantes calóricos o con azúcares libres añadidos o bebidas con edulcorantes no calóricos o bebidas con otros edulcorantes y bebidas con aporte calórico, nacionales e importadas, <b>que incluyen pero no se limitan a entendidas como:</b> aguas endulzadas, bebidas gaseosas o carbonatadas, bebidas endulzadas con adición de cafeína (energizantes), las bebidas hidratantes para deportistas, bebidas con contenido calórico de teína o cafeína, bebidas con jugos, zumos, pulpa o concentrados de fruta, néctares o refrescos de fruta, mezclas en polvo para preparar refrescos o bebidas instantáneas, jarabes, esencias o extractos de sabores que al diluirse permitan obtener bebidas que contengan cualquier tipo de edulcorante o azúcares libres adicionados de producción nacional o importada.</p> <p>3. <b>Proposición.</b></p> <p>PARÁGRAFO 3º. Se consideran como azúcares libres los monosacáridos y/o disacáridos que se añaden intencionalmente a las bebidas, al agua o alimentos durante su procesamiento, elaboración industrial o la preparación casera, por el fabricante, el cocinero o el consumidor. En esta clasificación se incluyen el azúcar blanco, el azúcar moreno, azúcar en bruto, jarabe de maíz, sólidos de jarabe de maíz, jarabe de maíz de alta fructosa y/o sus productos invertidos, jarabe de malta, jarabe de arce, edulcorante de fructosa, fructosa líquida, dextrosa anhidra y dextrosa cristalina, zumos de fruta y concentrados de fructosa, fructosa líquida, dextrosa anhidra y dextrosa cristalina, zumos de fruta y concentrados de fructosa y vegetales, entre otros edulcorantes de alto contenido calórico. Estos no incluyen los azúcares intrínsecos naturalmente presentes en la leche y sus derivados, frutas enteras y los vegetales enteros y los carbohidratos no glucémicos.</p> <p><b>Comentario.</b> Se sugiere la inclusión de las expresiones "que incluyen pero no se limitan a", para que no se acoten los productos que entran en esa definición. Por tanto, se sugiere la siguiente redacción:</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Se consideran como azúcares libres los monosacáridos o disacáridos que se añaden intencionalmente a las bebidas, al agua o alimentos durante su procesamiento, elaboración industrial o la preparación casera, por el fabricante, el cocinero o el consumidor. En esta clasificación se incluyen, <b>pero no se limitan a:</b> el azúcar blanco, el azúcar moreno, azúcar en bruto, jarabe de maíz, sólidos de</p>
<p>jarabe de maíz, jarabe de maíz de alta fructosa y/o sus productos invertidos, jarabe de malta, jarabe de arce, edulcorante de fructosa, fructosa líquida, dextrosa anhidra y dextrosa cristalina, <b>azúcares de zumos de fruta y concentrados de frutas y vegetales, entre otros edulcorantes de alto contenido calórico.</b> Estos no incluyen los azúcares intrínsecos naturalmente presentes en la leche y sus derivados, frutas enteras y los vegetales enteros y los carbohidratos no glucémicos.</p> <p>4. <b>Proposición:</b></p> <p>PARÁGRAFO 5º. Se consideran edulcorantes naturales o artificiales distintos al azúcar, los edulcorantes no calóricos que son aquellos aditivos que dan un sabor dulce a los alimentos, sin aportar energía o calorías al producto. Estos incluyen los edulcorantes artificiales no calóricos (aspartame, sucralosa, sacarina, Acelsulfame K, Neonate, potasio de acesulfamo, Eritritol, stevia, sus derivados y otros similares. También se consideran los edulcorantes calóricos tales como los polialcoholes (sorbitol, manitol, maltitol, lactitol, xilitol e isomalt) y similares). Esta categoría no incluye los jugos de fruta, la miel, melaza u otros ingredientes alimentarios que pueden usarse como edulcorantes.</p> <p><b>Comentario.</b> Entre los edulcorantes, se encuentran los naturales y los artificiales, pero al leer la redacción, no se entiende de esta manera, porque habla solo de los no calóricos. Por tanto, se sugiere la siguiente redacción:</p> <p>PARÁGRAFO 5º. Se consideran edulcorantes (naturales o artificiales) distintos a los azúcares libres al azúcar, los edulcorantes no calóricos que son a aquellos aditivos que dan un sabor dulce a los alimentos, sin aportar energía o calorías al producto. Estos incluyen los edulcorantes artificiales no calóricos (incluyen pero no se limitan a: aspartame, sucralosa, sacarina, Acelsulfame K, Neonate, potasio de acesulfamo, Eritritol, stevia, sus derivados y otros similares). También se consideran los edulcorantes calóricos, <b>que incluyen pero no se limitan a:</b> tales como los polialcoholes (sorbitol, manitol, maltitol, lactitol, xilitol e isomalt) y similares). Esta categoría no incluye azúcares de los jugos de fruta, la miel, melaza u otros <b>azúcares libres</b> ingredientes alimentarios que pueden usarse como edulcorantes.</p> <p>5. <b>Proposición.</b></p> <p>PARÁGRAFO 7º. El Gobierno nacional reglamentará la materia para que la Ley de Etiquetado de Alimentos - Ley 2120 de 2021 sirva como instrumento a la U.A.E Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN para la fiscalización y recaudo de este impuesto, con el objetivo de garantizar la consistencia entre el etiquetado y el contenido en gramos de azúcar de las bebidas sujetas al impuesto del cual trata el presente artículo.</p> <p><b>Comentario.</b> La normativa que rige el etiquetado nutricional y frontal de alimentos es la Resolución 810 de 2021 expedida por este Ministerio, la cual está en proceso de revisión. Por tanto, se sugiere la siguiente redacción:</p>	<p>PARÁGRAFO 7º. El Ministerio de Salud y Protección Social reglamentará la materia para que la regulación de etiquetado nutricional y frontal de alimentos la Ley de Etiquetado de Alimentos -Ley 2120 de 2021 sirva como instrumento a la U.A.E Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN para la fiscalización y recaudo de este impuesto, con el objetivo de garantizar la consistencia entre el etiquetado y el contenido en gramos de <b>azúcares libres</b> de las bebidas sujetas al impuesto del cual trata el presente artículo.</p> <p>6. <b>Proposición.</b></p> <p>ARTÍCULO 512-25. BASE GRAVABLE DEL IMPUESTO NACIONAL AL CONSUMO DE BEBIDAS ULTRAPROCESADAS ENDULZADAS. La base gravable del impuesto nacional al consumo de bebidas ultraprocesadas endulzadas con azúcar y bebidas ultraprocesadas endulzadas con edulcorantes naturales o artificiales distintos al azúcar, será en gramos (g) por cada 100 mililitros (100 ml) de bebida, o su equivalente, vendidos por el productor o importados por el importador.</p> <p>ARTÍCULO 512-26. TARIFA DEL IMPUESTO NACIONAL AL CONSUMO DE BEBIDAS ULTRAPROCESADAS ENDULZADAS. La tarifa del impuesto nacional al consumo de bebidas ultraprocesadas endulzadas se expresa en gramos de azúcar (g) por cada 100 mililitros (100 ml) de bebida, o su equivalente, vendidos por el productor o importados por el importador.</p> <p><b>Comentario.</b> Si bien, la tarifa aumentó en la proposición descrita, lo cual es positivo para enriquecer la iniciativa, es importante revisar tanto la base gravable como la misma tarifa, considerando que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Al contar con un impuesto específico asociado a la cantidad de azúcares o de edulcorantes, no se considera el poder adquisitivo de la población, haciendo que, independiente de sus recursos económicos, tengan que pagar el mismo impuesto, mientras que si se aplica un impuesto <i>ad valorem</i> se reduce la inequidad (se pagaría con base en el precio de venta) y podría ser no regresivo<sup>4</sup>.</li> <li>➤ El impuesto <i>ad valorem</i> permite además gravar de la misma manera la totalidad de los productos del mercado, pues, más allá de establecer una tarifa en función de una unidad de medida específica (gramos sobre mililitros), un impuesto <i>ad valorem</i> establecería una tarifa aplicable dependiendo del valor económico del producto en el mercado. Lo anterior, permitiría cumplir con el principio de capacidad económica del contribuyente y con el principio de equidad vertical<sup>5</sup>.</li> </ul> <p><sup>4</sup>Análisis sobre el impacto en el recaudo y el cumplimiento del marco constitucional proyecto de Ley 118c de agosto de 2022 Artículos 43 A 48 El impuesto nacional al consumo de bebidas ultraprocesadas azucaradas: Un impuesto que no atiende a la Equidad Tributaria, al principio de capacidad contributiva y que presenta deficiencias en el recaudo</p> <p><sup>5</sup> Ibid</p>

- > De acuerdo con la investigación y análisis efectuado por Rosa Carolina Sandoval y otros<sup>6</sup>, de los países suramericanos que han implementado el impuesto a las bebidas azucaradas (Argentina, Brasil, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay), la mayoría ha optado por el sistema ad valorem (Argentina, Brasil, Paraguay y Perú), en tanto que tan solo Uruguay ha optado por un impuesto específico y Ecuador, por su parte, ha implementado un sistema mixto.
- > El impuesto ad valorem responde a aumentos del precio de las bebidas azucaradas (gaseosas, té, refrescos, néctares, bebidas energizantes) que se presenten por situaciones de mercado diferentes al impuesto (por ej. ajustes inflacionarios o de precio), lo cual resulta en un mayor recaudo, contrario a lo que sucede tratándose de un impuesto específico, en el que una mayor recaudación sostenible solamente se generaría como consecuencia del incremento del consumo<sup>7</sup>.
- > Adicionalmente, el impuesto ad valorem sería más fácil de controlar por la Dirección de Impuestos y Aduanas, que cuando se tiene un impuesto específico (por niveles de azúcar).

Con base en lo anteriormente expuesto, se sugiere la siguiente redacción:

ARTÍCULO 512-25. BASE GRAVABLE DEL IMPUESTO NACIONAL AL CONSUMO DE BEBIDAS ULTRAPROCESADAS ENDULZADAS. La base gravable del impuesto nacional será por precio de venta a la unidad de bebidas ultraprocesadas endulzadas con azúcares libres y bebidas ultraprocesadas endulzadas con edulcorantes naturales o artificiales distintos a los azúcares libres.

ARTÍCULO 512-26. TARIFA DEL IMPUESTO NACIONAL AL CONSUMO DE BEBIDAS ULTRAPROCESADAS ENDULZADAS. La tarifa del impuesto nacional al consumo de bebidas ultraprocesadas endulzadas será de un 24% aplicado al precio de venta, cuando las bebidas hayan sido endulzadas con edulcorantes o azúcares libres.

7. En relación con las proposiciones a los artículos 512-27, causación del impuesto nacional al consumo de bebidas ultraprocesadas endulzadas, y 512-29, sujeto pasivo del impuesto a las bebidas ultraprocesadas endulzadas, se está de acuerdo con lo propuesto.

8. Proposición.

ARTÍCULO 512-31. DESTINACIÓN: El recaudo obtenido del impuesto a las bebidas ultraprocesadas endulzadas tendrá una destinación específica acorde con los siguientes ítems:

- 40% para inversiones en programas de prevención en salud y nutrición.
- 30% para el desarrollo de infraestructura y servicios asociados con el acceso al agua potable en todo

<sup>6</sup> Impuestos selectivos al consumo de bebidas azucaradas en América Latina y el Caribe\* en Revista Panamericana de Salud Pública, publicada en línea el 16 de septiembre de 2021 doi: 10.26633/RPSP.2021.124 /Ibid.

el país, incluyendo la instalación de bebederos públicos.  
• 30% para la producción, distribución y abastecimiento de alimentos verdaderos en el marco de la agricultura campesina, familiar y comunitaria, la economía popular y los programas destinados a la lucha contra el hambre.

PARÁGRAFO 1. Para efectos del presente impuesto los alimentos verdaderos se entienden como: aquellos que son resultado de un proceso complejo, derivado de la integración de compuestos producidos y disponibles en la naturaleza, contenidos en una matriz alimentaria natural e inocua, que, al ser consumidos por los seres humanos en condiciones de sostenibilidad, equidad, respeto por los ecosistemas, le aportan a estos la energía y los nutrientes necesarios para la realización plena de su vida sana a largo plazo. Los alimentos verdaderos corresponden a aquellos en su estado natural y que tienen un solo ingrediente y comprenden: cereales, tubérculos y plátanos; hortalizas, verduras, leguminosas verdes; frutas; carnes, vísceras, pollo, pescado, huevos y leguminosas secas; frutos secos, leche, agua y en esta resolución se considera también a la fibra dietaria.

Comentario. Los términos utilizados por el modelo de perfil de nutrientes de la Organización Panamericana de la Salud, son alimentos sin procesar o que se pueden llamar "naturales y frescos"; adicionalmente, la fibra dietaria no es un alimento, es un nutriente. El término "verdadero" no resulta adecuado a esta tipología. Por tanto, se sugiere la siguiente redacción:

ARTÍCULO 512-31. DESTINACIÓN: El recaudo obtenido del impuesto a las bebidas ultraprocesadas endulzadas tendrá una destinación específica acorde con los siguientes ítems:

- 40% para inversiones en programas de prevención en salud y nutrición.
- 30% para el desarrollo de infraestructura y servicios asociados con el acceso al agua potable en todo el país, incluyendo la instalación de bebederos públicos.
- 30% para la producción, distribución y abastecimiento de alimentos **sin procesar** verdaderos en el marco de la agricultura campesina, familiar y comunitaria, la economía popular y los programas destinados a la lucha contra el hambre

PARÁGRAFO 1. Para efectos del presente impuesto los alimentos **sin procesar** verdaderos se entienden como: aquellos que son resultado de un proceso complejo, derivado de la integración de compuestos producidos y disponibles en la naturaleza, contenidos en una matriz alimentaria natural e inocua, que, al ser consumidos por los seres humanos en condiciones de sostenibilidad, equidad, respeto por los ecosistemas, le aportan a estos la energía y los nutrientes necesarios para la realización plena de su vida sana a largo plazo. Los alimentos **sin procesar** verdaderos corresponden a aquellos en su estado natural y que tienen un solo ingrediente y comprenden: cereales, **raíces**, tubérculos y plátanos; hortalizas, verduras, leguminosas verdes; frutas; carnes, vísceras, pollo, pescado, huevos y leguminosas secas; frutos secos, leche, agua y ~~en esta resolución se considera también a la fibra dietaria.~~

Con los anteriores ajustes, este Ministerio considera convenientes las proposiciones que se plantean, con el fin de fortalecer el proyecto. Quedamos atentos a resolver cualquier duda sobre el particular y agradecemos, de nuevo, el apoyo a esta importante iniciativa.

Cordialmente,

  
**CAROLINA GÓRCHO MEJÍA**  
 Ministra de Salud y Protección Social

Elaboró: Pamela Elizabeth Vallejo Figueroa, Grupo de Alimentación y Nutrición, Dirección de Promoción y Prevención.  
 Revisó: Claudia Patricia Moreno, Coordinadora Técnica Grupo de Alimentación y Nutrición.  
 Aprobó: Johanna Marcela Barbosa Alfonso, Directora de Promoción y Prevención.  
 Clara Mercedes Suárez Rodríguez, Encargada de las funciones del Viceministro de Salud Pública y Prestación de Servicios.  
 Elsa María Cadena Gacón, Subdirectora de Salud Nutricional, Alimentos y Bebidas.  
 Juan Fernando Romero, Asesor Viceministerio de Salud Pública y Prestación de Servicios.

## CONTENIDO

Gaceta número 1220 - Lunes, 10 de octubre de 2022

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 73 de 2022 Senado, por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones. .... 1

### CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto jurídico del Ministerio de Salud y Protección Social para el Proyecto de ley número 131 de 2022 Senado y 118 de 2022 Cámara, por medio de la cual se adopta una reforma tributaria para la igualdad y la justicia social y se dictan otras disposiciones. .... 8