



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - Nº 1591

Bogotá, D. C., martes, 6 de diciembre de 2022

EDICIÓN DE 25 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 255 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual la nación rinde homenaje público al municipio de Chinavita, departamento de Boyacá y se une a la celebración de los 200 años de su fundación.*

Bogotá D.C., diciembre 1º de 2022

Presidenta

JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO

Comisión Segunda Constitucional

Cámara de Representantes

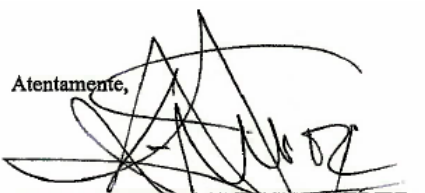
Ciudad

**Referencia:** Informe de Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 255 de 2022, por medio de la cual la nación rinde homenaje público al municipio de Chinavita, departamento de Boyacá y se une a la celebración de los 200 años de su fundación.

Honorables Representantes:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional de la Cámara de Representantes, y de conformidad con lo establecido en el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992 se procede a rendir INFORME DE PONENCIA para primer Debate en Cámara del Proyecto de ley número 255 de 2022 Cámara, por medio del cual la nación rinde homenaje público al municipio de Chinavita, departamento de Boyacá y se une a la celebración de los 200 años de su fundación.

Atentamente,

Atentamente,  
  
WILLIAN FERNEY ALJURE MARTÍNEZ  
Representante a la Cámara  
Circunscripción Transitoria Especial de Paz #7  
Meta - Guaviare

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 255 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual la nación rinde homenaje público al municipio de Chinavita, departamento de Boyacá y se une a la celebración de los 200 años de su fundación.*

El informe de Ponencia de este Proyecto de ley se rinde en los siguientes términos:

#### I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley Número 255 de 2022 fue radicado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 24 de octubre de 2022 por el honorable Representante Jaime Raúl Salamanca. De allí mediante oficio CSCP - 3.2.02.552/2022 (IS) del 16 de noviembre de 2022 fue asignado al honorable Representante Willian Ferney Aljure Martínez para que realizara informe de ponencia ante la Comisión Segunda Constitucional de la Cámara de Representantes

#### II. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene los siguientes fines principales:

1. Asociar a la Nación con la administración municipal a la celebración de los 200 años

de fundación del municipio de Chinavita Boyacá.

2. Hace un reconocimiento a las virtudes de los habitantes del Municipio de Chinavita en el departamento de Boyacá y exalta a este municipio por su invaluable aporte al desarrollo social y económico de la región y a su gran biodiversidad en fauna y flora.
3. Autorizar que las inversiones y presupuestos necesarios para llevar a cabo las obras y eventos que incluyen dicha celebración tengan apoyo financiero de la Nación y sean incluidas por este en el proyecto de ley de presupuesto.

### III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El Municipio de Chinavita fue fundado el 12 de septiembre de 1822 por el presbítero José Joaquín Ramírez Zubieta, y se destaca como importante centro religioso de la Diócesis de Garagoa, ya que es el destino de cientos de fieles en la romería a la Virgen del Amparo de Chinavita la cual se efectúa el primer sábado de septiembre de cada año con la asistencia del señor Obispo y todos los sacerdotes de dicha Diócesis. Las ferias y fiestas del pueblo se realizan iniciando cada año. La fe que profesan por su patrona la virgen del Amparo, lo ha convertido en un centro de peregrinaje para el mes de septiembre.

El municipio de Chinavita Boyacá integraba una de las veredas de Garagoa hasta 1820, dos años después se separó de ese municipio. Más adelante, con el fin de evangelizar estas tierras, el presbítero José Joaquín Zubieta acordó la fundación del pueblo como centro religioso. Al principio se pensó que quedaría donde actualmente queda la vereda Zanja Abajo, pero un extraño efecto luminoso que se manifestó en el sitio que ocupa actualmente Chinavita fue lo que determinó su lugar de emplazamiento.

El fenómeno luminoso era producto de un meteorito y sus destellos se observaban desde Garagoa, Pachavita y Cupavita, de ahí que se le conozca como el municipio luminoso. El nombre también nos da muchas pistas de este suceso, pues China en chibcha significa iluminado y Vita; Cumbre.

Chinavita Boyacá es un municipio del sur oriente del departamento en la provincia de Neira, conocido como el municipio luminoso. Limita con Tibaná, Ramiriquí, Miraflores, Garagoa, Pachavita y Úmbita, goza de un clima variado y unos paisajes muy bonitos que lo hacen propicio para el turismo.

La distribución política del municipio de Chinavita está conformada por 15 veredas y la división de cada una fue basada en la descripción que los habitantes han conocido durante décadas, así como la reconocida por el IGAC ya que no existe Acuerdo de división oficial, a excepción de la vereda Mundo Nuevo que se realizó mediante Acuerdo Municipal número 05 de abril 30 de 1984. El municipio ocupa una extensión de 148.18

km<sup>2</sup>, incluyendo la cabecera municipal, tiene una Extensión área urbana de 0.39 km<sup>2</sup> y una Extensión del área rural de 147.60 km<sup>2</sup>, tiene una Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar) de 1763, Temperatura media de 20 °C.

La economía de Chinavita se basa en el sector agrícola y ganadera, La parte fértil del suelo, produce diversos cultivos. Los habitantes se dedican especialmente a la agricultura, cultivan papa, caña de azúcar, tomate, hortalizas, plátano, café, frutas y fique. Para estas labores se usan métodos rudimentarios como el arado, chuzo y bueyes, muy poco usan técnicas avanzadas o modernas. En la Ganadería predomina el Ganado, vacuno y las razas destacadas son: criollo, normando y cebú. También hay ganado porcino, caprino, caballar, lanar y aves de corral. En cuanto a Minería en la parte rural se encuentran yacimientos de carbón, arena y roca.

El propósito esencial del proyecto apunta entonces a que la Nación concurra a la conmemoración de la histórica efeméride, atendida la importancia que, para la región, el departamento y el país ha tenido el municipio de Chinavita. Las inversiones públicas que para el efecto se hagan, contribuyan a redimensionar el proceso de desarrollo socioeconómico, cultural y educativo que vive la región del Valle de Tenza y concretamente el ya citado Municipio de Chinavita.

### IV. IMPACTO FISCAL

Con base en el ordenamiento jurídico, con fundamento legal y refuerzo en la fuente jurisprudencial de la Corte Constitucional y del Consejo de Estado, el Congreso de la República tiene iniciativa en materia de gasto público. En consecuencia el legislativo se encuentra facultado para presentar y aprobar proyectos de ley que impliquen gasto, sin perjuicio que la inclusión de dicho gasto en las partidas presupuestales anuales sea iniciativa exclusiva del gobierno.

Frente al tema se ha expresado la Corte Constitucional, en Sentencias como la C-343 de 1995, C-360 de 1996, C-782 de 2001, C-015 de 2009, C-290 de 2009 entre otras, en las que se ha dado desarrollo al tema concluyendo que mediante iniciativa parlamentaria y que sirven como *título para posteriormente a iniciativa del Gobierno, se incluyan en la ley anual de presupuesto las partidas necesarias para atender esos gastos*” (Sentencia C-343 de 1995) M. P. Vladimiro Naranjo Mesa, Corte Constitucional).

Al respecto la sentencia C-290 de 2009 M. P. Gabriel Mendoza Martelo, se pronuncia a su vez sobre la posibilidad de que el legislativo actúe sobre la ordenación de gasto Público o lo autorice dentro de las leyes que rinden honores de la siguiente manera:

**“GASTO PÚBLICO:** Competencia del gobierno para autorizar o no las partidas autorizadas en el proyecto de presupuesto/ **GASTO PÚBLICO-**Asignación presupuestal para la realización de gastos autorizados por ley es eventual

Siempre que el Congreso de la República haya incluido la autorización del gasto en una ley, el Gobierno tiene competencia para incorporar las partidas autorizadas en el proyecto de presupuesto, pero también puede abstenerse de hacerlo, pues le asiste un margen de decisión que le permite actuar en tal sentido y “de acuerdo con la disponibilidad de los recursos y las prioridades del Gobierno, siempre de la mano de los principios y objetivos generales señalados en el Plan Nacional de Desarrollo, en el estatuto orgánico del presupuesto y en las disposiciones que organizan el régimen territorial repartiendo las competencias entre la Nación y las entidades territoriales”. Así pues, la asignación presupuestal para la realización de gastos autorizados por ley es eventual y la decisión acerca de su inclusión le corresponde al Gobierno, luego el legislador no tiene atribución para obligar al Gobierno a que incluya en el presupuesto alguna partida específica y, por ello, cuando a la autorización legal previa el Congreso agrega una orden con carácter imperativo o perentorio dirigida a que se apropien en el presupuesto las sumas indispensables para ejecutar el gasto autorizado, la ley o el proyecto de ley están afectadas por un vicio de inconstitucionalidad derivado del desconocimiento del reparto de las competencias relativas al gasto público entre el legislador y el Gobierno”.

Dicho impacto fiscal finalmente sería determinado por el Gobierno puesto que la presente ley solo pretende autorizar al Gobierno a incorporarlo en el presupuesto y no es una orden imperativa hacia el Gobierno Nacional, ni implica presión alguna sobre el Gasto Público de manera que están claras las competencias y se respetan las funciones propias del Gobierno para considerar la incorporación de las partidas autorizadas de acuerdo con la disponibilidad de recursos y con el marco fiscal de mediano plazo.

En conclusión al no hacer una asignación directa ni quebrantar competencias de orden financiero sino que simplemente dando autorización al competente para asignar recursos, libertad para asociarse con la entidad territorial correspondiente, el presente proyecto de ley no configura un impacto fiscal por sí misma, y en el momento determinado de hacer uso de los recursos la decisión estará en cabeza de los organismos técnicos indicados.

#### V. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

- (i) Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.

- (ii) Que el congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.
- (iii) Que el congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.
- (iv) Que el congresista haya participado en los debates y/o haya votado.
- (v) Que la participación del congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.


Teniendo en cuenta lo anterior, con relación al presente proyecto de ley, me permito indicar que no se encuentra causal que permita inferir que nos encontramos frente algún conflicto de interés que impida presentar o votar el presente proyecto.

#### VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

En las etapas surtidas del presente proyecto incluyendo el informe de ponencia positiva, no hemos hecho proposición de modificación alguna a su articulado, razón por la cual no se registran posibles modificaciones al proyecto y se respeta la esencia de lo radicado por su autor el Honorable Representante Jaime Raúl Salamanca, asumimos la asignación de ponencia en su integridad y sin objeciones.

#### VII. PROPOSICIÓN

Con base en lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo estipulado en la Ley 5ª de 1992 presentamos informe de Ponencia Positiva y en consecuencia solicitamos a la honorable comisión dar trámite al primer debate del **Proyecto de ley número 255 de 2022**, por medio de la cual la nación rinde homenaje público al municipio de Chinavita, departamento de Boyacá y se une a la celebración de los 200 años de su fundación.

  
WILLIAN FERNEY ALJURE MARTÍNEZ  
Representante a la Cámara  
Circunscripción Transitoria Especial de Paz #7  
Meta – Guaviare

#### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 255 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual la nación rinde homenaje público al municipio de Chinavita, departamento de Boyacá y se une a la celebración de los 200 años de su fundación.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1º.** La nación se vincula a la conmemoración y homenaje público al municipio de Chinavita en el departamento de Boyacá; con motivo

de la celebración de los doscientos años (200) años de su fundación, efemérides que se cumple el día 12 de septiembre de dos mil veintidós (2022).

**Artículo 2º.** La Nación hace un reconocimiento a las virtudes de los habitantes del Municipio de Chinavita en el departamento de Boyacá y exalta a este municipio por su invaluable aporte al desarrollo social y económico de la región y a su gran biodiversidad en fauna y flora.

**Artículo 3º.** A partir de la promulgación de la presente ley, y conforme a lo establecido en los artículos 150, 288, 334, 339, 341 y 345 de la Constitución Política; las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001 y sus Decretos reglamentarios, así como en la Ley 819 de 2003, autorizase al Gobierno Nacional para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación, las apropiaciones presupuestales necesarias, que a través del Sistema Nacional de Cofinanciación, permitan ejecutar y entregar a la comunidad chinavitense los siguientes proyectos locales de carácter social y ecológico que son de utilidad pública para beneficio de la comunidad, y que tienen concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo vigente así:

1. Pavimentación de vías urbanas del Municipio de Chinavita.
2. Construcción de Cubierta y placa deportiva en la vereda de Zanja Arriba.
3. Construcción de 2000 metros de Placa Huellas Rurales.
4. Construcción de 200 soluciones de vivienda rural dispersa.
5. Construcción de 200 mejoramientos de vivienda rural.
6. Otorgamiento de subsidios de vivienda urbanos.
7. Proceso de pintura y arreglo de 650 fachadas del casco histórico y urbano del Municipio.
8. Construcción de tres (3) acueductos rurales.
9. Remodelación y mantenimiento de la Plaza Cultural y Deportiva “La Verónica”.
10. Formulación y construcción del distrito de riego de las veredas de Valle, Quinchos, Fusa y Cupavita.
11. Formulación y construcción del sendero ecológico y teleférico a la Reserva Natural de “Mundo Nuevo”.

**Parágrafo.** El Gobierno nacional queda autorizado para efectuar los traslados, créditos o contracréditos presupuestales, así como para la celebración de los convenios interadministrativos entre la Nación y el municipio de Chinavita, a fin de ejecutar los proyectos a los cuales se refiere el presente artículo.

**Artículo 4º.** Facúltase al Gobierno nacional y al Congreso de la República para expedir los reconocimientos documentales que exalten el onomástico del Municipio de Chinavita.

**Artículo 5º.** La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación.

De los honorables Congresistas de la República.



WILLIAN FERNEY ALJURE MARTÍNEZ  
Representante a la Cámara  
Circunscripción Transitoria Especial de Paz #7  
Meta - Guaviare

\*\*\*

## INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 271 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual se crean los Consultorios Psicológicos Comunitarios en las Facultades de Psicología de las Instituciones de Educación Superior.*

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de Cámara de Representantes, conforme a lo establecido en la Ley 5ª de 1992, al Proyecto número 271 de 2022 Cámara, “Por medio de la cual se crean los Consultorios Psicológicos Comunitarios en las Facultades de Psicología de las Instituciones de Educación Superior”

### I. COMPETENCIA

Considero que la comisión Sexta de la Cámara de Representantes es la competente en materia de turismo para debatir, votar o archivar el Proyecto de ley 271 de 2022 Cámara “Por medio de la cual se crean los Consultorios Psicológicos Comunitarios en las Facultades de Psicología de las Instituciones de Educación Superior”, de acuerdo con las consideraciones que a continuación voy a exponer.

### II. SÍNTESIS DEL PROYECTO

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto la creación de los Consultorios Psicológicos Comunitarios adscritos a las Facultades de Psicología reconocidas por el Ministerio de Educación, con el fin de que los estudiantes de los últimos semestres de los programas de psicología obtengan una formación integral mediante la aplicación de métodos teóricos y prácticos a través de los consultorios en donde deberán atender pacientes en situaciones de necesidades psicológicas. Lo anterior, siempre bajo la guía y supervisión del personal docente de los respectivos Consultorios. A su vez, la iniciativa también pretende conjurar el déficit que padece el sistema de atención de salud mental, puesto que a través de la creación de los Consultorios se facilita el acceso a una atención psicológica asequible, oportuna y de calidad a favor de aquellos beneficiarios que por sus condiciones socioeconómicas no pueden acudir a otros mecanismos de apoyo psicológico.

### III. JUSTIFICACIÓN

- **INCREMENTO EN LOS CASOS DE NECESIDADES PSICOLÓGICAS.**

La pandemia por Covid-19 aumentó los trastornos mentales en Colombia. Lo anterior, encuentra asidero en los resultados de la Encuesta Nacional de Salud Mental que realizó el grupo Allianz Colombia, en donde los médicos que integran este grupo destacaron que cuatro de cada cinco personas requieren ayuda o atención por trastornos mentales. Adicionalmente, el estudio indicó que, en la mayoría de los casos, se atendieron personas con episodios de ansiedad, depresión, insomnio, manejo del duelo, violencia familiar, entre otras situaciones.

Ahora, hay que destacar que, si bien la pandemia detonó el desarrollo de los problemas de salud mental, estos ya se encontraban en aumento. De conformidad con el Boletín de Salud Mental emitido por el Ministerio de Salud y Protección Social para el año 2018, es creciente el porcentaje de personas atendidas por trastornos mentales, puesto que estas se desarrollan mediante la adopción de hábitos como el consumo de alcohol u otras sustancias psicoactivas y por situaciones como pérdidas familiares, separaciones, violencia, acoso y/o abuso sexual. En este mismo sentido, el Informe agregó que la tasa de mortalidad por conductas suicidas también va en aumento como desenlace de los problemas de salud pública.

Sobre la base, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, sostuvo que 2.689 personas murieron a causa del suicidio en el año 2021 y 1.860 personas han muerto de enero a agosto del presente año. Estas cifras son reveladoras y son una evidente muestra de la emergencia de salud pública que está atravesando el país. Por esa razón, se requiere incentivar el uso de todos los mecanismos de atención psicológica públicos y privados y, asimismo, aumentar el catálogo de ofertas de asistencia mental para que todos los ciudadanos puedan acceder a estos servicios de salud de conformidad con sus necesidades y capacidades económicas.

- **DÉFICIT DE ATENCIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD MENTAL**

En relación con lo anteriormente expuesto, la demanda de los servicios de consultoría psicológica ha incrementado como consecuencia del aumento de los pacientes que padecen trastornos mentales; sin embargo, no todas las personas que requieren atención psicológica la reciben de forma efectiva.

Según la última encuesta de salud mental realizada por el Ministerio de Salud y Protección social, para el año 2015, se estableció que aproximadamente el 52,2% de los jóvenes encuestados, con edades entre 12 a 17 años, padecían de síntomas de trastornos como depresión o ansiedad. Sólo el 53,8% de los jóvenes que solicitaron el servicio de apoyo psicológico, recibieron algún tipo de atención en salud mental a través de instituciones de salud u otras entidades del sistema de seguridad social.

Lo que permite inferir que tan solo la mitad de las personas encuestadas recibieron de forma efectiva el tratamiento psicológico y la otra mitad, se vio enfrentada a la desatención en salud mental.

Adicionalmente, dentro de la citada encuesta, se destaca que las personas que afirmaron padecer trastornos mentales se abstienen de solicitar atención psicológica como consecuencia de “barreras estructurales” como la localización de los consultorios psicológicos, los costos de transporte y del servicio. Así entonces, es posible concluir que estas barreras inciden de forma negativa en la asistencia oportuna de la atención psicológica, así como la continuidad de los tratamientos de las patologías.

- **INSUFICIENCIA DE INGRESOS PARA ACCEDER A UNA ATENCIÓN**

Contar con asistencia psicológica profesional puede ser un lujo para muchas personas, puesto que acceder a este tipo de servicios puede verse limitado por distintos factores. Por un lado, encontramos que las personas que se encuentran vinculadas al sistema de seguridad social pueden solicitar consultas psicológicas a bajos costos, sin embargo, acceder a una de ellas puede ser objeto de una larga lista de espera. Y, por otro lado, encontramos a aquellos que no se encuentran vinculados a una IPS o que prefieren acudir a un profesional en psicología particular. En el último caso, si bien los psicólogos no manejan tarifas preestablecidas, en el mercado encontramos consultas por hora desde 50.000 pesos hasta 200.000 pesos. Lo anterior, dependiendo de la experiencia y especialidades de los profesionales en psicología.

Entonces, encontramos que, aunque hay variedad de ofertas de atención en salud mental, hay un grupo de población que prescinde de los servicios ofrecidos por el sistema de salud y acuden a las consultorías particulares las cuales, no son asequibles en todos los hogares.

En este orden de ideas se debe tomar en cuenta lo indicado por la OMS, cuando señaló que, en los países con altos ingresos el 70% de las personas con trastornos recibían un tratamiento psicológico y, por el contrario, en los países con ingresos bajos solo el 12% de las personas con psicosis reciben atención en salud mental. Al respecto, se debe destacar que Colombia, si bien no es considerado como uno de los países más pobres del mundo, el salario mínimo que recibe parte de la población del país solo alcanza para cubrir los gastos básicos para la subsistencia de los hogares, así que un psicólogo resulta ser un gasto suntuoso.

- **ACCESIBILIDAD DE TRATAMIENTOS PSICOLÓGICOS EFECTIVOS.**

Dentro del mercado encontramos diversas ofertas de atención psicológica, el dónde una persona puede decidir por acudir al apoyo psicológico proporcionado por el sistema de seguridad social en salud, un profesional en psicología independiente o las líneas de atención psicológicas proporcionadas

por diversas entidades públicas o privadas, sin embargo, estas no garantizan una atención efectiva ni la continuidad de un tratamiento.

Como se mencionó en el acápite anterior, acceder a la asistencia psicológica ofrecida por los consultorios de las entidades prestadoras de salud y por los profesionales independientes, puede verse obstaculizada por largas listas de espera y por los altos costos de las consultas, que conllevan a que el paciente prescinda de la consultoría. A su vez, las líneas de atención psicológica no son suficientes, ya que, si bien prestan una asistencia que puede considerarse “inmediata”, no garantizan el efectivo tratamiento psicológico ni la continuidad de la asistencia de conformidad con las necesidades del paciente.

Así entonces, ante las deficiencias de las ofertas existentes en atención psicológica, se refleja la necesidad de garantizar mecanismos de atención que propendan por el fácil acceso, disponibilidad y continuidad de los servicios de consultoría, atendiendo los requerimientos que el trastorno psicológico demanda, ofreciendo un seguimiento a los avances del procedimiento de asistencia y proporcionando diversos métodos de atención a favor de la accesibilidad del paciente.

- **FUNCIÓN SOCIAL DE LA PROFESIÓN DE PSICOLOGÍA**

Dentro de un Estado Social de Derecho como lo es Colombia, el Estado y la comunidad en general trabajan en conjunto para asegurar el respeto y garantizar el goce efectivo de los derechos de las personas. Así entonces, el ejercicio de la profesión no solo consiste en prestar un servicio a cambio de una remuneración como sustento de vida, sino que implica un compromiso de carácter social.

La salud mental como componente inherente al derecho a la salud es un asunto de interés general, en virtud de que el bienestar psicológico se refleja en todas las relaciones interpersonales e influyen en la sana convivencia. Es por ello, que la labor de un profesional en psicología es relevante dentro de la sociedad, ya que el profesional desempeña actividades enfocadas al acompañamiento emocional, así como estrategias de desarrollo humano y cognitivo. Todo, en aras de procurar el bienestar mental del individuo y de la sociedad en general.

#### IV. SUSTENTACIÓN JURÍDICA.

##### 4.1 FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

No existe precepto constitucional que regule expresamente la salud mental, sin embargo, tal como lo ha establecido la Corte Constitucional, se entiende que el derecho a la salud es un derecho que comprende una amplia gama de factores, en donde encontramos la salud mental. En estos términos, los preceptos constitucionales relacionados con la salud mental como extensión del derecho a la salud son:

- **Artículo 13.** Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.
- **Artículo 47.** El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.
- **Artículo 49.** La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud. Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. También, establecer las políticas para la prestación de servicios de salud por entidades privadas, y ejercer su vigilancia y control. Así mismo, establecer las competencias de la Nación, las entidades territoriales y los particulares, y determinar los aportes a su cargo en los términos y condiciones señalados en la ley. Los servicios de salud se organizarán en forma descentralizada, por niveles de atención y con participación de la comunidad. La ley señalará los términos en los cuales la atención básica para todos los habitantes será gratuita y obligatoria. Toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y la de su comunidad.

##### 4.2. FUNDAMENTOS JURISPRUDENCIALES

- **DERECHO A LA SALUD COMO DERECHO FUNDAMENTAL. SENTENCIA T-020 DE 2013.**

En primer lugar, se debe resaltar que la Constitución Política de Colombia no establece expresamente que la salud es un derecho, sino que le asigna un carácter de servicio público a cargo del Estado. Por esta razón, el legislador, así como los jueces colombianos, le han dado a la salud el alcance de derecho fundamental por su intrínseca relación con el derecho a la vida y como presupuesto que

tiene el individuo para gozar de sus demás garantías fundamentales.

En estos términos, la Corte Constitucional, mediante la sentencia anteriormente citada, señaló que la salud es derecho de “carácter fundamental” y lo definió como la facultad que tiene toda persona para mantener las condiciones normales de su funcionamiento orgánico, físico y mental y con ello, garantizar a la persona condiciones de vida dignas. En este mismo sentido, la Corporación establece que el derecho a la salud se debe prestar y garantizar bajo condiciones de oportunidad, continuidad, eficiencia y calidad, de acuerdo con el principio de integralidad.

• **DERECHO A LA SALUD Y EXTENSIÓN A LA SALUD MENTAL. SENTENCIA T-306 DE 2006.**

La Corte Constitucional estimó que para determinar la extensión del derecho la salud era necesario remitirnos a los tratados internacionales de derechos humanos que integran el bloque de constitucionalidad del ordenamiento jurídico colombiano.

En este orden de ideas, la Corporación citó el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, cuyo artículo 12 consagra el derecho a la salud y establece que todas las personas gozan del derecho al “disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental” y a su vez, señaló que, dentro del Protocolo de San Salvador, establece que “toda persona tiene derecho a la salud, entendida como el disfrute del más alto nivel de bienestar físico, mental y social”. Así, para concluir que el derecho a la salud mental es parte integrante del derecho a la salud.

• **ALCANCE Y CONTENIDO DEL DERECHO A LA SALUD MENTAL. SENTENCIA T-001 DE 2021.**

Mediante la citada sentencia, la Corte realizó un recuento jurisprudencial mediante el cual se permitió establecer que, de conformidad con los tratados internacionales que integran el bloque de constitucionalidad, todos los habitantes del país tienen el derecho de disfrutar del mayor nivel posible de salud mental. Además, señaló que la salud mental es un derecho fundamental y prioritario de la salud pública.

En este mismo sentido, la Corporación sostuvo que, para garantizar la atención integral de la salud mental, la asistencia psicológica debe integrar el diagnóstico, tratamiento y rehabilitación de los trastornos mentales. A reglón seguido, indicó que la atención en salud mental debe contener:

- (i) atención integral e integrada y humanizada por el equipo humano y los servicios especializados en salud mental;
- (ii) información clara, oportuna, veraz y completa de las circunstancias relacionadas con su estado de salud, diagnóstico, tratamiento y pronóstico, incluyendo el propósito, método, duración probable y beneficios que se

esperan, así como sus riesgos y las secuelas de los hechos o situaciones causantes de su deterioro y de las circunstancias relacionadas con su seguridad social; y

- (iii) la atención especializada e interdisciplinaria y los tratamientos con la mejor evidencia científica de acuerdo con los avances científicos en salud mental.

## V. REFERENCIAS

- Organización Mundial de la Salud – OMS. (2022, 17 de junio). La OMS subraya la urgencia de transformar la salud mental y los cuidados conexos. Recuperado de: <https://www.who.int/es/news/item/17-06-2022-who-highlights-urgent-need-to-transform-mental-health-and-mental-health-care>
- Corte Constitucional. Expediente T-1159436. (M. P. Humberto Antonio Sierra Porto; 19 de abril de 2006)
- RCN Radio. (2022, 17 de abril). La pandemia y salud mental: estudio revela aumento de estas enfermedades en el país. Recuperado de: <https://www.rcnradio.com/salud/pandemia-y-salud-mental-estudio-revela-aumento-de-estas-enfermedades-en-el-pais>
- Ministerio de Salud y Protección Social. (2018). Boletín de Salud Mental. Análisis de indicadores en salud mental por territorio. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/ENT/boletin-onsm-abril-2018.pdf>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. (2021). Salud mental en Colombia: un análisis de los efectos de la pandemia. Recuperado de: <https://ascofapsi.org.co/pdf/Noticias/Estad%C3%ADstica%20de%20Salud%20mental%20en%20Colombia-%20pandemia%202021%20.pdf>
- Organización Mundial de la Salud – OMS. (2022, 17 de junio). La OMS subraya la urgencia de transformar la salud mental y los cuidados conexos. Recuperado de: <https://www.who.int/es/news/item/17-06-2022-who-highlights-urgent-need-to-transform-mental-health-and-mental-health-care>

## VI. CONFLICTO DE INTERESES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

Se estima que la discusión y aprobación del presente Proyecto de ley podría no genera conflictos de interés debido a beneficios particulares, actuales y directos a los congresistas conforme a lo dispuesto en la ley, toda vez que busca fortalecer y fomentar la salud mental de la sociedad, función del Congreso de la República.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

## VII. PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable y, en consecuencia, solicito a los miembros de la Honorable Comisión VI de la Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de ley número 271 de 2022 Cámara**, por medio de la cual se crean los Consultorios Psicológicos Comunitarios en las Facultades de Psicología de las Instituciones de Educación Superior:



INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO  
Representante a la Cámara Coordinadora Ponente

### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 271 DE 2022

por medio de la cual se crean los Consultorios Psicológicos Comunitarios en las Facultades de Psicología de las Instituciones de Educación Superior.

**Artículo 1º. Objeto.** El objeto de la presente ley es crear los consultorios psicológicos comunitarios adscritos a las facultades de psicología oficialmente reconocidas por el Ministerio de Educación.

**Artículo 2º. Definición.** El Consultorio psicológico comunitario será un espacio de aprendizaje práctico, el cual permitirá a los estudiantes de las facultades de psicología desenvolverse en los procesos de acompañamiento y/o consejería a favor de las personas en condiciones de vulnerabilidad que necesitan asistencia personal en salud mental.

Los procesos de acompañamiento psicológico se realizan bajo un ambiente de control y supervisión por parte del personal docente y administrativo designado por parte de la respectiva Facultad de psicología, los cuales acompañarán, guiarán y autorizarán todas las actuaciones de los estudiantes como parte del ejercicio académico y de formación profesional.

Los servicios prestados a través de los consultorios psicológicos comunitarios serán gratuitos, razón por la cual, en ningún caso, los estudiantes y/o personal docente podrán recibir contraprestaciones económicas por parte de los pacientes.

**Artículo 3º. Principios.** El funcionamiento de los Consultorios Psicológicos comunitarios se regirán bajo los siguientes principios generales:

- **Educación práctica:** el Consultorio psicológico comunitario promueve procesos de aprendizaje a partir del relacionamiento que realizan los estudiantes de las facultades de psicología con personas que, por su condición de vulnerabilidad, son beneficiarios de los servicios de acompañamiento y asistencia en salud mental.
- **Formación integral:** por medio del Consultorio, los estudiantes adquieren la formación académica, práctica, social y ética que debe adquirir cualquier profesional en la psicología. Así, entonces, mediante la inmersión de los estudiantes en el escenario que proporciona el Consultorio, los estudiantes adquieren experiencia a partir de casos que les permiten desarrollar y ejercer las habilidades necesarias para el ejercicio profesional.
- **Interés general:** la atención proporcionada por parte de los Consultorios psicológicos tiene como fin brindar servicios en salud mental a favor de las personas menos favorecidas. Con ello, se propende a conjurar el déficit de atención psicológica y mermar los trastornos mentales que sufre la salud pública del país.
- **Gratuidad:** el consultorio psicológico comunitario presta servicios de forma gratuita a favor de personas que son beneficiarias en virtud de sus condiciones socioeconómicas.
- **Accesibilidad:** el Consultorio garantiza a los estudiantes, docentes y pacientes el acceso sin discriminaciones a las instalaciones, información y plataformas usadas para prestar el servicio psicológico. En este mismo sentido, el Consultorio proporciona a los beneficiarios del servicio condiciones de horario y plataformas virtuales de atención para mayor facilidad en el acceso al acompañamiento psicológico.
- **Confidencialidad:** los estudiantes, docentes y/o personal administrativo de los Consultorios no podrán revelar información obtenida de los pacientes durante las labores de asistencia o consultoría psicológica, a excepción de situaciones en donde sean autorizados por el paciente o que, por situaciones particulares, dicha información deba ser revelada para evitar perjuicios o la comisión de un delito.
- **Integralidad:** los servicios de asistencia psicológica proporcionados por el Consultorio son suministrados de manera completa, para prevenir, asistir y/o curar los trastornos mentales que sean atendidos.

### Artículo 4º. Objetivos de los Consultorios psicológicos comunitarios.

1. Fortalecer la formación profesional de los estudiantes de psicología a través de experiencias en donde se articulan los



conocimientos teóricos y prácticos a partir de la atención de pacientes con necesidades de apoyo psicológico.

2. Facilitar el acceso al servicio de salud mental y contribuir a que las personas en situación de vulnerabilidad obtengan una atención psicológica oportuna y de calidad.
3. Generar conciencia acerca de la incidencia de la salud mental dentro de la sociedad y la necesidad del apoyo psicológico oportuno a favor de niños y jóvenes en proceso de formación, así como población en riesgo como consecuencia de la violencia o abuso.
4. Promover la atención psicológica de los consultorios psicológicos comunitarios para conjurar las deficiencias del sistema de salud ante la alta demanda de servicios y la imposibilidad de obtener una atención oportuna.
5. Garantizar el apoyo psicológico integral para prevenir y tratar trastornos psicológicos a través de protocolos de diagnóstico, intervención e investigación.
6. Incentivar la atención psicológica dentro de los ámbitos familiares, escolares y laborales para generar ambientes de desarrollo sano y mejorar la convivencia social.

**Artículo 5°. Creación y funcionamiento de los consultorios psicológicos comunitarios.** Las instituciones de educación superior que ofrezcan el programa de pregrado en psicología tendrán un consultorio psicológico comunitario, previa autorización de los Ministerios de Educación y Salud.

Para la creación y funcionamiento de los Consultorios, estos deberán cumplir con las condiciones que disponga el Gobierno Nacional.

Los Ministerios de Educación y de Salud serán los encargados de llevar la vigilancia y control del correcto funcionamiento de los consultorios.

Parágrafo Transitorio: el Gobierno Nacional reglamentará la materia dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de esta ley.

**Artículo 6°. Servicios de los consultorios psicológicos comunitarios.**

Los Consultorios prestarán servicios de evaluación de estados de salud mental, pronóstico y tratamiento de disfunciones personales que padezca el paciente, diseño y desarrollo de programas diagnósticos e intervención psicológica, test psicológicos, entrevistas, observaciones y registro de conductas; así como todos aquellos otros servicios que guarden relación y permitan el cumplimiento de los principios y objetivos establecidos en esta ley.

Estas prestaciones se desarrollarán por parte de los estudiantes de las facultades de psicología, bajo el acompañamiento, guía, supervisión y control del personal docente del Consultorio.

Se considerarán aptos para desarrollar actividades dentro del Consultorio, aquellos estudiantes de psicología que obtengan la aprobación de por lo menos la mitad de los créditos académicos del plan de estudios del respectivo programa o hasta su finalización. La prestación de los servicios en el Consultorio por parte de los estudiantes no podrá ser menor a un (1) semestre ni extender tres (3) semestres. En aplicación de los principios de autonomía universitaria, cada institución de educación superior definirá dentro de ese rango el tiempo de prestación de los diferentes servicios a cargo de los estudiantes.

El Consultorio, como componente de la formación práctica del estudiante de psicología, hará parte de las opciones de grado para obtener el título profesional.

**Parágrafo 1°.** el Consultorio psicológico comunitario podrá prestar los servicios, previo consentimiento informado al paciente. Por tanto, los estudiantes y/o docentes deberán comunicar al usuario las intervenciones que se practicarán, los riesgos o efectos favorables que puedan ocurrir, el tiempo del tratamiento y el alcance de este. En caso de que el paciente sea un menor de edad o dependiente, se requerirá el consentimiento del acudiente.

**Parágrafo 2°.** si durante la prestación del servicio, se debe hacer uso de material psicotécnico, se requerirá la asistencia obligatoria de un profesional en psicología. Los estudiantes podrán aprender su manejo, siempre y cuando cuenten con el acompañamiento y supervisión del docente.

**Parágrafo 3°.** los Consultorios tienen la obligación de confidencialidad respecto a la información obtenida de los pacientes en desarrollo de la labor de asistencia psicológica. Se encontrarán autorizados a revelar tal información cuando cuenten con el consentimiento del paciente y/o acudiente o cuando se enfrenten a situaciones particulares que de no hacerlo se afectaría la integridad del paciente u otra persona.

**Parágrafo 4°.** los estudiantes y/o personal docente que integren los Consultorios, tienen el deber de informar a los organismos competentes, acerca de violaciones de derechos, malos tratos, abusos y condiciones degradantes a los que sea sometido el paciente.

**Parágrafo 5°.** los Consultorios no podrán recetar ni autorizar ningún tipo de medicamento para tratar los trastornos psicológicos.

**Parágrafo 6°.** la labor desempeñada por los estudiantes dentro de los Consultorios psicológicos comunitarios se certificará como experiencia laboral.

**Artículo 7°. Beneficiarios de los servicios.**

Los Consultorios psicológicos comunitarios prestarán servicios de acompañamiento psicológico a sujetos en situación de vulnerabilidad y especial protección constitucional, tales como las personas que no ostenten con los recursos económicos para

contratar un profesional en psicología u obtenerlo de forma oportuna a través de los mecanismos que ofrece el Gobierno.

El Consultorio deberá hacer una previa evaluación de la situación socioeconómica particular del paciente que solicita la asistencia psicológica. En los casos en que él se estime improcedente la atención del paciente, el Consultorio deberá informar y justificar las razones de la determinación.

Parágrafo: se tendrán como pacientes de atención prioritaria, aquellos que cumplan con las condiciones socioeconómicas anteriormente señaladas y que, además, sean personas con trastornos psicológicos y víctimas de violencia o acoso de cualquier tipo.

**Artículo 8°. Continuidad en la prestación del servicio.**

Los estudiantes pertenecientes al Consultorio atenderán de forma periódica a los pacientes que se encuentren bajo su responsabilidad y en este mismo sentido, cuando el estudiante culmine su proceso dentro del Consultorio, deberá entregar el historial psicológico y la evolución del proceso del paciente al estudiante que lo sustituya. El procedimiento relativo a la sustitución y entrega de los historiales psicológicos serán determinados por la Dirección de los Consultorios psicológicos comunitarios.

Durante los recesos y vacaciones académicos dispuestos por la Institución de Educación Superior, los estudiantes continuarán ejecutando todas las gestiones y los actos tendientes al desarrollo de la asistencia psicológica brindada a favor de los pacientes.

**Artículo 9°. Apoyos pedagógicos y tecnológicos.**

Las Instituciones de Educación Superior deberán implementar planes pedagógicos para complementar y especializar la formación teórica del estudiante. Asimismo, facilitarán el uso de herramientas tecnológicas que apoyen el proceso de aprendizaje y simplifiquen las labores del Consultorio.

Los Consultorios deberán contar con los medios para poner a disposición del usuario la trazabilidad del servicio prestado, así como la documentación, según sea requerido por este, donde se dé cuenta de la atención recibida, el acompañamiento brindado y los resultados correspondientes.

De acuerdo con reglamentos de las instituciones de educación superior, los Consultorios podrán prestar servicios de apoyo psicológico bajo la modalidad virtual.

**Artículo 10. Sistema de información sobre la gestión de los Consultorios psicológicos comunitarios.**

Los Ministerios de Salud y Educación implementarán un sistema de información para apoyar la elaboración de políticas públicas con el fin de armonizar la oferta de servicios de acompañamiento psicológico prestados por los Consultorios.

Los Consultorios deberán reportar anualmente a este sistema los datos estadísticos que permitan determinar la gestión adelantada, teniendo en cuenta aspectos como el número de estudiantes vinculados, el tipo de consultas atendidas y la población beneficiaria.

**Artículo 11. Vigencia.** La presente ley entra en vigencia a partir de su publicación.

  
INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO  
Representante a la Cámara Coordinadora Ponente

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

**SUSTANCIACIÓN**

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 02 de diciembre de 2022

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 271 de 2022 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREAN LOS CONSULTORIOS PSICOLÓGICOS COMUNITARIOS EN LAS FACULTADES DE PSICOLOGÍA DE LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR"**.

Dicha ponencia fue firmada por la **Honorable Representante INGRID MARLEN SOGAMOSO**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 748 / del 02 de diciembre de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**RAUL FERNÁNDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario

\*\*\*

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 278 DE 2022 CÁMARA**

*por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o ley del transporte público masivo y colectivo sostenible y no contaminante.*

**1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA.**

El 9 de noviembre de 2022, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes, el Proyecto de ley número 278 de 2022 Cámara "por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante" de iniciativa de los honorables Representantes; Luis Carlos Ochoa Tobón, Julián Peinado, Yulieth Andrea Sánchez, Jezmi Barraza, Elkin Ospina, Carlos Quintero, German Roza Anís.

El 30 de noviembre de 2022, fui designado por la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara, como ponente del precitado proyecto de ley.

## 2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

Este proyecto tiene como propósito, contribuir a la sostenibilidad ambiental, enfrentar el cambio climático y mejorar la calidad del aire en las ciudades, promoviendo la renovación del parque automotor del transporte público masivo y colectivo de pasajeros, con la provisión de infraestructura de transporte y material rodante con baja o cero emisiones.

En esencia, el presente proyecto de ley busca incorporar una nueva modalidad de vinculación de vehículos idóneos para la prestación del servicio público de transporte masivo y colectivo, con la cual además de contribuir a la renovación del parque automotor a través de la incorporación de equipos modernos, con combustibles de baja o de cero emisiones que aportan al mejoramiento de la calidad del aire, se contribuye a la sostenibilidad financiera y social en la prestación del servicio de transporte masivo y/o público colectivo.

Asimismo, esta ley busca optimizar el costo de financiación de dicho material rodante en la medida que las tasas de interés que se le cobran a las entidades competentes son inferiores a las que se les cobran a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o colectivo. La reducción de la tasa le permite al Estado, eventualmente, disponer de mayores recursos para financiar la expansión o mejora del transporte público.

## 3. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA.

### 3.1. CONSTITUCIONAL.

El artículo 13 de la Constitución Política, establece como un fin del Estado, proteger a las personas que se encuentren en condición de debilidad manifiesta, razón por la cual, con la implementación de la tarifa social, que se establece en el presente proyecto de ley, contribuiremos a este propósito constitucional.

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

*El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y **adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.***

***El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta** y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.” (Resaltado propio).*

Además, este proyecto de ley, que incentiva la renovación del parque automotor de servicio público de transporte masivo y colectivo de pasajeros, por vehículos de baja o cero emisiones, contribuye al derecho colectivo y del ambiente consignado en el artículo 79 de nuestra carta magna, el cual tiene

como propósito garantizar que toda persona pueda disfrutar de un ambiente sano.

*“ARTÍCULO 79. **Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano.** La Ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines. El Estado tiene un especial deber de protección del agua.*

*Queda prohibida la exploración o explotación minera de cualquier tipo o de hidrocarburos en ecosistemas de páramo y sus zonas de amortiguamiento. También estarán prohibidas las expansiones urbanas y suburbanas y las actividades de alto impacto estos ecosistemas.*

*Los municipios a través de las herramientas de ordenamiento territorial establecerán los usos en ecosistemas colindantes a los páramos que pudieran generar daños sobre estos, en especial lo referente a minería artesanal y de subsistencia en las áreas amortiguadoras, tendientes para mitigar el impacto negativo sobre estos ecosistemas.” (Resaltado propio).*

Igualmente, este proyecto de ley se fundamenta en el artículo 365 de la Constitución Política, que establece como deber del Estado, garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, y con la presente iniciativa, se busca mejorar la prestación del servicio público de transporte masivo y colectivo de pasajeros.

*“ARTÍCULO 365. **Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.***

*Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que, en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.” (Resaltado propio).*

### 3.2. LEGAL.

**Respecto a la incorporación de vehículos para la prestación del servicio transporte masivo y público colectivo.**

El artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, dispone que “los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la

ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales”. Dispone la misma norma, que las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

En línea con lo anterior, el artículo 44 de la Ley 105 de 1993 dispone que los planes de transporte e infraestructura de los distritos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo y que esos planes estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones a mediano y a corto plazo. También establece la norma, que los planes territoriales deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y su infraestructura en la respectiva entidad territorial y reflejar las propuestas programáticas de los gobernadores y alcaldes.

Por su parte, el artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, dispone que la Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie.

La norma dispone expresamente que las inversiones podrán ser entre otras, la **“adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones”** sin afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el Conpes que dio origen a cada proyecto. Destaca el citado artículo que **“la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue”** (Resaltado propio).

En desarrollo del cuerpo legal antes descrito, la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 contiene las “reglamentaciones en materia de transporte”. El Título Primero del Libro 2 de la Parte 2 hace referencia al transporte terrestre automotor.

El Capítulo 1 del Título Primero reglamenta el “servicio público de transporte terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros”. La sección 10 del Capítulo 1 desarrolla puntualmente la “vinculación y desvinculación de equipos” y la sección 12 regula las tarifas.

El Capítulo 2 del Título Primero reglamenta los “sistemas de transporte de pasajeros” y la Sección 1 del Capítulo 2 regula el “servicio público de transporte masivo de pasajeros”.

### **Respecto a las tarifas diferenciales para ciertos usuarios del servicio público de transporte.**

El artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, establece que las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes

para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

El artículo 29 de la Ley 336 de 1996, dispone que le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los Modos de transporte.

En cumplimiento de lo dispuesto por el legislador, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte expidió la Resolución 12333 de 2012, cuyo artículo 1° establece que **“las autoridades Distritales o Municipales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo, Integrado o Estratégico”**. (Resaltado propio). Lo explicado, a fin de que las tarifas garanticen la eficiencia económica y suficiencia financiera del sistema de transporte, pero que paralelamente respondan a las necesidades de la población y del servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, el legislador en el ejercicio de sus facultades, ha establecido directamente tarifas diferenciales para población con condiciones específicas. A este respecto, el artículo 5° de la Ley 1171 de 2007 dispone que “los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria”. Destaca la norma que “la tarifa diferencial con sus ajustes, deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema”.

En desarrollo de lo indicado por el Ministerio de Transporte en la Resolución 12333 de 2012, las autoridades distritales y municipales han establecido tarifas diferenciales que generalmente favorecen a estudiantes, personas de la tercera edad y personas con movilidad reducida. En el caso de Bogotá Distrito Capital por ejemplo, está vigente el Decreto 005 de 2022 cuyo Capítulo III regula la focalización de la tarifa diferencial para personas mayores de sesenta y dos (62) años; el artículo 6° establece un porcentaje de descuento para las personas mayores de dieciséis (16) años, registradas en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales -SISBÉN metodología III y que cuenten con puntajes entre 0 a 30,56 puntos; y el artículo 8° prevé un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad.

### **3.3. JURISPRUDENCIAL.**

Mediante La honorable Corte Constitucional, mediante la Sentencia T- 604 de 1992 clasificó el transporte, como un servicio público esencial para la garantía de otros derechos. Razón por la cual se hace necesario encontrar un equilibrio entre las leyes del mercado y el bien común, para garantizar una adecuada prestación del servicio, que sin afectar la actividad económica de las empresas garantice un servicio eficiente y de calidad para las personas.

“La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado (CP art. 365) - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general (CP art. 2) -, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a “racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo ...” (CP art. 334).

A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo (CP art. 25) a la enseñanza (CP art. 27), a la libre circulación (CP art. 24) y, en general, al libre desarrollo de la personalidad (CP art. 16), hace predicable a estos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la Constitución cuando su desconocimiento se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos”.

[...]

“Con la entrada en vigencia de la Constitución de 1991, la vida económica debe estar orientada a promover la prosperidad general (CP art. 2), en particular mediante el mejoramiento de la calidad de vida de todos los colombianos y la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo (CP art. 334). Se ha operado así en el campo del transporte público un cambio desde la administración centralizada y técnica a otra descentralizada y democrática donde las leyes del mercado pueden encontrar un punto de confluencia con el beneficio común.” (sentencia T-604 de 1992).

#### 4. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY

La sostenibilidad significa ser capaces de satisfacer las necesidades de las actuales generaciones, sin comprometer los recursos y la estabilidad de las futuras generaciones, es encontrar un modo de vida que genere equilibrio entre el crecimiento económico, la estabilidad ambiental y el bienestar social. Es un concepto que ha tomado gran relevancia y se ha vuelto fundamental en la construcción de políticas.

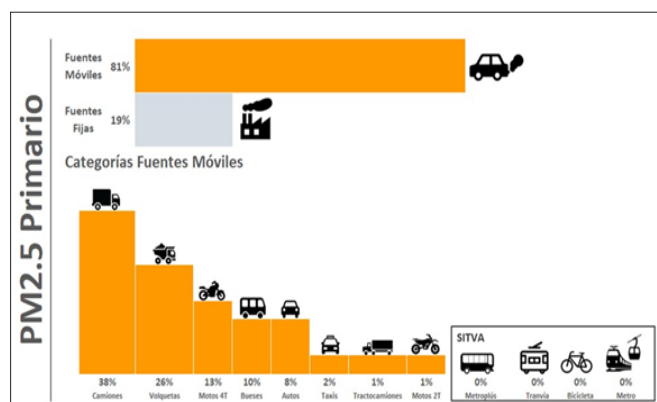
Este proyecto de ley busca contribuir de manera integral a promover la sostenibilidad en la prestación del servicio público de transporte masivo y colectivo, ya que propende por la sostenibilidad ambiental, al incentivar la renovación del parque automotor del transporte público masivo y colectivo de pasajeros, por vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones que contribuye a; mejorar la calidad del aire al disminuir la emisión de partículas contaminantes, a la sostenibilidad económica y social, al garantizar el equilibrio de los contratos de transporte mediante la adquisición

de vehículos de baja o cero emisiones por parte de los entes territoriales y la implementación de una tarifa social, que beneficiara a las poblaciones más vulnerables y garantizara la prestación de un servicio público con mayores estándares de calidad para los ciudadanos.

Este proyecto de ley de ley contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible; Ciudades y Comunidades Sostenibles y Acción por el Clima, va encaminado a los llamados que ha realizado la agencia para el Cambio Climático de la ONU, y en coherencia con lo manifestado por el presidente Gustavo Petro, sobre la necesidad urgente de implementar políticas más estrictas que contribuyan de manera acelerada a la reducción de los gases de efecto invernadero y sostener el aumento de la temperatura del planeta por debajo de los 2 grados centígrados.

Mirar el comportamiento del transporte público masivo y colectivo en 2 de los principales centros urbanos del país, nos permite dimensionar el impacto que traerá el presente proyecto de ley.

En el Valle de Aburrá, la subregión más urbanizada del departamento de Antioquia, los buses de transporte público, son los causantes del 10% de las emisiones, que si se comparan con los vehículos eléctricos que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, como se muestra en la siguiente gráfica, se podrán notar los impactos positivos que se pretenden con este proyecto de ley.



En Bogotá, de acuerdo con información de la Secretaría Distrital de Ambiente, “con el ingreso de 229 nuevos buses eléctricos, el transporte público dejará de emitir 13.000 toneladas de CO<sub>2</sub> por año, lo que podría absorber 870.000 árboles en un año de CO<sub>2</sub>, y la operación de los más de mil buses eléctricos permite la reducción de cerca de 40 toneladas anuales de material articulado”<sup>1</sup>, en el mismo sentido, Greenpeace, en un estudio sobre la calidad del aire, recomendó que, “Las autoridades de Bogotá deben abordar la contaminación del aire a través de la transformación de las flotas de transporte público que funcionan con combustibles

<sup>1</sup> [https://www.ambientebogota.gov.co/todas-las-investigaciones/-/asset\\_publisher/pibvwzUnZiNr/content/calidad-del-aire-transporte-publico-sitp-redujo-emision-de-material-particulado](https://www.ambientebogota.gov.co/todas-las-investigaciones/-/asset_publisher/pibvwzUnZiNr/content/calidad-del-aire-transporte-publico-sitp-redujo-emision-de-material-particulado)

fósiles en vehículos de baja y cero emisiones”<sup>2</sup> lo que demuestra la importancia de este proyecto de ley.

De acuerdo con las cifras publicadas en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en febrero de 2022, el 6% del parque automotor en Colombia que equivale a 977.924 vehículos, corresponde a vehículos de transporte público. El presente proyecto de ley busca implementar una modalidad adicional a las ya aplicadas, que coadyuve a la renovación de ese parque automotor por vehículos de baja o cero emisiones, enfocándose en los vehículos de transporte masivo y público colectivo.

El artículo 2° de la Ley 310 de 1996 ya prevé que la nación y sus entidades descentralizadas inviertan en la adquisición total o parcial de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones. El elemento diferencial que supone el actual proyecto, implica que la vinculación de tales vehículos a la efectiva prestación del servicio se haga de una manera simple, esto es, entregándolos en operación a las empresas ya habilitadas para el efecto, bien sea a través de contratos de concesión en el caso del transporte masivo; o a través de permisos de operación en el caso del transporte público colectivo.

Se trata entonces de que los equipos adquiridos por las entidades territoriales para la prestación del servicio público de transporte masivo o colectivo se entiendan incorporados a la flota de las empresas ya habilitadas para la prestación de los mencionados servicios por estar afectos al contrato a través del cual se habilitó la empresa correspondiente.

En otros términos, en el caso de las empresas habilitadas a través de un contrato de concesión para la prestación del servicio público de transporte masivo, los vehículos adquiridos por las entidades territoriales estarán afectos a ese contrato de concesión, esto es, harán parte de los bienes entregados en concesión y consecuentemente estarán sometidos en su totalidad a las disposiciones contractuales correspondientes.

En el caso de las empresas habilitadas a través de permisos de operación para la prestación del servicio de transporte público colectivo, los vehículos adquiridos por las entidades territoriales estarán afectos a ese permiso de operación a través del cual se vincula la empresa y consecuentemente estarán sometidos a todas las disposiciones que regulan esa modalidad contractual.

Otro aspecto a resaltar de la modalidad que propone el presente proyecto de ley, es que el servicio público de transporte que se preste mediante los vehículos adquiridos por las entidades territoriales, se prestará con las tarifas vigentes para tal fin, incluidas las tarifas diferenciales que se hayan estipulado para sectores específicos de la población

sin que por ello el operador haga cobros adicionales a la entidad territorial. Es decir, las tarifas que supongan beneficios o subsidios para población con condiciones específicas tendrán que mantenerse incólumes para la prestación del servicio a través de los vehículos de las entidades territoriales, sin que por ello el operador haga recobros a la entidad territorial. El valor al que asciendan las tarifas diferenciales aplicadas podrá ser cubierto con el beneficio de explotación económica que adquiere el operador una vez la entidad territorial le entrega los vehículos.

## 5. POLÍTICA COMPARADA

### Noruega

Fue el primer país en prohibir el uso de vehículos a gasolina, lo hizo en el año 2016 y tiene como meta, que al año 2025 sólo se puedan vender vehículos eléctricos en su territorio.

### Alemania, Holanda

Estos dos países, aunque han avanzado en la implementación de otras políticas encaminadas a promover la movilidad sostenible, como es la masificación del uso de la bicicleta como sucede en Holanda, también han dado pasos importantes en la prohibición de la venta de vehículos impulsado por combustibles fósiles a partir del año 2030.

### Unión Europea

Este organismo internacional, en común acuerdo con todos sus Estados miembros, ha prohibido a partir del año 2035, la venta y comercialización de vehículos a gasolina y diésel.

### Bogotá

La capital de nuestro país es reconocida por impulsar la movilidad sostenible en el transporte público, al tener la flota de buses eléctricos más grande de la región, con más de 1.000 vehículos eléctricos y por la aprobación del proyecto de acuerdo 127 de 2021, en el cual estipula que, a partir del 2022, la Alcaldía de Bogotá no podrá licitar buses que no sean eléctricos.

## 6. Competencia del Congreso

### 6.1. Constitucional

**ARTÍCULO 114.** *Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.*

*El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes.*

**ARTÍCULO 150.** *Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:*

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.
4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar

<sup>2</sup> <https://www.greenpeace.org/colombia/noticia/issues/contaminacion/greenpeace-alerta-sobre-el-impacto-del-transporte-en-el-aire-de-bogota/>

entidades territoriales y establecer sus competencias.

23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.

## 6.2. Legal

**LEY 5ª DE 1992, por la cual se expide el reglamento del Congreso.** El Senado y la Cámara de Representantes

**ARTÍCULO 6º.** Clases de funciones del Congreso. El Congreso de la República cumple:

(...)

2. Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.

**ARTÍCULO 139.** Presentación de proyectos. Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarias.

**ARTÍCULO 140.** Iniciativa legislativa. Pueden presentar proyectos de ley:

1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas.

**LEY 3ª de 1992. Por la cual se expiden normas sobre las comisiones del congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones.**

“**ARTÍCULO 2º.** Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia”.

“Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber”:

(...)

“Comisión Sexta.

Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura”.

## 7. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992”, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, que reza:

“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán

declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

- a) **Beneficio particular:** Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) **Beneficio actual:** Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) **Beneficio directo:** Aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. (...).”

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; 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. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.

Sobre el particular, podrían verse incursos en conflicto de interés, los congresistas que desempeñen actividades económicas relacionadas con la prestación del servicio público de transporte de pasajeros masivo o colectivo.

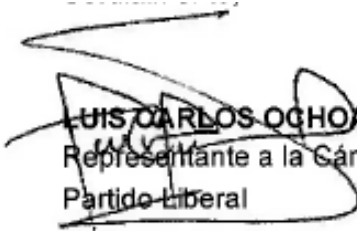
Es menester señalar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente proyecto de ley ordinaria, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

## 8. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, se presenta ponencia positiva, y se solicita muy

comedidamente a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley 278 de 2022 cámara “Por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante”.

Cordialmente,

  
**LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.**  
 Representante a la Cámara.  
 Partido Liberal

## 9. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 278 DE 2022 CÁMARA, EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

*por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto contribuir a la movilidad sostenible, hacerle frente al cambio climático y mejorar de la calidad del aire, promoviendo la renovación del parque automotor del transporte público masivo y colectivo, por vehículos con tecnologías de baja o cero emisiones.

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 6º de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 6º. Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o mixto, con combustibles de baja o cero emisiones. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.

Las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante la adquisición de vehículos de baja o cero emisiones que serán entregados a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo para que los operen con niveles de calidad y servicio establecidos por la autoridad competente.

El costo de dichos vehículos estará incorporado a la tarifa al usuario, pero, como un mecanismo de subsidio a la demanda, dichas autoridades competentes podrán determinar que todo o parte de los costos de adquisición (incluyendo el costo de la financiación), no tengan que ser remunerados a la entidad adquiriente. Así mismo, podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su territorio, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de “recuperación de capital”, de acuerdo con los parámetros que reglamente el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 1º.** Se establecen las siguientes fechas límites, para que los vehículos que no han sido renovados, destinados al servicio público de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano, sean retirados del servicio:

- 30 de junio de 1995, modelos 1968 y anteriores.
- 31 de diciembre de 1995, modelos 1970 y anteriores.
- 31 de diciembre de 1996, modelos 1974 y anteriores.
- 30 de junio de 1999, modelos 1978 y anteriores.
- 31 de diciembre de 2001, vehículos con 20 años de edad.
- A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

**Parágrafo 2º.** El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación.

**Parágrafo 3º.** El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.

**Parágrafo 4º.** Los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020 que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer, contarán con un tiempo de vida útil de cuatro (4) años adicionales al establecido en el presente artículo, contados a partir del cumplimiento de la vida útil o del plazo a reponer, como consecuencia



de la pandemia ocasionada por el Coronavirus Covid-19.

De igual forma, la presente disposición aplica para los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020, que hayan cumplido su vida útil entre el 12 de marzo de 2020 y la promulgación de la presente ley.

Sin perjuicio de que se garanticen las condiciones óptimas de los mismos para su circulación y prestación del servicio, a través de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. De no cumplir con dicho requisito, no podrá acogerse a la extensión del plazo para reponer.

**Artículo 3°.** Los vehículos que las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal entreguen a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo lo podrán hacer en el marco del contrato o disposición regulatoria a través de la cual se hubiese vinculado el operador. En el caso del transporte público colectivo, podrán hacerlo vinculando a la entidad competente o a quien esta determine, al contrato en el cual se conformen o hubiesen conformado, convenios de colaboración empresarial.

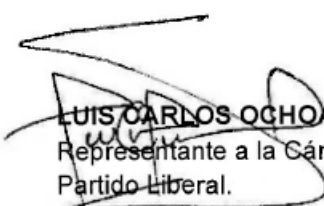
**Parágrafo.** Para los nuevos servicios, no será condición necesaria realizar la reposición de vehículos de que habla este artículo.

**Artículo 4°.** La tarifa social que las autoridades del orden nacional, metropolitano, distrital y municipal dispongan, se acordará con los operadores y con las disposiciones reglamentarias que determinen las citadas autoridades. Esta tarifa social, debe dirigirse a los sectores de la población con menores ingresos, estudiantes o con condiciones especiales de movilidad. Los operadores no harán cobros adicionales a las autoridades para cubrir las tarifas sociales; estas se entenderán cubiertas con la explotación económica de los vehículos entregados en operación.

**Artículo 5°.** El Gobierno nacional expedirá la reglamentación de la presente ley en un término no superior a dieciocho (18) meses a partir de la entrada en vigencia, dicha reglamentación establecerá el marco de acciones que permitan la implementación de lo previsto en la presente ley.

**Artículo 6°.** *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

  
**LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.**  
 Representante a la Cámara.  
 Partido Liberal.

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

**SUSTANCIACIÓN**

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 02 de diciembre de 2022

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 278 de 2022 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES, O LEY DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO SOSTENIBLE Y NO CONTAMINANTE".

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante **LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 749 / del 2 de diciembre de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
 Secretario

\*\*\*

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 296 DE 2022 CÁMARA, 380 DE 2022 SENADO**

*por medio de la cual se adoptan medidas para garantizar la defensa e integridad territorial en el ámbito espacial y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá D.C., diciembre 5 de 2022

Doctor

JUAN CARLOS RIVERA PEÑA

Secretario

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Honorable Cámara de la República

Ciudad

**Asunto: Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 296 de 2022 Cámara, 380 de 2022 Senado, por medio de la cual se adoptan medidas para garantizar la defensa e integridad territorial en el ámbito espacial y se dictan otras disposiciones.**

Respetado Secretario:

Procedo a rendir informe de informe de ponencia para primer debate del proyecto de ley del asunto, atendiendo la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, en los siguientes términos:

**I. TRÁMITE DEL PROYECTO**

El proyecto, de iniciativa congresional, fue radicado ante la Secretaría General del honorable Senado de la República, con el objetivo de iniciar su trámite legislativo.

La publicación se surtió en la *Gaceta del Congreso* número 651 de 2022 Senado.

El día 14 de junio de 2022 fue aprobado en primer debate en la sesión de Comisión Segunda Constitucional Permanente. La publicación se hizo en la *Gaceta del Congreso* número 660 de 2022 Senado

El día 16 de noviembre de 2022 fue aprobado en la plenaria de senado. La publicación se hizo en la *Gaceta del Congreso* número 1451 de 2022 Senado.

Trasladado a la Cámara de Representantes, el proyecto de ley fue asignado con el número 296 de 2022 Cámara. El día 2 de diciembre fue asignada la ponencia para primer debate a los suscritos ponentes.

## II. OBJETO

La presente iniciativa legislativa tiene como principal objetivo “establecer medidas para garantizar la defensa e integridad territorial en el ámbito espacial, en el marco general para el desarrollo de las actividades espaciales en Colombia, considerando el importante papel que el Estado debe tener en este campo para la promoción y desarrollo del sector espacial en Colombia, así como en la ejecución de actividades en el espacio exterior, incluido la Luna y otros cuerpos celestes, en concordancia con la Constitución y los tratados internacionales ratificados por Colombia en la materia, procurando que las mismas se desarrollen en condiciones que no constituyan un riesgo para la seguridad y defensa nacional, la operación aérea y espacial, y la soberanía nacional”.

## III. CONTENIDO

El proyecto originalmente constaba de seis (6) artículos, incluyendo el artículo correspondiente a su vigencia que “abarcan las disposiciones generales en cuanto a las actividades espaciales en Colombia; el cuidado del medio ambiente espacial y de los desechos espaciales; el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre; el cambio de denominación de la Fuerza Aérea Colombiana y la responsabilidad”. En el articulado propuesto se incluye un artículo con el objeto de la ley.

El presente proyecto de ley contiene entonces una propuesta para regular al interior del país, las actividades espaciales permitidas, con miras a que las mismas se desarrollen en el marco de criterios de seguridad y defensa nacional, seguridad operacional aérea y espacial, así como garantías de integridad territorial.

Dicha regulación responde a la actual necesidad de articular en todos sus aspectos los desafíos que actualmente afronta el Sector Defensa en el escenario local, regional y global, de cara a sus responsabilidades en escenarios poco explorados, para lo cual se proponen además de la regulación expuesta, ajustes institucionales necesarios para proyectar así, las Fuerzas Militares – Fuerza Aérea Colombiana, como catalizador de la capacidad espacial en pro del desarrollo de la nación y la coadyuvancia al cumplimiento de los fines del Estado consagrados en el artículo 2° Constitucional.

El proyecto de ley se desarrolla en los siguientes aspectos puntuales, los cuales resultan beneficiosos para el país, así:

1. Teniendo en cuenta el camino recorrido por otras naciones líderes en el ámbito espacial, quienes aprovechan los beneficios

que conllevan el desarrollo de ciencia, tecnologías y aplicaciones derivadas del uso del espacio ultraterrestre, las cuales se fomentan a través de políticas y estrategias nacionales y regionales; se hace necesario que Colombia implemente medidas para incentivar el desarrollo de capacidades espaciales de la nación, que permitan promover el desarrollo de la nación hacia el espacio ultraterrestre, la conformación de infraestructura para el aprovechamiento de sus beneficios y aumento del conocimiento de población sobre esta temática; impulsando también la cooperación público-privada para alcanzar las ventajas que ofrecen el uso de las tecnologías espaciales.

2. Así mismo, se hace necesario que las actividades relacionadas con el desarrollo de tecnologías espaciales en áreas como la ciencia, la investigación e innovación, se desarrollen bajo condiciones que no afecten la seguridad y defensa de la nación y de la comunidad, propendiendo por el desarrollo de las operaciones espaciales que no se constituyen en un riesgo para el país o su conglomerado social.
3. De igual manera es evidente que el Ministerio de Defensa Nacional – Fuerza Aérea Colombiana, como entidad del Estado, ha sido pionera y líder del país en el desarrollo de capacidades, conocimiento y experticia en el ámbito espacial, articulando no solo su misión y visión, sino también su doctrina, organización, material y equipo, personal, infraestructura y presupuesto; para ejercer el dominio en el espacio, desde la perspectiva de la seguridad y defensa nacional y la integridad territorial, por lo que resulta no sólo viable, si no conveniente, migrar a la denominación de esta Fuerza como Fuerza Aeroespacial Colombiana.

## IV. JUSTIFICACIÓN

Para la Fuerza Aérea Colombiana, el ascender para alcanzar el espacio ultraterrestre, es un privilegio que se inspira en el amor por la patria y en la pasión para servir a todo un país, en tal sentido la institución incorporó el dominio del espacio en el año 2019 en su misión y visión, así:

*“Misión: Volar, entrenar y combatir para vencer y dominar en el aire, el espacio y el ciberespacio, en defensa de la soberanía, la independencia, la integridad territorial, el orden constitucional y contribuir a los fines del Estado.*

*Visión: Para ejercer el dominio en el aire, el espacio y el ciberespacio, la Fuerza Aérea será innovadora, polivalente, interoperable, líder y preferente regional, con alcance global y con capacidades disuasivas reales, permanentes y sostenibles”.*

Se considera que el espacio exterior comienza a unas 62 millas (100 kilómetros) sobre el nivel del

mar en lo que se conoce como la línea de Kármán. Se trata de un límite imaginario a una altitud en la que no hay aire apreciable para respirar o dispersar la luz. Al pasar esta altitud, el azul empieza a dar paso al negro porque las moléculas de oxígeno no son lo suficientemente abundantes como para que el cielo sea azul.

El poder acercarse al espacio ultraterrestre y explorarlo, ha sido desde tiempos inmemorables un deseo de la humanidad, del cual nuestro país no es ajeno. Incansable en su búsqueda para tal fin, hoy la Fuerza Aérea Colombiana cuenta con un activo en el espacio, hito relevante para el país, pues permitió a Colombia materializar lo que parecía imposible, alcanzar el horizonte más allá de la atmósfera

Con la “Declaración sobre la cooperación internacional en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre en beneficio e interés de todos los Estados”, se abrió una importante puerta para que Colombia sentara bases sólidas en procura de consolidar este objetivo. Hoy, con los primeros pasos en una larga carrera espacial por delante, la Fuerza Aérea Colombiana busca articular todo su andamiaje hacia una fructífera exploración y utilización del espacio ultraterrestre. Parte de ello, consiste precisamente en armonizar el nombre de nuestra Fuerza Aérea Colombiana por Fuerza Aeroespacial Colombiana, alineando así su denominación hacia una meta a la cual se dirigen esfuerzos constantemente.

Es importante señalar que el acceso al espacio trae consigo una gran connotación social, económica y política para nuestro país, pues crea un nuevo horizonte hasta ahora casi inexplorado por las instituciones del Estado a través de sus propias capacidades. Es darle a la nación la oportunidad de mirar al futuro desde otra perspectiva lo cual redundará en mejores posibilidades para la educación, la investigación y el desarrollo económico.

Es importante enmarcar el contexto constitucional que gira en torno a la presente iniciativa legislativa, pues a la luz de la Constitución Política de 1991, cabe resaltar el origen de la Fuerza Aérea Colombiana para lo cual es pertinente mencionar los siguientes artículos:

**“Artículo 101.** (...) También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales”.

**Artículo 217.** “La nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea.

Las Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional. (...)”,

*La Ley determinará el sistema de reemplazos en las Fuerzas Militares, así como los ascensos, derechos y obligaciones de sus miembros y el régimen especial de carrera, prestacional y disciplinario, que les es propio”.*

Desde el punto de vista de las entidades del Estado, la Fuerza Aérea Colombiana, conforme lo señala la Resolución Ministerial número 0192 de 2021, tiene como su misión el dominar entre otros, el ambiente espacial; mediante el desarrollo de operaciones multidimensionales que aportan no sólo a la seguridad y defensa nacional, sino además a la primacía del orden constitucional, siendo así coherente modificar su denominación como Fuerza Aeroespacial Colombiana.

A la fecha, la FAC cuenta con más de 11 años de experiencia en la adquisición de productos geomáticos derivados de tecnología espacial a través de la estación terrena operada por personal de la Fuerza Aérea altamente entrenado y capacitado en tecnología espacial.

Bajo esta perspectiva, resulta conveniente implementar estrategias que permitan al interior del país, desarrollar la temática espacial desde una perspectiva de seguridad y defensa nacional, seguridad en la operación aérea y espacial y que garanticen la integridad del territorio nacional, siendo además oportuno, robustecer el rol institucional de la Fuerza Aérea Colombiana a través de una denominación mucho más acorde a su responsabilidad, armonizando así la definición de los siguientes objetivos:

- a) Promover el desarrollo de la ciencia y la tecnología espacial al interior del país, con un rol claramente definido, soportado en alianzas con entidades públicas y privadas.
- b) Fomentar y continuar con el desarrollo de una capacidad espacial pertinente y suficiente al interior del país y consecuentemente al interior de la FAC.
- c) Fomentar espacios de cooperación con miras en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre como un objetivo e interés de Estado.
- d) Facilitar el intercambio de conocimientos y de tecnología con diferentes entidades, propendiendo por el desarrollo espacial de la nación.

## **V. PROBLEMÁTICA ACTUAL, EN MATERIA DE DESARROLLO ESPACIAL Y SU INCIDENCIA EN ASPECTOS TALES COMO LA SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL, LA OPERACIÓN AÉREA Y ESPACIAL, Y LA SOBERANÍA NACIONAL.**

Para el autor, la proliferación de grupos, redes y centros de investigación espacial, han puesto de manifiesto la existencia de un nuevo concepto de pruebas que usan tanto el espacio aéreo, como en cuestión de tiempo el espacio exterior, mediante

el lanzamiento y pruebas de diferente tipo de vehículos suborbitales y orbitales, que, sin la debida supervisión, control y regulación, ponen en riesgo a los ciudadanos y sus bienes, siendo necesaria regular esta actividad y otras asociadas a las actividades espaciales en Colombia.

En el contexto de la Cuarta Revolución Industrial, donde las tecnologías espaciales impactan de manera transversal la dinámica de Estado en cuanto a sus aspectos económicos, políticos, educativos, comerciales y militares entre otros, es fundamental contar con una estrategia plenamente decantada.

Bajo esta consideración, cobra sentido la operacionalización de los esfuerzos que, como Institución, la FAC está desarrollando. Lo anterior, con una estructura organizacional del nivel operacional en donde se continúen adquiriendo nuevas y mejores capacidades y sosteniendo las actuales, como son las alcanzadas con el satélite FACSAT-1 y el proyecto FACSAT-2.

Teniendo en cuenta la experiencia adquirida por la FAC en materia de cooperación internacional y nacional para la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, como, por ejemplo, el marco de gobernanza que promueve la articulación entre actores e instancias, primordialmente a través de la Comisión Colombiana del Espacio, de la cual la FAC desarrolla funciones como Secretaría Ejecutiva y Técnica, con alcance e importancia cada vez mayores en el desarrollo espacial, se encuentra razonable y se recomienda la modificación del nombre de la FAC como Fuerza Aeroespacial Colombiana.

La visión de futuro en el que se resalta el papel del espacio y los amplios beneficios sociales y económicos derivados de él, promueve positivamente la articulación de la institución para impulsar la estrategia de la FAC, encaminada al desarrollo espacial del país, en donde pueden converger asuntos nacionales de importancia tales como el medio ambiente, la administración de recursos hídricos del país, los sistemas de navegación por satélite, el cambio climático, entre otros.

Resulta conveniente y necesario para los intereses de la nación fortalecer, además del sector defensa, el desarrollo y empleo de capacidades nacionales para lograr cimentar los pasos de Colombia hacia el objetivo de materializar con tecnología local el empleo del espacio.

Por lo anteriormente expuesto, es necesario que el desarrollo de las actividades espaciales mencionadas, se lleven a cabo bajo la supervisión y control del Estado colombiano, esto, a través de una institución que cuente con las capacidades, experticia, conocimiento y doctrina decantada en el dominio aéreo y espacial, ingredientes necesarios para estandarizar y acompañar este tipo de actividades; permitiendo así la seguridad física y operacional de cada uno de los habitantes del territorio nacional.



### Un globo aerostático se enredó en avión de Avianca en El Dorado

www.eltiempo.com (31 de diciembre de 2021). Recuperado el 24/5/2022 de <https://www.eltiempo.com/unidad-investigativa/un-globo-aerostatico-se-enredo-en-avion-de-avianca-en-el-aeropuerto-el-dorado-558177>



ABC ciencia (3 de febrero de 2021). Recuperado el 24/5/2022 de [https://www.abc.es/ciencia/abci-prototipo-cohete-spacex-starship-explota-aterrizar-tras-lanzamiento-experimental-202102022236\\_noticia.html](https://www.abc.es/ciencia/abci-prototipo-cohete-spacex-starship-explota-aterrizar-tras-lanzamiento-experimental-202102022236_noticia.html)

## VI. MARCO LEGAL EN MATERIA ESPACIAL

Durante los últimos años, el Gobierno colombiano ha propendido por el fortalecimiento de las capacidades espaciales, situación que se refleja en el marco legal que, sobre la materia, ha sido incorporado a la legislación local.

En tal sentido, diferentes instrumentos internacionales fueron ratificados con relación al uso del espacio ultraterrestre, como son:

- i. El Convenio sobre el Registro de los Objetos Lanzados al Espacio Ultraterrestre, aprobado por la Ley 1569 de 2012,
- ii. El Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos, aprobado por la Ley 1591 de 2012.
- iii. El Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, aprobado por la Ley 2107 de 2021.

Igualmente, regulaciones internas han sido promulgadas sobre el ámbito espacial, como es el Decreto 2258 de 2018, por medio del cual se

establecen normas y procedimientos para el registro de objetos lanzados al espacio ultraterrestre.

En el año 2006, mediante el Decreto N.º 2442 del 18 julio de 2006 se creó la Comisión Colombiana del Espacio (CCE), como órgano intersectorial de consulta, coordinación, orientación y planificación, con el fin de orientar la ejecución de la política nacional para el desarrollo y aplicación de las tecnologías espaciales, y coordinar la elaboración de planes, programas y proyectos en este campo; en donde la FAC, a la fecha, ostenta la Secretaría Ejecutiva y la Secretaría Técnica, ejerciendo así el liderazgo en niveles tanto técnicos como administrativos.

En contraste con lo anterior, pese a que Colombia promueve el uso pacífico del espacio ultraterrestre, algunos instrumentos jurídicos internacionales no han sido ratificados. Es el caso del Acuerdo sobre el Salvamento y la Devolución de Astronautas y la Restitución de Objetos lanzados al Espacio Ultraterrestre; y el Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes.

Lo expuesto puede entenderse como una oportunidad para el país, en la cual es dable adoptar medidas para garantizar la sostenibilidad a largo plazo de las actividades en el espacio ultraterrestre, pero también, para identificar un largo camino por recorrer sobre esta temática.

#### VII. ROL DEL SECTOR DEFENSA EN EL ÁMBITO ESPACIAL

Tal como se señaló en el acápite de justificación, la Constitución Política de Colombia, indica que la Fuerza Pública, y más concretamente las Fuerzas Militares, se hallan constituidas entre otras, para cuidar y resguardar la soberanía e integridad del territorio. Reflexionar sobre esto en lo que respecta a las Fuerzas Militares (FF. MM.), en procura de la construcción de Estado, demanda asumir nuevos retos y avizorar desafíos en dominios en los cuales no es tradicional concebir roles institucionales para las entidades del sector defensa. El dominio espacial es uno de ellos.

La garantía del ámbito espacial como integrante del territorio colombiano, es una obligación de las Fuerzas Militares en lo que respecta al Segmento de la Órbita Geoestacionaria (GEO) subyacente a nuestro territorio, tal y como ha sido reconocido por la honorable Corte Constitucional a través de Sentencia C-278 de 2004 en la cual se señaló que Colombia ejerce soberanía sobre el segmento de la órbita geoestacionaria en cumplimiento del mandato constitucional contenido en su artículo 101, tal y como lo hace entre otras sobre el subsuelo, el mar territorial, el espectro electromagnético, el espacio aéreo, entre otros; lo anterior considerando que no existe disposición alguna que ordene un tratamiento diferente o especial a la GEO como componente del territorio colombiano.

Sumado a ello, ha señalado la Corte, que no existe una solución pacífica al planteamiento de la

soberanía sobre el segmento de la GEO, más aún cuando no ha sido posible delimitar el espacio ultraterrestre, cobrando vigencia de esta manera la tesis del tratadista Enrique Gaviria Liévano según la cual los derechos soberanos sobre la GEO, no se oponen a los postulados contenidos en el Tratado de 1967 “Sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre”.

Señalado lo anterior, cierto es que tanto el Estado como los particulares, mantienen vigentes su interés de alcanzar los beneficios que ofrece el acceso al espacio ultraterrestre, siendo hasta ahora la única limitante cierta, la capacidad física de sobrepasar el techo establecido por la tropopausa.

Por lo anterior, y con fundamento en el principio de coordinación armónica propio del derecho administrativo, resulta poco probable pensar que otras instituciones públicas colombianas, así como particulares, de manera autónoma, puedan realizar su labor y actividades espaciales, sin el apoyo de las Fuerzas Militares, por lo que es allí en donde el Sector Defensa cobra vigencia en cuanto a su rol en el ámbito espacial.

#### VIII. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA FAC Y SU MISIÓN EN EL ÁMBITO ESPACIAL

- Después de la creación de la Comisión Colombiana del Espacio en el 2006, en el año 2007, por medio de la Resolución 126 de 2007 se crea el Comité de Asuntos Espaciales (CAE) de la FAC como órgano de consulta, coordinación, orientación y planificación, responsable de conducir la ejecución de la política institucional para el desarrollo y aplicación de las tecnologías espaciales, así como coordinar la elaboración de planes, programas, proyectos y propuestas de decisión ante la Comisión Colombiana del Espacio.
- Para el año 2011, por intermedio de su Plan Estratégico Institucional 2011-2030, la FAC contempló dentro de su visión “liderar el poder aéreo y **espacial** mediante el desarrollo tecnológico como puerta de acceso para avanzar en conocimiento sobre la Tierra y el espacio ultraterrestre”. Al igual que “mediante la promoción e impulso del desarrollo científico y tecnológico que le permita un desarrollo de la industria aérea, espacial y de defensa, y convertirse en una autoridad aeronáutica que confluya en la contribución y el desarrollo de la industria nacional”.
- Mediante el artículo 1º de la Resolución Ministerial 9271 de 2013, el señor General Comandante FAC fue designado como delegado del Ministerio de Defensa Nacional ante la Comisión Colombiana del Espacio.
- En el año 2013 se crea el Departamento de Asuntos Espaciales (EMAES) de la

Fuerza Aérea Colombiana, por medio de la Disposición COFAC 603 del 4 de septiembre de 2013, la cual dependía del Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Colombiana.

- En el mismo año se creó el Programa Presidencial para el Desarrollo Espacial Colombiano (PPDEC) por medio del Decreto 2516 del 15 noviembre de 2013, con el fin de que lidere, coordine, fortalezca e impulse el desarrollo espacial colombiano y su integración al escenario internacional a través de la implementación de planes, proyectos y programas que ampliarán los beneficios de las tecnologías espaciales y permitan generar una nueva área de desarrollo industrial y de conocimiento para Colombia.
- En el año 2014, a través del artículo 35 del Decreto 1649 de 2014 (adicionado por el Decreto 470 de 2015) se creó la Dirección de Asuntos Espaciales como integrante del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, asignándose como una de sus funciones la orientación y formulación del Plan Estratégico de Desarrollo Espacial, así como la ejecución de planes, programas y proyectos derivados con el desarrollo espacial colombiano.
- Por medio del Decreto 724 de 2016 se modificó la estructura del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República y en su artículo 6° se asignó como función del Despacho del Alto Consejero Presidencial para el Posconflicto, Derechos Humanos y Seguridad, la orientación y formulación del Plan Estratégico de Desarrollo Espacial, así como la ejecución de planes, programas y proyectos derivados del desarrollo espacial colombiano.
- A través del Decreto 672 de 2017, se modificó la estructura del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República y en su artículo 45, numeral 9 se establece en el Consejero Presidencial de Seguridad la orientación y formulación del Plan Estratégico de Desarrollo Espacial, así como la ejecución de planes, programas y proyectos derivados del desarrollo espacial colombiano.
- A través de la Disposición 030 de agosto de 2017 se modificó la organización del Departamento de Asuntos Espaciales, el cual se transformó en Oficina Asuntos Espaciales, asignándose como misión “Promover el desarrollo de capacidades espaciales para garantizar el acceso, explotación y control del espacio desde el Sector Defensa y Seguridad”.
- En el año 2018 la FAC estableció la Política Espacial, fijando lineamientos y directrices frente al desarrollo espacial. “El dominio del espacio, así como el del aire, son capacidades distintivas de la Institución. Por

lo tanto, es una responsabilidad inherente a la Fuerza Aérea Colombiana liderar el desarrollo espacial del sector defensa y del país, así como impulsar la industria nacional espacial, de manera que se provean soluciones a las principales necesidades que demanda la nación mediante la aplicación de la tecnología espacial”. De igual forma, potenciar las líneas estratégicas sobre las cuales se proyecta el desarrollo espacial de la Fuerza Aérea: operaciones espaciales, gobernanza en temática espacial, cooperación internacional, proyectos e infraestructura espacial y formación del talento humano en temas espaciales.

- En el año 2018, mediante la Resolución 633 del 15 de agosto de 2018, se modifica el Comité de Asuntos Espaciales de la Fuerza Aérea Colombiana, adecuando su estructura a la nueva organización de la FAC.
- En el 2018 el presidente de la República, mediante el artículo 8° del Decreto 1714 de 2018, confía a la Vicepresidencia de la República la misión de ejercer la Presidencia de la Comisión Colombiana del Espacio.
- En el mismo año, la FAC, emitió la Directiva 030, la cual tiene por objetivo definir un procedimiento que estandarice funciones y responsabilidades y sirva como soporte y modelo a seguir en el desarrollo de actividades cuyo propósito sea el lanzamiento y pruebas de vehículos suborbitales. De igual manera y en concordancia a la mencionada Directiva, la institución generó procedimiento y formatos que permiten soportar y facilitar el desarrollo aeroespacial colombiano.
- De conformidad con lo establecido en el Decreto 2258 de 2018, “por medio del cual se establecen normas y procedimientos para el Registro de Objetos Lanzados al Espacio Ultraterrestre y se adiciona el Título 9 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015, “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa”, a través de Acta número LI/2015 de 26 de octubre de 2015 se eligió por unanimidad a la Fuerza Aérea Colombiana para llevar el registro de los lanzamientos realizados al espacio exterior.
- El 28 de noviembre del 2018 fue puesto en órbita el nanosatélite de observación de la Tierra FACSAT-1, el cual se convirtió en el primer satélite de la Fuerza Aérea Colombiana, permitiéndole a la misma desarrollar experiencia y conocimiento acerca de la operación de equipos con tecnología espacial.
- Dando continuidad al programa FACSAT, este seguirá permitiendo al país, a través de la FAC, desarrollar e implementar experiencia y conocimiento operacional relacionado con

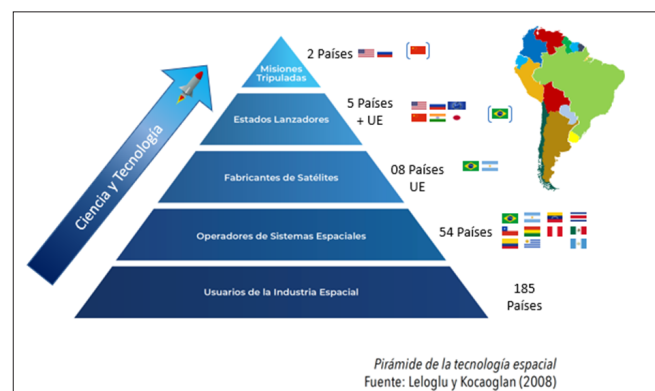
la explotación de activos espaciales; se prevé que está para abril de 2023 se ponga en órbita el nanosatélite FACSAT-2, dando al país y a la institución la oportunidad de mejorar significativamente, no sólo en la operación y explotación de activos espaciales, sino en la aplicación y uso de productos derivados de tecnología espacial.

- A través de la Directiva Permanente 32 de 30 de agosto de 2019 se fijó el desarrollo espacial de la Fuerza como un objetivo estratégico y una política institucional permanente, con el fin de alcanzar y mantener una capacidad espacial para la garantía de seguridad y defensa de la nación. Así mismo, en la mencionada norma, se encarga como misión de la Oficina de Asuntos Espaciales establecer programas y proyectos para el desarrollo espacial.
- El 13 de septiembre de 2019 por medio de la Resolución número 725 se dispone la modificación en la conformación y funcionamiento del Comité de Asuntos Espaciales de la Fuerza Aérea Colombiana, como órgano de consulta, coordinación, orientación y planificación, coadyuvando al Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana, quien es el responsable de conducir la ejecución de la política institucional, para el desarrollo y aplicación de las tecnologías espaciales y coordinar la elaboración, planes, programas, proyectos y propuestas de decisión en este campo ante la Comisión Colombiana del Espacio.
- En julio del año 2020, la Oficina de Asuntos Espaciales, actualmente Jefatura de Operaciones Espaciales, recibe la instrucción, por parte de los señores Generales Comandante de Operaciones Aéreas y Espaciales y Comandante de Desarrollo Humano de la FAC, de analizar tres cursos de acción como posibles soluciones para el problema que genera la ausencia de un plan de carrera, que impide que el personal que se desempeña en el ámbito de las operaciones espaciales y puedan desarrollar la experticia para ser proyectados y especializados en esta área.
- El 3 de febrero de 2021 mediante Resolución 0192, se crea la Jefatura de Operaciones Espaciales, la cual pertenece al Comando de Operaciones Aéreas y Espaciales (COAES), dada la naturaleza del área misional de la mencionada Jefatura.
- La institución cuenta con personal capacitado en temática espacial trabajando en la Jefatura de Operaciones Espaciales, la cual tiene como misión “ejercer el contrapoder espacial mediante la explotación de activos espaciales para garantizar la libertad de acción en el espacio, con el fin de proteger los intereses nacionales”.

## IX. DESARROLLO AEROESPACIAL COLOMBIANO A TRAVÉS DE LA FAC

El desarrollo de las capacidades espaciales de la Fuerza Aérea Colombiana en ámbitos como las operaciones, la investigación y las aplicaciones espaciales, se ha convertido en una estrategia determinante para el cumplimiento de la misión institucional y proyección de la misma a corto, mediano y largo plazo.

Por esta razón, es justo resaltar y reconocer los méritos a la abnegada labor y sacrificio que realizan los hombres y mujeres que integran o que contribuyen al desarrollo de capacidades espaciales del país y de la FAC, logrando que, a la fecha en el panorama regional y global, Colombia se ubique en cuanto a ciencia y tecnología espacial, como se relaciona a continuación:



## X. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL

El proyecto de ley no ordena gasto público y en consecuencia no genera un impacto fiscal, dando cumplimiento con lo establecido en la Ley 819 de 2003, “por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”. El proyecto establece medidas para garantizar la defensa e integridad territorial en el ámbito espacial, en el marco general para el desarrollo de las actividades espaciales en Colombia, considerando el importante papel que el Estado debe tener en este campo para la promoción y desarrollo del sector espacial, así como en la ejecución de actividades en el espacio exterior, incluido la Luna y otros cuerpos celestes, en concordancia con la Constitución y los tratados internacionales ratificados en la materia, procurando que las mismas se desarrollen en condiciones que no constituyan un riesgo para la seguridad y defensa nacional, la operación aérea y espacial, y la soberanía nacional.

## XI. DECLARACIÓN DE CONFLICTOS DE INTERÉS

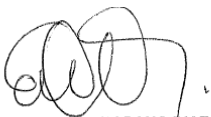
De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir que, no se han identificado motivos que puedan generar un conflicto de interés a los Honorables Representantes que suscriben la presente ponencia.

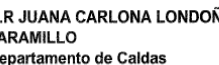
**XII. PROPOSICIÓN**

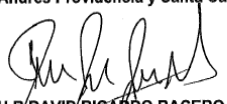
Por lo anteriormente expuesto, solicito a la Honorable Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley N.º 296 de 2022 Cámara, 380 de 2022 Senado “por medio de la cual se adoptan medidas para garantizar la defensa e integridad territorial en el ámbito espacial y se dictan otras disposiciones”, acogiendo el texto propuesto.

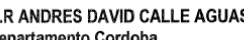
Cordialmente,

  
**H.R. GERSEL LUIS PEREZ ALTAMIRANDA**  
 Departamento del Atlántico

  
**H.R. ELIZABETH JAY-PANG DIAZ**  
 Departamento Archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina

  
**H.R. JUANA CARLONA LONDOÑO JARAMILLO**  
 Departamento de Caldas

  
**H.R. DAVID RICARDO RACERO MAYORCA**  
 Bogotá D.C.

  
**H.R. ANDRES DAVID CALLE AGUAS**  
 Departamento Córdoba

  
**H.R. ALVARO MAURICIO LONDOÑO**  
 Departamento Vichada

**XIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 296 DE 2022 CÁMARA, 380 DE 2022 SENADO**

*por medio de la cual se adoptan medidas para garantizar la defensa e integridad territorial en el ámbito espacial y se dictan otras disposiciones.*

“El Congreso de Colombia,  
 DECRETA”:

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley establece medidas para garantizar la defensa e integridad territorial en el ámbito espacial, en el marco general para el desarrollo de las actividades espaciales en Colombia, considerando el importante papel que el Estado debe tener en este campo para la promoción y desarrollo del sector espacial, así como en la ejecución de actividades en el espacio exterior, incluido la Luna y otros cuerpos celestes, en concordancia con la Constitución y los tratados internacionales ratificados en la materia, procurando que las mismas se desarrollen en condiciones que no constituyan un riesgo para la seguridad y defensa nacional, la operación aérea y espacial, y la soberanía nacional.

**Artículo 2º. Actividades espaciales permitidas.** Las actividades espaciales podrán ser desarrolladas al interior del territorio nacional por personas naturales o jurídicas, de carácter público o privado.

Se podrán desarrollar las siguientes actividades espaciales permitidas, previo control y supervisión del Ministerio de Defensa Nacional – Fuerza Aérea Colombiana:

- a) Lanzamiento de vehículos orbitales.
- b) Pruebas de vehículos orbitales.
- c) Lanzamiento de vehículos suborbitales.
- d) Pruebas de vehículos suborbitales.

**Artículo 3º. Protección al medio ambiente.** Las actividades espaciales permitidas en Colombia, deberán garantizar la minimización de los efectos adversos de estas en el medio ambiente, tanto en la Tierra, como en el espacio exterior. Asimismo, procurarán por el mantenimiento del uso sostenible del espacio, específicamente, a través de la disminución de emisión de desechos espaciales.

**Artículo 4º. Obligación de registro.** Previo al lanzamiento de cualquier objeto espacial desde el territorio colombiano o a nombre del Estado colombiano, el mismo deberá registrarse de conformidad con el Convenio de Registro de Objetos Lanzados al Espacio Ultraterrestre ratificado por Colombia. Los lanzamientos deberán contar con el concepto favorable del Ministerio de Defensa Nacional – Fuerza Aérea Colombiana, con el objeto de controlar, supervisar y regular que estos no constituyan un riesgo para la seguridad y defensa nacional, la operación aérea y espacial, y la soberanía nacional.

**Artículo 5º. Cambio de denominación.** Modifíquese la denominación de la Fuerza Aérea Colombiana, por “Fuerza Aeroespacial Colombiana”.

**Parágrafo 1º.** Tras la promulgación de la presente ley, la Fuerza Aeroespacial Colombiana ostentará las mismas facultades legales, roles, misionalidad, responsabilidades, atribuciones y competencias; que hasta la fecha ostentaba la Fuerza Aérea Colombiana.

**Parágrafo 2º.** Para todos los efectos legales, se entenderá que Fuerza Aeroespacial Colombiana, corresponde a la Fuerza Aérea referida en la Constitución, la ley y demás reglamentación vigente.

**Artículo 6º. Reglamentación y responsabilidad.** El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional, regulará todas las actividades espaciales permitidas, de conformidad con la normatividad que para el efecto se expida, así como, los tratados internacionales ratificados por Colombia.

Las personas naturales o jurídicas, de carácter público o privado, serán responsables de dichas actividades espaciales, así como por los daños que estas puedan causar.

**Artículo 7º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los honorables Representantes,


  
**H.R. GERSEL LUIS PEREZ ALTAMIRANDA**  
 Departamento del Atlántico

  
**H.R. ELIZABETH JAY-PANG DIAZ**  
 Departamento Archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina

  
**H.R. JUANA CARLONA LONDOÑO JARAMILLO**  
 Departamento de Caldas

  
**H.R. DAVID RICARDO RACERO MAYORCA**  
 Bogotá D.C.

  
**H.R. ANDRES DAVID CALLE AGUAS**  
 Departamento Córdoba

  
**H.R. ALVARO MAURICIO LONDOÑO**  
 Departamento Vichada



**CONTENIDO**

Gaceta número 1591 - Martes, 6 de diciembre de 2022

**CÁMARA DE REPRESENTANTES****PONENCIAS****Págs.**

Informe de Ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 255 de 2022 Cámara, por medio de la cual la nación rinde homenaje público al municipio de Chinavita, departamento de Boyacá y se une a la celebración de los 200 años de su fundación. ....	1
Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 271 de 2022 Cámara, por medio de la cual se crean los Consultorios Psicológicos Comunitarios en las Facultades de Psicología de las Instituciones de Educación Superior.....	4
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 278 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o ley del transporte público masivo y colectivo sostenible y no contaminante. ....	10
Ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 296 de 2022 Cámara, 380 de 2022 Senado, por medio de la cual se adoptan medidas para garantizar la defensa e integridad territorial en el ámbito espacial y se dictan otras disposiciones.....	17