



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1537

Bogotá, D. C., lunes, 23 de septiembre de 2024

EDICIÓN DE 10 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE (SEGUNDA VUELTA) AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 444 DE 2024 CÁMARA, 21 DE 2024 SENADO

por el cual se modifica el inciso 1° del artículo 217 de la Constitución Política de Colombia, se cambia el nombre de la Fuerza Aérea por Fuerza Aeroespacial y se dictan otras disposiciones.

2. Despacho del Viceministro General

Bogotá D.C.,

Honorables Senadores

EFRAIN JOSÉ CEPEDA SANABRIA

Senado de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Carrera 7 No. 8-68

Bogotá D.C.



Radicado: 2-2024-050548

Bogotá D.C., 20 de septiembre de 2024 13:17

Radicado entrada
No. Expediente 42249/2024/OFI

Asunto: Comentarios al texto propuesto para segundo debate (segunda vuelta) al Proyecto de Acto Legislativo 444 de 2024 Cámara, 021 de 2024 Senado "Por el cual se modifica el inciso 1° del artículo 217 de la Constitución Política de Colombia, se cambia el nombre de la Fuerza Aérea por Fuerza Aeroespacial y se dictan otras disposiciones".

Respetado Presidente:

En virtud de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003¹, se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto propuesto para segundo debate, en segunda vuelta, al proyecto de acto legislativo del asunto en los siguientes términos:

El proyecto de acto legislativo, de iniciativa gubernamental, tiene por objeto "(...) modificar la denominación de "Fuerza Aérea" a "Fuerza Aeroespacial" respondiendo "(...) a la necesidad de articular en todos sus aspectos los desafíos que actualmente afronta la Fuerza Aérea Colombiana en el escenario local, regional y global, de cara a sus responsabilidades en el mediano y largo plazo, para lo cual se proponen los ajustes institucionales necesarios con el fin de proyectar los niveles de la institución, materializando la capacidad espacial como parte de la estrategia de la FAC en pro del desarrollo de la Nación y la coadyuvancia en el cumplimiento de los fines del Estado consagrados en el artículo 2 Constitucional".²

Una vez revisado el articulado propuesto, esta Cartera considera que el proyecto no genera impacto fiscal, esto es que no ordena un gasto adicional, teniendo en cuenta que los recursos necesarios para cubrir los costos en los que se pueda incurrir por la actualización del nombre de la entidad en documentos, señalización y sistemas informáticos, están programados en el presupuesto del Ministerio de Defensa - Fuerza Aérea.

¹ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

² Gaceta del Congreso de la República No. 1447 de 2024 Página 22.

En los anteriores términos, este Ministerio, en el marco de las competencias establecidas en la Ley 819 de 2003, manifiesta su análisis fiscal sobre el proyecto de ley del asunto, para las deliberaciones legislativas respectivas. Asimismo, manifiesta la disposición de colaborar con la actividad legislativa dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal vigente.

Cordial saludo,

DIEGO ALEJANDRO GUEVARA CASTAÑEDA






Viceministro General

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

DGPPN/OAJ

CONCEPTO JURÍDICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 37 DE 2023 SENADO, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 90 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación y de las entidades territoriales.

 <p>Bogotá, D.C. 170 Doctor: GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General Senado de la República secretaria.general@senado.gov.co Calle 10 # 7-50, piso 1, Capitolio Nacional Bogotá D.C.</p> <p>Asunto: Observaciones de la Administración Distrital al Proyecto de Ley No. 037 de 2023 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley No. 090 de 2023 Senado, "Por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación y de las entidades territoriales".</p> <p>Respetado Secretario:</p> <p>En atención al estudio técnico, jurídico y presupuestal realizado al Proyecto de Ley indicado en el asunto y de conformidad con lo señalado en el capítulo III del Decreto Distrital 06 de 2009, me permito informarle que la Secretaría Distrital de Movilidad (anexo radicado No. 2024421299292), realizó observaciones sobre dicha iniciativa para consideración de esa célula legislativa durante su trámite.</p> <p>En tal sentido, de manera respetuosa se sugiere que, en el estudio y discusión del referido Proyecto de Ley, se tengan en cuenta las observaciones planteadas, no sin antes manifestar nuestra disposición y compromiso en colaborar con la actividad legislativa.</p> <p>En caso de querer ampliar el concepto técnico que se remite sobre esta iniciativa legislativa, estamos dispuestos a organizar mesas de trabajo entre la Administración Distrital, con los autores de la iniciativa el H.H.S.S Fabian Diaz Plata, Alex Flórez y la ponente la H.S Soledad Tamayo de ser necesario. Así mismo, para cualquier información adicional que se requiera, se puede comunicar al correo electrónico equipoasistencia@sdm.movilidadbogota.gov.co.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>JUAN BELLO GONZÁLEZ Director de Relaciones Políticas juan.bello@gobiernobogota.gov.co</p> <p>Anexo: Uno (Diseño editado en formato pdf)</p> <p>Preparó: Diana Alexandra Rincón Lozano – Contratación DRR Revisó y Aprobó: Julián Sillan Andrés Padilla – Contratación DRR</p> <p>Edificio Llévano Calle 11 No. 8 -17 Código Postal: 111711 Tel. 3387000 - 3820660 Información Línea 195 www.gobiernobogota.gov.co</p> <p>QDI-GPD-F032 Versión: 07 Vigencia: 24 de enero de 2024 Caso HOLA: 12936</p> 	<p>Bogotá D.C., septiembre 17 de 2024</p> <p>Señor(a)</p> <p>JUAN SEBASTIÁN BELLO GONZÁLEZ Director de Relaciones Políticas ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ Cdi.Radicador3@gobiernobogota.gov.co juans.bello@gobiernobogota.gov.co Cra 8 #10-71 Ciudad</p> <p>REF: Respuesta al radicado No. 202461203260582 del 10 de septiembre de 2024. Solicitud de Concepto para el Proyecto de Ley No. 037 de 2023 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley No. 090 de 2023 Senado.</p> <p>Respetado Doctor Bello:</p> <p>De conformidad con el seguimiento y control de los Proyectos de Ley con competencias para el sector de movilidad y que cursan en el Congreso de la República, la Secretaría Distrital de Movilidad, una vez realizada la revisión técnica y jurídica de la ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley No. 037 de 2023 Senado "por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación y de las entidades territoriales"; Acumulado con el Proyecto de Ley No. 090 de 2023 Senado "por medio del cual se regula la administración y operación en materia de peajes, se promueve la equidad vial y se dictan otras disposiciones", de manera atenta remitimos las consideraciones y observaciones sobre el particular.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>Paulo Andres Rincon Garay Subsecretario de Gestión Jurídica Firma mecánica generada en 17-09-2024 05:30 PM</p> <p>Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020 "Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link https://forms.gle/5VLz4x24UJ3JvF9 esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"</p> <p>Secretaría Distrital de Movilidad Calle 13 # 37 - 35 Teléfono: (1) 364 9400 www.movilidadbogota.gov.co Información: Línea 195</p> <p>Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co</p> 
<p>FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO DIRECCIÓN DE RELACIONES POLÍTICAS</p> <p>FECHA 05-09-2024</p> <p>SECTOR QUE CONCEPTÚA: MOVILIDAD</p> <p>NÚMERO DEL PROYECTO: PL No. 037/23S Acumulado 090/23S</p> <p>EN CÁMARA: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO:</p> <p>EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO:</p> <p>ORIGEN DEL PROYECTO: Senado</p> <p>FECHA DE RADICACIÓN: 8/08/2023 COMISIÓN: Sexta</p> <p>ESTADO DEL PROYECTO: Segundo Debate en Plenaria de Senado</p> <p>TÍTULO DEL PROYECTO</p> <p>Proyecto de Ley No. 037 de 2023 Senado "por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación y de las entidades territoriales"; Acumulado con el Proyecto de Ley No. 090 de 2023 Senado "por medio del cual se regula la administración y operación en materia de peajes, se promueve la equidad vial y se dictan otras disposiciones</p> <p>AUTOR (ES)</p>	<p>HS Alex Flórez Hernández – HS Soledad Tamayo Tamayo</p> <p>OBJETO DEL PROYECTO</p> <p>Creación de lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales</p> <p>FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR</p> <p>ES COMPETENTE</p> <p>Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p> <p>ANÁLISIS JURÍDICO</p> <p>Desde el análisis jurídico se plantean las siguientes consideraciones:</p> <p>El artículo 338 de la Constitución Política de Colombia facultó al Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales para imponer contribuciones fiscales o parafiscales en tiempos de paz. Así mismo, permite que la ley, las ordenanzas y los acuerdos fijen la tarifa de las tasas y contribuciones como recuperación de los servicios que se prestan a los contribuyentes, pero exige que el sistema y el método para definir tales costos sean fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.</p> <p>El artículo 21 de la Ley 105 de 1993, "por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", modificado por el artículo 1° de la Ley 787 de 2002, dispone que para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará</p>

<p><u>el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios</u>, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo, observando los siguientes principios:</p> <p>"a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal."</p> <p>El artículo 30 de la Ley 105 de 1993 dispone que la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios en sus respectivos perímetros podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial y prevé que para la recuperación de la inversión estos entes territoriales podrán establecer peajes y/o valorización.</p> <p>Así mismo, dicha disposición establece que los ingresos que produzca la obra dada en concesión están asignados en su totalidad al concesionario privado hasta que éste obtenga dentro del plazo estipulado, el retorno del capital invertido y el Estado recuperará la inversión que haya efectuado con los ingresos que obtenga, una vez terminada la concesión respectiva.</p>	<p>En concordancia con lo anterior, la Ley 1508 de 2012, "por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones", establece un robusto marco jurídico aplicable a las concesiones para el desarrollo de proyectos de infraestructura vial, incluyendo el derecho a retribuciones y demás derechos y obligaciones de las partes.</p> <p>Así las cosas, con base en los precitados fundamentos constitucionales y legales, en Colombia se encuentra autorizado el uso de peajes como un mecanismo que emplea el Estado para que los usuarios de la infraestructura vial, como retribución por la utilización de las vías, contribuyan a la financiación de las obras de construcción, conservación y rehabilitación de dicha infraestructura.</p> <p>Ahora bien, con respecto al articulado de la iniciativa, el artículo 2 "LINEAMIENTOS DE LA ESTRUCTURACIÓN TARIFARIA DE PEAJE" establece la obligación en cabeza del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación de expedir una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual. También deberán adoptar los lineamientos para el cobro de las tarifas de peajes a partir de criterios socioeconómicos, teniendo en cuenta la capacidad de pago de los habitantes del área de influencia. Además, dicha reglamentación debe establecer "la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros".</p> <p>Al respecto, es necesario precisar que la viabilidad de los contratos de concesión vial depende, en gran medida, de los recursos que se recaudan con el pago de las tarifas de peajes, lo cual constituye la principal fuente de financiación para la ejecución de obras de construcción, conservación y rehabilitación de la infraestructura vial. Por esta razón, la modificación normativa propuesta tendiente a fijar una fórmula tarifaria unificada y una distancia mínima de 150 kilómetros para la instalación de las casetas de peajes tendría repercusiones significativas en el desarrollo de los proyectos de infraestructura vial, pues la definición del esquema tarifario de los peajes corresponde a un análisis integral de varios elementos, tal como lo dispone el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 al señalar que "las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación" (énfasis fuera de texto).</p> <p>En ese sentido, es preciso destacar que la ejecución de los proyectos de infraestructura vial, por su naturaleza, implica el desarrollo de ciertas intervenciones y actividades, de acuerdo con las particularidades y necesidades de cada caso concreto, lo cual supone</p>
<p>que no todas las obras de infraestructura tienen condiciones homogéneas y, por tanto, cada proyecto cuenta con un esquema tarifario particular, que financia específicamente la ejecución de las actividades e intervenciones que se deben implementar en un determinado proyecto.</p> <p>Por consiguiente, es posible concluir que la expedición de una reglamentación marco que establezca una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, así como la implementación de una distancia mínima entre las casetas no es concordante con las precitadas disposiciones normativas que regulan la estructuración de los modelos financieros para los proyectos que tienen como objeto la ejecución de obras de construcción, conservación y rehabilitación de la infraestructura vial.</p> <p>Ahora bien, mediante el artículo 3 del proyecto de ley, se pretenden efectuar las siguientes modificaciones al artículo 21 de la Ley 105 de 1993, en lo atinente a los principios que deben observarse para la fijación de las tarifas de los peajes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se está incluyendo en el literal c) la expresión "de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional". Frente a esta modificación, se reiteran las consideraciones esbozadas previamente sobre la inviabilidad jurídica de expedir una reglamentación marco que establezca una fórmula tarifaria unificada para los peajes, por los argumentos aducidos líneas atrás. A través de la modificación propuesta en el literal d), se plantea que, para fijar las tarifas de los peajes con las que se va a retribuir al contratista privado, es necesario tener en cuenta "el nivel de avance de las obras y el estado de la infraestructura". <p>Al respecto, se debe precisar que esta modificación podría resultar en un exceso de regulación por la configuración de duplicidad normativa, como quiera que los contratos de concesión tienen un mecanismo de retribución de las inversiones realizadas por el contratista, que precisamente depende de factores como el avance de las obras, el estado de la infraestructura, entre otros, lo cual implica que sólo es procedente el pago cuando se cumplan con una serie de elementos que garanticen el uso de la vía en condiciones de seguridad.</p> <p>En esa medida, es pertinente traer a colación lo previsto en el artículo 5 de la Ley 1508 de 2012, modificado por el artículo 37 de la Ley 1753 de 2015, que condiciona la retribución al contratista privado en función de la disponibilidad de la</p>	<p>infraestructura, el cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas unidades funcionales o etapas del proyecto, entre otros requisitos.</p> <ul style="list-style-type: none"> Se adiciona un literal f) al artículo 21 original concerniente al pago de los peajes mediante un dispositivo electrónico (TAG). No obstante, se debe resaltar que este asunto ya fue reglamentado por la autoridad competente, mediante la expedición de la Resolución MT 20213040035125 del 12 de agosto de 2021, "por la cual se adecua la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones". En ese sentido, se sugiere prescindir de esta modificación a efectos de evitar una eventual antinomia jurídica, o si con este literal se quiere brindar mayor detalle a lo ya reglamentado, se recomienda que se armonice en concordancia con el marco normativo existente, atendiendo al principio de coherencia y unidad del sistema jurídico. Se añade un literal g) referente al incremento anual de la tarifa de los peajes que, de acuerdo con la modificación planteada, no podrá ser superior al IPC del año en curso. Al respecto, es preciso resaltar que el marco legal que regula la estructuración del modelo financiero en los contratos de concesión dispone que el esquema tarifario (dentro del cual se encuentra todo lo relativo a los incrementos de la tarifa) está determinado por varios factores como, por ejemplo, el tráfico vehicular, el valor de la inversión, el costo de la operación y mantenimiento del corredor vial, entre otros. Por ende, esta modificación tendría un notable impacto en la estabilidad financiera de los proyectos de infraestructura vial, en la medida en que se estarían ignorando otros factores que inciden en la tarifa de los peajes, como los indicados previamente. Adicionalmente, supeditar el incremento anual de la tarifa sólo al IPC generaría incertidumbre en la principal fuente de financiación de las concesiones viales, debido al desconocimiento de la cifra final del "IPC del año en curso", tal como lo establece el proyecto de ley. Se agrega un literal h) mediante el cual se exonera del pago de peajes a "los residentes de un municipio que se desplacen por motivos de trabajo o estudio a un municipio colindante". Sobre este particular, se debe recordar que en los contratos de concesión vial es indispensable contar con un recaudo de peaje que permita retribuir la inversión realizada por el contratista privado para llevar a cabo la construcción de la obra, así como para sufragar los costos asociados a la operación y mantenimiento de la vía. Por este motivo, tanto el ordenamiento jurídico vigente como las cláusulas contractuales pactadas en los proyectos de infraestructura contempla la asignación de tarifas diferenciales para los pobladores

<p>de las áreas de influencia de los corredores viales, en cuyo caso, quienes acrediten el cumplimiento de unos requisitos específicos pueden acceder al pago de una menor tarifa, con el propósito de mitigar los impactos socioeconómicos sin afectar la estabilidad financiera de las concesiones viales.</p> <p>Ahora bien, el artículo 5 del proyecto de ley incluye dentro del segundo inciso del artículo 30 de la Ley 105 de 1993 la siguiente expresión: <i>"la fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional"</i>. Frente a esta modificación, se reiteran las consideraciones que se expusieron sobre la inviabilidad jurídica de expedir una reglamentación marco que establezca una fórmula tarifaria unificada para los peajes, en atención a los argumentos esgrimidos al analizar el artículo segundo de la iniciativa.</p> <p>En igual sentido se pretende modificar el artículo 3 de la Ley 1508 de 2012, mediante el artículo 7 del proyecto de ley, según el cual en el marco de las asociaciones público-privadas la retribución a la que tiene derecho el contratista privado debe estar supeditada a <i>"la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional [...] Cuando se trate de Asociaciones Público-Privadas para el desarrollo de infraestructura vial, la retribución deberá tener en cuenta la reglamentación marco que expida el Gobierno Nacional, además de los aspectos señalados en el inciso anterior"</i>.</p> <p>Con respecto a lo anterior, adicional a reiterar los mismos argumentos que se esbozaron para el artículo 2 de la iniciativa legislativa, es menester precisar que la modificación al artículo 3 de la Ley 1508 de 2012 carece de una adecuada técnica normativa en su redacción, por cuanto <i>"la reglamentación marco"</i> planteada en el proyecto de ley tiene como finalidad la estructuración de una fórmula tarifaria unificada para los peajes.</p> <p>Sin embargo, el artículo 7 de la iniciativa introduce la expresión <i>"la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional"</i> en medio del segundo inciso del artículo 3 de la Ley 1508 de 2012, que no solo es aplicable a los contratos de concesión para el desarrollo de infraestructura vial, sino también a otro tipo de asociaciones público-privadas, como aquellas que versan sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En ese sentido, para las concesiones que NO tengan por objeto el desarrollo de proyectos de infraestructura vial, resulta ilógico e incoherente aplicar una <i>"reglamentación marco"</i></p>	<p>que está planteada únicamente para la estructuración de una fórmula tarifaria unificada para los peajes.</p> <p>Ahora bien, el artículo 8 del proyecto de ley prohíbe que los municipios, distritos y áreas metropolitanas puedan establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación. Al respecto, es necesario precisar que, tal como se profundizará con mayor detalle en el análisis técnico, esta prohibición afectaría la autonomía de los entes territoriales, dejándolos sin herramientas que les permita enfrentar los retos urbanos relacionados con transporte público, congestión, siniestralidad, y medio ambiente, en detrimento del derecho a gozar de un ambiente sano. Así mismo, se afectaría las políticas de promoción de la movilidad sostenible, impidiendo el uso de fuentes alternativas de financiación, lo cual generaría mayores presiones a las finanzas de los municipios y distritos para la financiación de sus sistemas de transporte.</p> <p>Finalmente, si bien es cierto que el artículo 11 del proyecto de ley establece que sus disposiciones regirán para las nuevas concesiones de peajes, no debe perderse de vista que con esta iniciativa se estaría desincentivando la inversión de capital privado a futuro, como quiera que fijar distancias mínimas para la instalación de los peajes o establecer condiciones tarifarias que no tengan en cuenta la realidad de las concesiones viales, indudablemente terminaría afectando la sostenibilidad financiera de cualquier tipo de proyecto de infraestructura del modo carretero, comprometiendo así la principal fuente de financiación con que cuenta el Estado para contratar las obras que permitan satisfacer las necesidades de infraestructura vial que tiene el país.</p> <p>Así las cosas, en atención a todas las consideraciones previamente expuestas, se estima que la iniciativa objeto de análisis no es viable jurídicamente.</p> <p>ANÁLISIS TÉCNICO</p> <p>El artículo 3 del Proyecto de Ley propuesto, plantea la inclusión del literal h en el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, indicando lo siguiente:</p> <p><i>"h) Los residentes de un municipio que se desplacen por motivos de trabajo o estudio a un municipio colindante, el cual tenga un peaje intermedio estarán exonerados del pago. Para tales efectos, el gobierno nacional y las entidades</i></p>
<p><i>territoriales reglamentarán el procedimiento para acreditar dicha situación y hacer efectiva la exoneración."</i></p> <p>La propuesta de exonerar del pago de peajes a los residentes de municipios vecinos, contenida en el Proyecto de Ley en discusión, resulta inconveniente y potencialmente perjudicial por las siguientes razones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausencia de justificación técnica y económica, contraria a los principios del Plan Nacional de Desarrollo: <ul style="list-style-type: none"> • La propuesta no presenta un análisis técnico y económico sólido que justifique la exoneración, ni evalúa sus posibles impactos en la sostenibilidad financiera de los proyectos viales. Es fundamental contar con estudios que respalden cualquier medida que afecte de manera significativa la estructura tarifaria y los modelos de negocio de las inversiones en infraestructura vial y que identifique nuevas fuentes para asumir el costo de la exoneración propuesta. • Esta ausencia de justificación contradice los principios del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, adoptado mediante la Ley 2294 de 2023, que establece la necesidad de <i>"implementar políticas públicas basadas en evidencia"</i> y <i>"promover la eficiencia en la gestión de los recursos públicos"</i>. Además, la propuesta de exoneración podría afectar la <i>"intervención a la infraestructura de vías regionales"</i>, mencionada en el Artículo 101 de la Ley 2294 de 2023, al comprometer la sostenibilidad financiera de los proyectos viales y, por ende, la capacidad del Estado para invertir en el desarrollo y mantenimiento de dicha infraestructura. 2. Impacto en la sostenibilidad financiera de los proyectos viales: <ul style="list-style-type: none"> • La exoneración de usuarios en el cobro de los peajes impactaría negativamente los ingresos de los proyectos viales, especialmente las concesiones. • Esta disminución de ingresos podría dificultar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios, poniendo en riesgo la sostenibilidad financiera de los proyectos y la capacidad de realizar el mantenimiento y las mejoras necesarias en la infraestructura vial. 3. Afectación a la estabilidad jurídica y la inversión privada: <ul style="list-style-type: none"> • La Ley 1508 de 2012 establece un marco jurídico claro para las concesiones viales, incluyendo el derecho a retribuciones y demás derechos y obligaciones de las partes. 	<ul style="list-style-type: none"> • La exoneración propuesta alteraría sustancialmente las condiciones económicas de los contratos de concesión, lo que podría considerarse una afectación a los derechos adquiridos por los concesionarios. • Esta inestabilidad jurídica podría generar incertidumbre y desconfianza en los inversionistas privados, desalentando la participación en futuros proyectos de infraestructura vial, lo cual iría en contra del objetivo del Plan Nacional de Desarrollo de impulsar la inversión privada en infraestructura. <p>El artículo 8 propuesto en el Proyecto de Ley precisa:</p> <p>"ARTÍCULO 8. Prohibición de peajes internos y en vías terciarias. Los Municipios, Distritos y áreas metropolitanas no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación; mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación.</p> <p><i>Las entidades del orden nacional y territorial tendrán prohibida la instalación de peajes en vías terciarias"</i></p> <p>En primer lugar, contradice directamente lo establecido en la Ley 105 de 1993, la cual en su artículo 20 otorga a las Entidades Territoriales la responsabilidad de planear su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción. Adicionalmente, el artículo 28° de la ley ibidem, concede a los Municipios y los Distritos la potestad de establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, e impuestos que desestimulan el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades.</p> <p>Adicionalmente, el Proyecto de Ley propuesto afectaría el equilibrio administrativo entre el Gobierno Nacional y los departamentos y municipios, protegido por los objetivos generales de la Política legislativa en materia de ordenamiento territorial, establecidos por el Artículo 21 de la Ley 1454 de 2011:</p> <p>"Artículo 21. Objetivos generales de la legislación territorial. La ley promoverá una mayor delegación de funciones y competencias del nivel nacional hacia el orden territorial, la eliminación de duplicidades de competencias entre la administración central y descentralizada y los entes territoriales, el fortalecimiento de las Regiones de Planeación y Gestión y las Regiones Administrativas y de</p>

Planificación, el fortalecimiento del departamento como nivel intermedio de gobierno, el fortalecimiento del municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado, la acción conjunta y articulada de los diferentes niveles de gobierno a través de alianzas, asociaciones y convenios de delegación, el diseño de modalidades regionales de administración para el desarrollo de proyectos especiales y el incremento de la productividad y la modernización de la Administración municipal."

Lo anterior, en concordancia con las funciones de los municipios, definidas por el Artículo 3 de la Ley 134 de 1994:

"Artículo 3º. Modificado por el art. 6. Ley 1551 de 2012. Funciones de los municipios. Corresponde al municipio:

- Administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la ley.

(...)

- Promover el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el progreso municipal. Para lo anterior deben tenerse en cuenta, entre otros: los planes de vida de los pueblos y comunidades indígenas y los planes de desarrollo comunal que tengan los respectivos organismos de acción comunal.

(...)

- Promover alianzas y sinergias público-privadas que contribuyan al desarrollo económico, social y ambiental del municipio y de la región, mediante el empleo de los mecanismos de integración dispuestos en la ley.

(...)

- Velar por el adecuado manejo de los recursos naturales y del ambiente, de conformidad con la Constitución y la ley.

(...)"

En particular para la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca, el Proyecto de Ley propuesto estaría en contravía con la Ley 2199 de 2022 en su artículo 10 donde establece

que dentro de las competencias de la Región Metropolitana en materia de movilidad se encuentra:

"Formular e implementar fuentes de financiación y fondeo para la movilidad, incluyendo las establecidas en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya".

Esta misma ley, en su artículo 33, define dentro de las funciones de la Agencia Regional Metropolitana lo siguiente:

"e) Identificar, formular, adoptar, autorizar, implementar, recaudar y definir la destinación de fuentes de financiación y fondeo, incluyendo peajes y valorización, en la infraestructura o los servicios de transporte a su cargo, sin que medie autorización previa por parte de la Nación o el desarrollo de las fuentes alternativas de financiación previstas en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que la modifique, adicione o sustituya. Los peajes podrán instalarse sobre infraestructura existente o nueva dentro del ámbito geográfico de la movilidad Región Metropolitana y corresponderá a la Agencia Regional de Movilidad, de conformidad con los estudios técnicos que haga para tal fin, definir su ubicación, distribución de carriles, condiciones, restricciones y excepciones..."

Por otro lado, el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia, Potencia Mundial de la Vida" establece como uno de sus ejes estratégicos la movilidad sostenible y la reducción de emisiones de CO₂ en el sector transporte. Dentro de este plan, se plantea mitigar hasta 2.14 millones de toneladas de CO₂ para 2026 mediante políticas de descarbonización y eficiencia energética en el transporte, por lo que medidas de gestión de la demanda y circulación vehicular, como las contraprestaciones por circulación en el territorio o la definición de áreas de congestión, donde la circulación o el acceso a estas áreas pueda generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, resultan cruciales para permitir a las autoridades locales lograr estos objetivos.

Finalmente, el artículo 174 del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, indica lo siguiente sobre Otras fuentes de financiación para los Sistemas de Transporte:

"ARTÍCULO 174. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

ARTÍCULO 33. Otras fuentes de financiación para los Sistemas de Transporte. Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa.

Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:

(...)

4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pódicos o servicios de recaudo electrónico vehicular -REV- u otros.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad

vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros.

En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.

(...)

Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales." (Subrayado fuera del texto)

Por último, cabe mencionar que el Acuerdo de París obliga a que los países firmantes comuniquen sus acciones climáticas posteriores a 2020. En el documento de actualización de su Contribución Nacionalmente Determinada (NDC), el Gobierno de Colombia, ha establecido metas de adaptación y mitigación para el periodo 2020-2030, mejorando su NDC de 2015 e incrementando sus acciones hacia un desarrollo resiliente y compatible con la meta de carbono neutralidad para 2050.

La actualización de la NDC de Colombia (2020) prevé dentro de las medidas del sector transporte para la mitigación del Cambio Climático, la implementación de medidas de gestión de la demanda dentro del programa NAMA TanDem, contribuyendo a una potencial reducción de 0,13 Mt CO₂ eq. El programa menciona explícitamente el enfoque Push-Pull, el cual incluye medidas para promover modos sostenibles y medidas para desincentivar el uso del auto, como los son los cobros por externalidades, zonas de congestión o contaminación, entre otras.

En conclusión, el artículo 8 del proyecto de ley, al prohibir la implementación de medidas de gestión de la demanda como lo son los cobros por circular en zonas de alta contaminación y/o alta congestión, contradice importantes leyes y documentos de planeación del nivel nacional en materia de movilidad urbana, fundamentados en metas definidas por el país para el desarrollo sostenible y la lucha contra el cambio climático.

En el caso de Bogotá, en el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 "Bogotá Camina Segura" (Acuerdo 927 de 2024), en el artículo 189, se precisa la necesidad de adelantar estudios para la implementación de cobros por uso en áreas de alta congestión y/o contaminación y otras herramientas para mejorar la movilidad en la ciudad. Estos estudios están orientados a evaluar la viabilidad de aplicar cobros para la gestión de la demanda vehicular, similar a los sistemas de Zonas de Congestión y Zonas de Bajas Emisiones implementados en ciudades como Londres¹, lo que ayudaría a reducir la congestión y mejorar la calidad del aire en zonas urbanas. Ambos esquemas, ya se encuentran en marcha en sus primeros pasos en Bogotá, con la medida de "Pico y Placa Solidario" como esquema preliminar de cobro por el uso de vehículos particulares, y las "Zonas Urbanas por un Mejor Aire". En su [meta 307](#), el Plan Distrital de Desarrollo establece la implementación de dos (2) Zonas Urbanas por un Mejor Aire las cuales incorporan en sus acciones estratégicas los esquemas y medidas de gestión de la demanda para la racionalización del uso de vehículos motorizados, con énfasis en los más contaminantes.

En desarrollo de estos esquemas se han alcanzado importantes logros como los siguientes:

- Sobre Pico y Placa Solidario:

El Permiso Especial de Acceso a Área de Restricción Vehicular (PEARV) fue implementado como precio público en 2019 mediante el [Decreto Distrital 749 de 2019](#). Hoy está reglamentado por la Resolución 83464 de 2021 de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Entre junio de 2020 y junio de 2024, el pico y placa solidario ha aportado \$862.896.605.799 al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Durante 2023 los aportes sumaron \$413.453.981.630, los cuales equivalen al 14% de los recursos del Fondo para dicho periodo. La operación de este precio público hoy resulta fundamental para la sostenibilidad financiera del sistema de transporte público de la ciudad y permite mejorar la asequibilidad de la tarifa de este sistema por parte de la población con menores recursos.

- Sobre las Zonas Urbanas por un Mejor Aire:

¹ En Londres se ha registrado una reducción del tráfico en un 20% y una disminución de las emisiones de dióxido de carbono de hasta un 15%

Según lo establecido en el [Decreto Distrital 555 de 2021](#), por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., en su artículo 120 se establece la adopción de las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), teniendo como objetivo principal concentrar "acciones intersectoriales para mejorar progresivamente la calidad del aire y mitigar las emisiones de contaminantes atmosféricos y la disminución del riesgo en salud de las personas frente a la contaminación atmosférica".

Se da cumplimiento al compromiso mediante el Decreto [Distrital 492 de 2023](#), por medio del cual se reglamentan las ZUMA y se declara la ZUMA Bosa-Apogeo. La zona de Bosa-Apogeo se declaró debido a su mala calidad del aire y a la alta exposición a la que se ven expuestos sus habitantes, en particular a población más vulnerable, como son las niñas, niños, jóvenes y adultos mayores de 60 años.

Actualmente, la ZUMA Bosa-Apogeo, declarada en octubre del 2023 mediante el Decreto Distrital 492, se encuentra en la etapa denominada *Zona de Reducción de Emisiones*, la cual finalizará con el paso a la etapa de *Zona de Bajas Emisiones*, en donde se implementará el plan de acción del proyecto con una vigencia de seis (6) años. Dentro de las acciones estratégicas, asociadas a la dimensión de fuentes móviles, se plantean esquemas de gestión de la demanda, los cuales propenden por la internalización de externalidades negativas a partir de la restricción total o parcial de vehículos más contaminantes o el cobro de precios públicos por los impactos generados, la racionalización de vehículos contaminantes y la promoción de modos de transporte más sostenibles.

Lo anterior se articula con los compromisos establecidos por medio de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones - PCBE, adoptada mediante el [Conpes Distrital 030 de 2023](#). En sus productos 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1 y 1.3.2, se proyecta la implementación de medidas de gestión de la demanda que permitan fomentar el ascenso tecnológico del parque automotor que circula por la ciudad de forma progresiva. De esta manera, a 2040, se espera tener las condiciones para contar con una flota motorizada mayoritariamente de cero y bajas emisiones, permitiendo así alcanzar logros de ciudad en materia ambiental y aportar al cumplimiento de los compromisos internacionales y las metas establecidas en la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME) en cuanto a

la incorporación de 600.000 vehículos eléctricos a 2030, en concordancia a lo definido en el CONPES 3934 "Política de crecimiento verde".

Se concluye que el artículo 8 propuesto en el Proyecto de Ley afectaría las políticas de promoción de la movilidad sostenible y desaprovecha fuentes alternativas de financiación, generando mayores presiones a las finanzas de los municipios y distritos para la financiación de sus Sistemas de Transporte.

El proyecto de Ley, en general, afectaría la autonomía de las entidades territoriales y les quita herramientas para enfrentar los retos urbanos en cuanto a transporte público, congestión, siniestralidad, y medio ambiente, en detrimento del derecho colectivo a gozar de un ambiente sano y en contravía de lo dispuesto en las Leyes orgánicas sobre competencias de las autoridades locales.

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:

NO SI

SI TOTAL PARCIAL:

PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS:

SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAS: SI NO

Cordialmente,



Paulo Andres Rincon Garay
Subsecretario de Gestión Jurídica
Firma mecánica generada en 17-09-2024 05:30 PM

**CONCEPTO JURÍDICO DE TEMBLORES ONG SOBRE EL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 01 DE 2024 SENADO**

por medio de la cual se crean medidas de política pública para la lucha contra el hambre y la inseguridad alimentaria y se dictan otras disposiciones.

<p>Bogotá, 20 de septiembre de 2024.</p> <p>Doctor Praxere José Ospino Rey Secretario Comisión Séptima Constitucional Permanente de Senado Senado de la República Comisión Séptima Constitucional CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p>E.S.D.</p> <p>Ref.: Concepto no favorable de Temblores ONG sobre el proyecto de ley 001 de 2024.</p> <p>Respetados integrantes de la Comisión:</p> <p>Por medio del presente escrito, nosotros, nosotras y nosotres Alejandro Lanz Sánchez, co-director ejecutivo de Temblores ONG, Sebastián Lanz, co-director ejecutivo, Sylvana Castro Barbudo, subdirectora ejecutiva de Temblores ONG, Cam López investigador del Área de Género y sexualidad de Temblores ONG, identificados como aparece al pie de nuestras firmas, presentamos ante su honorable Comisión el siguiente concepto sobre el Proyecto de ley 001 de 2024.</p> <p>Temblores ONG es una organización no gubernamental que se dedica a la defensa y a la promoción de los derechos humanos en Colombia. Desde el año 2017, en Temblores ONG hemos trabajado por la protección de los derechos de las personas que, por cuenta de realidades históricas de violencia, experimentan la vulneración de sus derechos fundamentales. En Temblores ONG trabajamos diariamente por activar procesos y construir escenarios de diálogo participativo entre el Estado, la academia, la opinión pública y las comunidades históricamente vulneradas para generar soluciones multisectoriales que</p>	<p>permitan transformar realidades de discriminación, exclusión social y negación de derechos. Para conocer más sobre nuestro trabajo, les invitamos a visitar nuestra página web.</p> <p>Nos permitimos, por lo tanto, compartir nuestras apreciaciones sobre las amenazas y graves consecuencias que presenta este proyecto de ley para las personas -menores y mayores de edad- con géneros e identidades no normativas, y que por ende, constitucionalmente protegidas. Para iniciar, abordaremos los peligros de legislar desde la premisa de patologización como marco teórico vertebral al proyecto de ley; los graves efectos negativos que tiene este marco teórico para abordar los derechos de las personas con identidades de género diversas (patologización como móvil de diversas formas estructurales de violencia contra personas con identidades diversas) y, finalmente, presenta algunas evidencias que rebaten las premisas en virtud de las cuales el proyecto de ley prohíbe la atención afirmativa de género en salud para personas trans menores de edad (la evidencia científica muestra el éxito de la atención afirmativa de género en personas menores de edad).</p> <p>A. Patologización de las personas trans como motor de múltiples violencias</p> <p>La patologización de las personas trans es concebir esa experiencia de vida como una enfermedad en sí misma o como la consecuencia de una condición mental generada por algún abuso. Ese marco conceptual reduce a las personas trans a personas enfermas, lo que permite que se mantengan y se perpetúen las violencias estructurales que han negado históricamente su acceso a derechos fundamentales.</p> <p>Estas relaciones de causalidad y la idea de que la experiencia de vida trans es una enfermedad son teorías suficientemente rebatidas por la Organización de las Naciones Unidas, por la Organización Mundial de Profesionales por la Salud Trans y por la Organización Mundial de la Salud. La OMS revisó en 2019 la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE-11)¹ y eliminó la categoría de "trastorno de identidad de género" como una patología mental. En esta misma vía, el experto de las Naciones Unidas instó en 2022 a la superación de la patologización como uno de los móviles de la discriminación multinivel que sufren las personas con género diverso².</p> <p><small>¹ Organización Mundial de la Salud. <i>Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE-11)</i>. Ginebra: OMS; 2019. Recuperado de: https://icd.who.int/es. ² Experto de la ONU: la lucha contra la discriminación de las personas LGBTI es un derecho a la salud y un imperativo en el desarrollo sostenible. Recuperado de https://www.ohchr.org/es/press-releases/2022/06/un-expert-tackling-discrimination-against-lgbti-persons-right-health-and</small></p>
<p>La patologización impide que las personas trans accedan a derechos fundamentales como la vivienda, la educación, el espacio público, el libre tránsito, la salud y, en últimas, es una barrera para vivir una vida digna. Según registros de organizaciones sociales en Colombia, 8 mujeres trans fueron asesinadas entre febrero y abril de 2024 y la organización Caribe Afirmativo registró 24 mujeres trans asesinadas en 2023.³</p> <p>Concebir las vidas trans como una enfermedad ha puesto históricamente a esta población en un lugar social de lo que debe ser erradicado, curado, modificado. Esto se refleja en la discriminación multinivel de la que las personas con identidades de género diverso son objeto.</p> <p>Teniendo en cuenta los desarrollos legislativos nacionales como internacionales y la superación de categorías que patologizan la experiencia de vida trans, traer al legislativo este marco conceptual no solo presenta un escenario de discusión inadecuado, regresivo, anacrónico y discriminatorio sobre las personas con experiencia de vida trans, sino que al diseminarse en los medios de comunicación y las redes sociales empodera discursos de odio que cobran vidas y afectan negativamente a toda la población trans.</p> <p>En el caso particular del acceso al derecho a la salud, las personas trans son constantemente víctimas de violencia verbal, simbólica, física y sexual que a menudo también se deriva de la patologización. Si nuestras identidades son una enfermedad o la consecuencia de una enfermedad, es algo que se puede curar. El informe Sin curas ni remedios de Temblores ONG identifica que las personas trans dejan de asistir a los servicios de salud por temor a sufrir experiencias incómodas y violentas, en particular para especialidades de endocrinología, salud mental y salud sexual y reproductiva. A menudo reciben juicios sobre su identidad, la invalidación de sus experiencias, en particular de las personas no binarias. De las personas encuestadas para ese documento, el 78% piensan que para las personas con géneros y sexualidades no normativas es difícil encontrar espacios seguros en el sistema de salud.⁴</p> <p>A pesar de todo, el proyecto de ley 001 de 2024 insiste en tipificar la experiencia diversa del género como una patología, utilizando apartados de manuales y haciendo lecturas parciales de documentos técnicos para argumentar a favor de la prohibición que propone. El proyecto de ley en cuestión cita a la Asociación Americana de Psicología (en adelante APA), mientras las declaraciones más recientes de esta respaldan de manera inequívoca la atención afirmativa de género para menores de edad.</p> <p><small>³ Roxana Delgado, una mujer trans, es la víctima LGBTIQ+ de asesinato número 62 en el año 2023. ⁴ Temblores ONG. Sin curas ni remedios: Un panorama de las barreras en el acceso a la salud para personas trans en Colombia. Bogotá: Temblores ONG, 2020. Disponible en: https://www.temblores.org/informes.</small></p>	<p>La Asociación publicó en febrero de 2024 una declaración⁵ que rechaza enfáticamente la malinterpretación de la diversidad de género como una enfermedad o el resultado de una enfermedad y la narrativa de que proveer atención afirmativa de género a menores de edad constituye abuso infantil. De acuerdo con la APA, estas han sido narrativas usadas por diversas legislaciones para imponer graves barreras de acceso a salud para personas menores de edad con géneros diversos y que, a su vez, tienen fuertes impactos sobre las vidas de todas las personas trans porque validan la narrativa de que ser trans es estar enfermo.</p> <p>Seguendo la declaración de la APA:</p> <p>“la prohibición de la atención afirmativa de género y la imposición de penalidades legales sobre los profesionales de salud que prestan atención basada en evidencia ignoran la integralidad de la investigación médica y psicológica que respalda el impacto positivo de los tratamientos afirmativos de género, que incluyen como estándares de cuidado la no coerción y el apoyo para la exploración del género y la toma de decisiones de acuerdo con el desarrollo de las personas con género diverso a lo largo de sus cursos de vida”</p> <p>Al asegurar que “es relevante implementar políticas de prevención primaria (dirigida a la población en general) y secundaria (dirigida a la población directamente afectada por la disforia de género) para poder atender de manera integral esta condición” está claro que lo que busca el proyecto de ley es estimular prácticas de prevención y cura de las experiencias de vida trans. Estas prácticas son ampliamente conocidas como esfuerzos de cambio de orientación sexual e identidad de género y está documentado por múltiples organizaciones que a menudo representan tortura con graves afectaciones sobre las vidas de las personas con géneros y sexualidades no normativas.</p> <p>Este andamiaje conceptual no puede tener cabida en el Congreso de la República por varias razones. Primero, porque hay suficiente literatura de diversos organismos de protección de Derechos Humanos que permiten superar dichos presupuestos y que instan a superar esa noción de las experiencias de vida trans. Segundo, porque la Corte Constitucional ha escrito extensa jurisprudencia sobre la no patologización de las experiencias de vida trans, la</p> <p><small>⁵ APA Policy Statement on Affirming Evidence-Based Inclusive Care for Transgender, Gender Diverse, and Nonbinary Individuals, Addressing Misinformation, and the Role of Psychological Practice and Science. Febrero de 2024. Disponible acá: https://www.apa.org/about/policy/transgender-nonbinary-inclusive-care.pdf</small></p>

<p>protección de sus derechos fundamentales y el reconocimiento de que son sujetos de especial protección constitucional.⁶</p> <p>Con todo lo anterior, aprobar un proyecto de ley que se cimienta sobre la patologización de las identidades trans no solo afecta a las personas trans menores de edad, sobre las cuales recae directamente el objeto del proyecto de ley, sino que también valida un marco conceptual según el cual todas las personas trans están enfermas por el hecho de ser trans y son, por lo demás, curables. Aprobar este proyecto de ley dejaría un precedente gravísimo por parte del Congreso que abriría la puerta a la agudización de las violencias que las personas trans viven en Colombia, en contravía de toda la providencia Constitucional que existe con respecto a las personas trans y del hecho comprobado de que son sujetos de especial protección constitucional por la violencia y la marginalización histórica de las que han sido objeto.</p> <p>La Corte Constitucional no solo se ha pronunciado sobre la condición de sujetos de especial protección constitucional de las personas trans y sobre sus derechos fundamentales, como se mencionó anteriormente, esta providencia también se ha pronunciado en varias ocasiones a favor de la atención integral en salud para personas menores de edad con géneros diversos, en las Sentencias T-876 de 2012, T-918 de 2012, T-552 de 2013, T-771 de 2013, T-236 de 2020, T-421 de 2020, T-321 de 2023.</p> <p>En particular sobre el acceso a atención afirmativa de género para menores de edad, la Corte Constitucional afirmó en la Sentencia T-218 de 2022 sobre el desarrollo de la capacidad jurídica que</p> <p><i>Tanto los instrumentos internacionales como las previsiones normativas internas, incluida la jurisprudencia constitucional, reconocen la capacidad de los menores de edad y su condición de sujetos activos en el ejercicio de sus derechos. En efecto, la protección especial de la que son titulares incluye considerar sus capacidades evolutivas y respetar su autonomía. En ese sentido, esta Corporación ha destacado que la capacidad jurídica y los límites en el plano negocial, desarrollados en el marco de la codificación civil, no pueden ser trasladados de forma automática como restricciones para el ejercicio de los derechos fundamentales, en particular en asuntos relacionados con el libre desarrollo de la personalidad y el proyecto de vida.</i></p> <p>⁶ Las siguientes sentencias constitucionales protegen el derecho a la salud de las personas trans, elaboran sobre una noción de no patologización y sentencian que se trata de un sujeto de especial protección constitucional T-876 de 2012, T-918 de 2012, T-552 de 2013, T-771 de 2013, T-236 de 2020, T-421 de 2020, T-321 de 2023.</p>	<p>Sobre el interés superior del menor en relación con su acceso a la salud (que aplica en este caso a la atención afirmativa de género) que</p> <p><i>Entretanto, la Corte, en atención al interés superior de los menores de edad y con el propósito de otorgarles una mayor protección que se ajuste a su reconocimiento como sujetos de derechos, se apartó del paradigma de incapacidad de naturaleza civil para, en su lugar, considerar las capacidades evolutivas de los niños, niñas y adolescentes y, en consecuencia, emitir medidas de protección de su autonomía. De este modo, uno de los principales escenarios en los que ha desligado la autonomía de los menores de edad de las reglas generales de capacidad negocial es en el ámbito médico.</i></p> <p>Y, en relación con la autonomía de los menores, que</p> <p><i>En síntesis, las limitaciones a la capacidad de ejercicio fundadas en la edad constituyen, por regla general, medidas de protección de los derechos de los niños, niñas y adolescentes. No obstante, la jurisprudencia constitucional en diversos ámbitos, especialmente en los asuntos de alto impacto en la autonomía y el proyecto de vida (como los de definición y reasignación de sexo, eutanasia, interrupción voluntaria del embarazo, cirugías estéticas, modificación de los componentes del estado civil para que se ajusten a la identidad de género), ha resaltado la necesidad de asegurar la autonomía de los menores de edad y ha precisado que, si bien la edad es un referente sobre la capacidad evolutiva, no permite establecer, de forma objetiva y exclusiva, la posibilidad de emitir el consentimiento. En consecuencia, además de considerar los límites legales fundados en la edad, ha privilegiado las capacidades evolutivas de los niños, niñas y adolescentes de cara a la decisión correspondiente. De este modo, estableció que a los cinco años los niños desarrollan su identidad de género y, por ende, en los casos de intersexualidad, el consentimiento sustituto para la definición de sexo es válido y suficiente únicamente cuando se emite antes de ese umbral. Estas condiciones son igualmente aplicables a la práctica de los procedimientos médicos de afirmación de género, pues se encuentran en una situación análoga a los asuntos mencionados, al suponer impactos profundos en el ejercicio de la autonomía y en el proyecto de la vida de los menores de edad.</i></p> <p>Adicional a las sentencias de la Corte, en el marco del derecho internacional también es posible encontrar a La Convención sobre Derechos del Niño de la ONU que en su artículo 12 afirma que los menores están en condiciones de formar su propio juicio, y por ende, pueden</p>
<p>ejercer sus derechos de manera autónoma.⁷ Desconocer esto, implicaría entonces desahenar a las personas menores de edad en su autonomía para tomar decisiones.</p> <p>Con todo, es claro que el proyecto de ley 001 de 2024 desestima las consideraciones de la Corte Constitucional y hace un uso sesgado del principio del interés superior del menor; ignora y pretende limitar su autonomía y elimina de tajo tanto su capacidad jurídica como la de sus padres, madres y tutores al impedir el acceso a tecnologías de salud que son indispensables para gozar de un estado de bienestar integral.</p> <p>Ya que la patologización es la columna vertebral del proyecto de ley en cuestión, hacemos algunas aclaraciones. En todo el articulado, y especialmente en sus artículos 5. <i>Medidas a tener en cuenta en el tratamiento de la disforia de género</i> y 6. <i>Características o comorbilidades asociadas al diagnóstico de la disforia de género</i>, se asume la disforia de género como un diagnóstico médico que es en sí mismo una condición de salud mental. En esta línea se destaca también la supuesta relación de causalidad que existe con enfermedades mentales como la depresión y el riesgo del suicidio.</p> <p>La primera aclaración es que la relación causal que asume el proyecto entre la depresión, la ansiedad y otras condiciones mentales y la experiencia de vida trans es errada. El proyecto de ley falla en identificar que <i>si hay una correlación</i> entre depresión y ansiedad con las experiencias de vida trans no es porque la depresión y la ansiedad sean la causa de identificarse como una persona trans, o que sean <i>comorbilidades de esa experiencia</i>, justamente porque la experiencia de vida trans no es una enfermedad, de manera que no se puede predicar de esa experiencia que tiene comorbilidades. Es un error de categorías que nos pone en problemas, no solo gramaticales, sino en materia de derechos humanos.</p> <p>Sobre la relación causal que asume el proyecto de ley 001</p> <p>Algunos estudios han demostrado una mayor prevalencia de depresión (Witcomb et al., 2018), ansiedad (Bouman et al., 2017) y suicidio (Arcelus et al., 2016; Bränström & Pachankis, 2022; Davey et al., 2016; Dhejne, 2011; Herman et al., 2019) en personas TGD (Jones et al., 2019; Thorne, Witcomb et al., 2019) que en la población general, en especial entre los que requieren tratamiento médico necesario para la afirmación de género (ver el postulado sobre necesidad médica en el Capítulo 2</p> <p>⁷ Convención sobre los Derechos del Niño. 2006. UNICEF. Recuperado de https://www.un.org/es/events/childrenday/pdf/derechos.pdf.</p>	<p>- Aplicación Global, Postulado 2.1). Sin embargo, la identidad transgénero no constituye una enfermedad mental, y estas tasas elevadas se han asociado a traumas complejos, estigma social, violencia y discriminación (Nuttbrock et al., 2014; Peterson et al., 2021). Por otra parte, los síntomas psiquiátricos disminuyen con una apropiada atención médica y quirúrgica de afirmación de género (Aldridge et al., 2020; Almazan and Keuroghlian; 2021; Bauer et al., 2015; Grannis et al., 2021) y con las intervenciones que disminuyen la discriminación y el estrés de las minorías (Bauer et al., 2015; Heylens, Verroken et al., 2014; McDowell et al., 2020).⁸</p> <p>Con esto, es evidente que vivir el género de una forma no normativa da lugar a una serie de violencias que tienen consecuencias en la salud mental de las personas trans, dentro de las cuales pueden estar la depresión y la ansiedad.⁹ Esta es la verdadera relación causal y es una que pone en evidencia a todas luces la inconveniencia del proyecto de ley, pues lo que cuida la vida de las personas trans es el acceso a atención en salud con el mayor estándar de calidad, basada en evidencia, centrada en las necesidades de las personas, sus cursos de vida, el consentimiento informado y el respeto de su autonomía.</p> <p>B. Sobre la efectividad de los tratamientos de afirmación identitaria</p> <p>Sobre el particular que aborda el proyecto de ley, hay diversos estudios que demuestran los efectos positivos de los bloqueadores de pubertad y la terapia de reemplazo hormonal en jóvenes.¹¹ Más aún, se puede visitar el documento de Estándares de Atención para la Salud de</p> <p>⁸ Coleman, E., Radix, A. E., Bouman, W. P., Brown, G. R., de Vries, A. L. C., Deutsch, M. B., ... Arcelus, J. (2022). Standards of Care for the Health of Transgender and Gender Diverse People, Version 8. <i>International Journal of Transgender Health</i>, 23(sup1), S1-S259. https://doi.org/10.1080/26895269.2022.2100644</p> <p>⁹ Guzmán-González, Mónica, Barrientos, Jaime, Saiz, José L., Gómez, Fabiola, Cárdenas, Manuel, Espinoza-Tapia, Ricardo, Bahamondes, Joaquín, Lovera, Leonor, & Giomi, Alain. (2020). Salud mental en población transgénero y género no conforme en Chile. <i>Revista médica de Chile</i>, 148(8), 1113-1120. https://dx.doi.org/10.4067/S0034-9887202000801113</p> <p>¹⁰ Organización Panamericana de la Salud. <i>POR LA SALUD DE LAS PERSONAS TRANS: Elementos para el desarrollo de la atención integral de personas trans y sus comunidades en Latinoamérica y el Caribe</i>. Recuperado de: https://www3.paho.org/arg/images/gallery/Blueprint%20Trans%20Espa%C3%83C%2%B1o1.pdf. Secretaría Distrital de Salud de Bogotá. ATENCIÓN INTEGRAL EN SALUD PARA PERSONAS TRANS Y NO BINARIA: Situaciones de salud y caracterización. Bogotá, 2021.</p> <p>¹¹ Chen D, Verona J, Chan Y-M, et al (2023) Psychosocial Functioning in Transgender Youth after 2 Years of Hormones. <i>N Engl J Med</i> 388:240-250.DOI: 10.1056/NEJMoa2206297. Fuente: documento por publicar. Ivania Cerón Souza, Paula Quintero, Tiana Rosal, Catalina Gutiérrez.</p>

<p>las Personas Transgénero y de Género Diverso, Versión 8 que presenta una lista de estudios que respaldan la práctica médica sugerida en dicho texto.</p> <p>De acuerdo con los Estándares de Atención para la Salud de las Personas Transgénero y de Género Diverso, Versión 8, la manera de abordar la experiencia de vida trans no se divide en la mayoría o la minoría de edad, como lo presupone el proyecto de ley, sino en cursos de vida, un abordaje que también se está haciendo desde el Ministerio de Salud y Protección Social en Colombia.</p> <p>Las infancias, las personas preadolescentes y las adolescentes tienen experiencias distintas del género de acuerdo con el paulatino desarrollo de su personalidad y autonomía.¹² Con esto, es necesario reconocer que tienen necesidades distintas de acompañamiento en salud cuando tienen una experiencia del género no normativa. Las infancias trans (previa a la preadolescencia) transitan de forma social y paulatinamente se determina si requieren y desean, o no, usar bloqueadores de pubertad. Eventualmente, en la adolescencia pueden comenzar terapia de reemplazo hormonal con el acompañamiento médico y familiar y un consentimiento informado robusto, como se ha desarrollado en Colombia.</p> <p>En síntesis, la patologización de las experiencias de vida trans, sean mayores o menores de edad, se trata de una fase suficientemente superada tanto por distintas agencias de la ONU y organizaciones internacionales que defienden los Derechos Humanos como por los manuales más recientes en materia de acceso a salud de personas trans, de manera que recalamos una vez más lo inoportuno de este marco conceptual a la hora de legislar sobre personas trans.</p> <p>Ahora, vale la pena poner en la discusión que esta no es sino la expresión en el territorio colombiano de fórmulas políticas que se han aplicado en otros países, particularmente del norte global, donde se han presentado graves regresiones en los derechos de personas con experiencia de vida trans, personas con orientaciones sexuales no normativas y mujeres cisgénero sobre la decisión de sus cuerpos.</p> <p>Las personas menores de edad no pueden ser un vehículo para el avance de políticas regresivas que desprecian la rigurosidad científica, la autonomía de las familias y la ética médica de las personas profesionales en salud que acompañan a las personas menores de</p> <p>¹² Sentencias T-218 de 2022; T-675 de 2017 y T-447 de 2019. Corte Constitucional de Colombia.</p>	<p>edad en la toma de decisiones informadas y libres de discriminación sobre su experiencia del género. Al contrario, deberían estar acompañadas, para poder realizar tránsitos libres de violencias y discriminación, con el apoyo de sus familiares y amistades.</p> <p>C. Sobre las tecnologías de atención en salud de personas trans</p> <p>Los tratamientos de afirmación identitaria no son experimentales. Tanto los bloqueadores de pubertad y la terapia de reemplazo hormonal están suficientemente estudiados para afirmar que son el camino responsable desde un punto de vista sanitario y ético frente a la experiencia de vida trans de una persona.</p> <p>Los bloqueadores se usan desde la década de 1980 para atender la pubertad precoz y desde 1990 para retrasar la pubertad de personas adolescentes con identidades diversas. El uso de esta tecnología solo se prescribe luego de una evaluación médica interdisciplinaria que determina la idoneidad de su prescripción de acuerdo con las necesidades del paciente.¹³ La administración de uno u otro son decisiones que deben tomarse frente a casos individuales.¹⁴</p> <p>La atención en salud especializada en personas adolescentes trans data de los años ochenta, cuando se comenzaron a desarrollar algunas clínicas de género especializadas en juventudes para atender las necesidades de estos grupos poblacionales. Cada vez son más las personas jóvenes que buscan atención en salud que tiene que ver con necesidades de afirmación identitaria. Esto hay que leerlo con cuidado porque no quiere decir que cada vez hay más personas trans, sino que se comprende que las personas trans existen, que tienen necesidades y que los Estados están en la capacidad (o que deben estarlo) y en la obligación de atender esas necesidades para garantizar el derecho al desarrollo de la liber personalidad, de la autonomía y el acceso a la salud.</p> <p>¹³ Olson KR, Durwood L, Horton R, Gallagher NM, Devor A. Gender Identity 5 Years After Social Transition. <i>Pediatrics</i>. 2022 Aug 1;150(2):e2021056082. doi: 10.1542/peds.2021-056082. PMID: 35505568; PMCID: PMC9936352. Fuente: documento por publicar. Ivania Cerón Souza, Paula Quintero, Tiana Rosal, Catalina Gutiérrez.</p> <p>¹⁴ AACAP (2019) AACAP Statement Responding to Efforts to ban Evidence-Based Care for Transgender and Gender Diverse. https://leg.mt.gov/bills/2023/Minutes/Senate/Exhibits/230127/USa5.pdf</p>
<p>La ciencia, la tecnología y el desarrollo del derecho, mediado por las luchas de esta población históricamente marginalizada, han avanzado de manera que es posible acceder a atención en salud para la afirmación de la identidad de género; esto, en lugar de ser un problema, realmente es la paulatina superación de una barrera que solo la personas trans habían visto que existía.</p> <p>D. Sobre la propuesta de atención en salud del proyecto de ley</p> <p>No hay ninguna evidencia científica de que los grupos interdisciplinarios que el proyecto de ley propone provean, en sí mismos, un adecuado y suficiente acompañamiento en salud para personas trans. Este acompañamiento no tendría en cuenta las cuestiones de fondo que pueden generar la incomodidad de la incongruencia de género a partir del desarrollo de ciertas características físicas durante la adolescencia y la preadolescencia, lo cual sí se considera en el acompañamiento recomendado por las autoridades médicas internacionales en la materia.</p> <p>Valga mencionarlo de paso: el Ministerio de Salud se pronunció en contra del proyecto de ley en audiencia pública del día 9 de septiembre de 2024, asegurando que no es favorable. El Ministerio llamó la atención sobre la precariedad de las referencias, resaltó la calidad de la evidencia sobre la pertinencia de la atención afirmativa de género de la manera en que ya se administra en Colombia y, finalmente, el peligro de la patologización de las identidades de género trans.</p> <p>En síntesis, el contenido de la práctica médica de acompañamiento según los términos del proyecto de ley queda a medias, a discreción del profesional de salud mental y considerando únicamente condiciones de salud mental que pueden o no estar presentes en la experiencia de la persona que busca el acompañamiento. Esto, sumado a que las redes de acompañamiento que el proyecto de ley propone incluyen a personas cercanas al menor, nos pone frente a un escenario que podría invitar, permitir y proteger dinámicas de "cura" de las experiencias de vida trans, esfuerzos por cambiar la orientación sexual, identidad o expresión de género de una persona a través de métodos violentos.</p> <p>Entre tanto, lo indicado por las autoridades médicas en materia de salud trans se prohíbe. Es contraintuitivo que se le prohíba a las personas profesionales en medicina aplicar los conocimientos más avanzados en materia de salud. Esta prohibición pone de manifiesto lo inviable del proyecto de ley 001 de 2024.</p>	<p>Mal haría el honorable Congreso de la República al legislar sobre un tema médico haciendo caso omiso a la evidencia científica rigurosa de autoridades nacionales e internacionales y al concepto del Ministerio Nacional de Salud y Protección Social, afectando negativamente a menores de edad y familias que buscan cuidar a las personas menores de edad a su cargo.</p> <p>En conclusión, el proyecto de ley 001 de 2024 vulnera el derecho fundamental a la salud de las personas menores de edad, su autonomía, el reconocimiento de su libre desarrollo de la personalidad, su capacidad jurídica y el derecho a una vida digna. Incurrir en estos graves errores al ignorar evidencia científica plenamente disponible para desmontar el marco conceptual de patologización sobre el cual se erige. Vulnera, además, el derecho de los profesionales en salud a la independencia técnica y moral que es vertebral a una práctica ética y garante del derecho a la salud de cualquier persona. En definitiva, este proyecto de ley falla en proteger el interés superior del niño, pues le arrebató a toda persona menor de edad con experiencia de vida trans o no binaria la posibilidad de vivir una vida digna y acceder al mayor estándar de calidad en el servicio de salud.</p>

NOTIFICACIONES.

Recibiremos notificaciones en los correos electrónicos info@temblores.org, alejandro.lanz@temblores.org, sylvana.castro@temblores.org y sebastian.lanz@temblores.org y genero@temblores.org

Alejandro Lanz Sánchez
C.C. 1.032.392.647
Codirector Ejecutivo

Sebastián Lanz Sánchez
C.C. 1.032.467.473
Codirector Ejecutivo

Sylvana Castro Barbudo
Subdirectora Ejecutiva

Cam Lopez
C.C.
Investigador del área de género y sexualidad

Comisión Séptima Constitucional Permanente

LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D.C., el día 20 del mes de septiembre del año dos mil veinticuatro (2024) - En la presente fecha se autoriza la publicación en Gaceta del Congreso de la República, las siguientes consideraciones:

CONCEPTO: TEMBLORES.ORG
REFRENDADO POR: ALEJANDRO LANZ SÁNCHEZ - CODIRECTOR EJECUTIVO Y OTROS.
NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY No.: 001/2024 SENADO
TÍTULO DEL PROYECTO: "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREAN MEDIDAS DE POLÍTICA PÚBLICA PARA LA LUCHA CONTRA EL HAMBRE Y LA INSEGURIDAD ALIMENTARIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".
NÚMERO DE FOLIOS: 14
RECIBIDO EL DÍA: 19 DE SEPTIEMBRE DE 2024
HORA: 08:49 P.M.

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El Secretario,

PRAXERE JOSÉ OSPINO REY
Secretario General Comisión Séptima
Senado de la República

CONTENIDO

Gaceta número 1537 - lunes, 23 de septiembre de 2024

**SENADO DE LA REPÚBLICA
CONCEPTOS JURÍDICOS**

Págs.

Concepto jurídico Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto propuesto para segundo debate (segunda vuelta) al Proyecto de Acto Legislativo número 444 de 2024 Cámara, 21 de 2024 Senado, por el cual se modifica el inciso 1° del artículo 217 de la Constitución Política de Colombia, se cambia el nombre de la Fuerza Aérea por Fuerza Aeroespacial y se dictan otras disposiciones..... 1

Concepto jurídico Secretaría de Movilidad de Bogotá al Proyecto de Ley número 37 de 2023 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley número 90 de 2023 Senado, por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación y de las entidades territoriales..... 2

Concepto jurídico de Temblores ONG sobre el Proyecto de Ley número 01 de 2024 Senado, por medio de la cual se crean medidas de política pública para la lucha contra el hambre y la inseguridad alimentaria y se dictan otras disposiciones..... 7