



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° 1326

Bogotá, D. C., martes, 10 de septiembre de 2024

EDICIÓN DE 18 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 97 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se garantiza la movilidad salarial en el territorio nacional.

Bogotá D.C., 06 de agosto de 2024

Señor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República

Ref. Presentación Proyecto de Ley "Por medio de la cual se garantiza la movilidad salarial en el territorio nacional"

Conforme con lo previsto en los artículos 139, 140 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se garantiza la movilidad salarial en el territorio nacional"

Por tal motivo, se anexa el original y dos copias.

Atentamente,

FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

PL 97/24

vll

SENADO DE LA REPÚBLICA

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

El día 06 del mes 08 del año 2024


se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº 97 Acto Legislativo Nº. con todos

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: H.S. Fabian Diaz Plata

SECRETARIO GENERAL

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N° 93 DE 2024 SENADO "Por medio de la cual se garantiza la movilidad salarial en el territorio nacional"</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia, DECRETA</p> <p>Artículo 1º. Objeto. Por medio de la presente ley se garantiza la movilidad salarial en el territorio nacional.</p> <p>Artículo 2º. Los salarios pagados en el territorio nacional, superiores al salario mínimo legal mensual vigente deberán ser ajustados anualmente en una proporción que no podrá ser inferior a la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior.</p> <p>Parágrafo 1. El mecanismo de actualización de que trata esta ley no desplazará ni sustituirá los mecanismos de concertación y decreto del salario mínimo legal mensual vigente ni podrá sustituir las convenciones colectivas, pactos colectivos o laudos arbitrales, cuando en estos se encuentre regulado lo referente a aumentos salariales.</p> <p>Parágrafo 2. El piso mínimo de variación definido en este artículo no aplicará para los contratos laborales en los que la remuneración esté expresada en salarios mínimos legales vigentes, ni para regímenes especiales del sector público.</p> <p>Parágrafo 3. Los empleadores o contratantes, garantizarán el ajuste salarial o de honorarios a lo estipulado en el articulado de la presente ley a los trabajadores y/o contratistas que hayan mantenido un vínculo laboral o contractual dentro del año inmediatamente anterior, aún cuando este contrato haya terminado y se prevea su renovación, prórroga o contratación.</p> <p>Artículo 3º. En el caso de los contratos de prestación de servicios personales que superen el año tributario o la vigencia fiscal se especificará en los estudios previos que los honorarios se deberán ajustar de conformidad con la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC).</p> <p>Artículo 4º. Vigencia. La presente ley rige a partir del 1º de enero del año siguiente a su fecha de promulgación, sin perjuicio de las acciones legales que en búsqueda del derecho al salario móvil se puedan interponer ante la jurisdicción ordinaria, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Atentamente,</p>  <p>FABIAN DIAZ PLATA Senador de la República</p>	<p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY N° 93 DE 2024 SENADO "Por medio de la cual se garantiza la movilidad salarial en el territorio nacional"</p> <p>ANTECEDENTES</p> <p>La presente iniciativa legislativa ha sido radicada previamente en cuatro ocasiones, a saber:</p> <p>El 27 de febrero de 2019 se radicó el Proyecto de Ley N° 318/2019 C, tuvo ponencia positiva para primer debate y se archivó por tránsito de legislación.</p> <p>El 23 de julio de 2019 se radicó el Proyecto de Ley N° 029/2019 C, tuvo ponencia positiva para primer y segundo debate y fue archivado por tránsito de legislación.</p> <p>El 03 de agosto de 2021 se radicó el Proyecto de Ley N° 176/21 C, el cual tuvo ponencia positiva para primer debate, pero fue archivado por tránsito de legislación.</p> <p>Finalmente el 21 de julio de 2022 se radicó el Proyecto de Ley N° 025/22 S, tuvo ponencia positiva para primer y segundo debate, pero fue archivado por tránsito de legislación.</p> <p>Así las cosas, este proyecto de ley ha tenido consenso multipartidista, sin embargo por temas de trámite no ha podido completar su procedimiento ordinario, motivo por el cual dada la importancia que reviste garantizar la movilidad salarial en Colombia, en esta legislación se radica nuevamente esta iniciativa con modificaciones, fruto de los aportes hechos por los ponentes en la Comisión Séptima del Senado de la República, para que siga su trámite y se convierta en Ley de la República.</p> <p>OBJETO DEL PROYECTO</p> <p>Por medio de la presente ley se garantiza la movilidad salarial en el territorio nacional.</p> <p>CONSIDERACIONES Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</p> <p>La noción de salario adoptada en el presente proyecto de ley se ciñe a lo dispuesto por la Corte Constitucional bajo el entendido que el concepto de salario comprende:</p> <p><i>"todas las sumas que sean generadas en virtud de la labor desarrollada por el trabajador, sin importar las modalidades o denominaciones que puedan asignarles la ley o las partes contratantes. Así, no sólo se hace referencia a la cifra quincenal o mensual percibida por el empleado -sentido restringido y común del vocablo-, sino a todas las cantidades que, por concepto de primas, vacaciones, cesantías, horas extras -entre otras denominaciones-, tienen origen en la relación laboral y constituyen remuneración o contraprestación por la labor realizada o el servicio prestado."</i>¹</p> <p>En varias de sus sentencias² la Corte Constitucional ha señalado que el salario tiene que mantener su poder adquisitivo y que al no reajustarse año a año se estaría enriqueciendo injustamente al</p> <p>¹ Sentencia SU-995 de 1999. ² Sentencias T-102 de 1995, SU-995 de 1999, T-1575 de 2000, T-012 de 2007, T-020 de 2007.</p>
<p>empleador en detrimento del asalariado a recibir lo justo, lo que no sería constitucional dentro de un Estado cuya finalidad es la de garantizar la vigencia de un orden justo. Al respecto ha dicho la Corte:</p> <p><i>"Los trabajadores tienen derecho a la movilidad del salario: el derecho de los trabajadores al incremento anual de su asignación salarial se desprende directamente de la Constitución y es de aplicación inmediata, sin que se requiera de desarrollo legal, contractual o convencional."</i> (Sentencias T-012 y T-345 de 2007). Lo anterior no obsta para que dicho incremento sea regulado por la ley o mediante negociaciones colectivas y para que este derecho laboral sea limitado, puesto que no es absoluto³</p> <p>Así las cosas, se tiene que la condición de movilidad del salario cubija a toda clase de remuneración, no solamente el salario mínimo, constituyendo la garantía para el trabajador del mantenimiento del poder adquisitivo de su salario en el tiempo.</p> <p>Por otra parte, la Corte Constitucional también ha reconocido que respecto del derecho a una "remuneración mínima vital y móvil", que lo ha interpretado "como un derecho constitucional de los trabajadores a mantener el poder adquisitivo real del salario, pese a que, ni del texto del artículo 53, ni de las discusiones en la Asamblea Constituyente se desprende un tal derecho." (Corte Constitucional. Sentencia C-1064 de 2001).</p> <p>La Corte Constitucional también ha señalado que el derecho a conservar el poder adquisitivo es intangible y que es limitable en salarios superiores al mínimo debe tratarse de manera particular, así como también ha indicado que no debe entenderse como un derecho absoluto (Sentencia C-1064 de 2001). También ha indicado que debe ser valorado en concreto y no en abstracto, por lo que se requiere una valoración cualitativa y no cuantitativa en cada situación concreta (Sentencia T-764 de 2008).</p> <p>Finalmente, la Corte Constitucional ha hecho hincapié a través sentencias como la C-911 del 2012, demostrando que reconociendo que el tratamiento del salario no debe ser igual ni fáctica ni jurídicamente entre quienes ganan un salario mínimo y quienes ganan más de un (1) salario mínimo. De tal manera, que quienes ganan salarios más altos no son necesariamente sujetos de algún tipo de protección salarial reforzada y su derecho a mantener el poder adquisitivo real del salario puede recibir un tratamiento distinto, siempre que sea razonable.</p> <p>Esta habilitación constitucional pone en evidencia el amparo jurisprudencial respecto al derecho a la movilidad de los salarios. Existe una discusión importante respecto de las disposiciones técnicas con relación a la fórmula o mecanismo de modificación.</p> <p>El concepto de mínimo vital y móvil:</p> <p>El concepto de mínimo vital ha tenido una larga evolución jurisprudencial decantándose en su núcleo duro hacia la remuneración móvil, periódica que permita superar situaciones de carencia, este concepto se encuentra en la base de la idea que soporta el establecimiento de pisos mínimos de protección al ingreso, sin limitarse a este.</p> <p><i>"En efecto, cada individuo que ingresa al mercado laboral -independientemente del estrato que ocupe-, recibe una retribución económica que, en principio, constituye la base de los gastos de manutención que plausiblemente espera cubrir y de las carencias que aspira superar. De ahí, que la idea de un mínimo de condiciones decorosas de vida (v.g. vestido, alimentación, educación, salud, recreación), no va ligada sólo con una valoración numérica de las necesidades biológicas mínimas por satisfacer"</i></p> <p>³ Sentencia T-149 de 2008.</p>	<p><i>para subsistir, sino con la apreciación material del valor de su trabajo, de las circunstancias propias de cada individuo, y del respeto por sus particulares condiciones de vida."</i>⁴</p> <p>En la economía colombiana no puede menospreciarse la importancia de la movilidad del salario, expresada como la capacidad de reajustar una asignación dada, estimando las fluctuaciones monetarias e intentando mantener el poder adquisitivo real de los salarios. Al respecto la Corte Constitucional ha afirmado: "Los incrementos salariales, que en cualquier momento y de acuerdo con distintos criterios puede fijar el Gobierno pueden tornarse útiles o indispensables para atender a las necesidades de los trabajadores, golpeados por el proceso inflacionario, o para restablecer condiciones económicas de equilibrio en áreas de la gestión pública en las que ellas se hayan roto por diversas razones"⁵</p> <p>Fundamento Económico</p> <p>Esta iniciativa no implica de manera directa gastos fiscales; sin embargo, es una política económica que recae eventualmente sobre los ingresos del Estado por la vía de los aportes al Sistema de Seguridad Social, por motivo del cálculo del IBC que se realiza en función del valor del salario. Una de las razones principales para promover un mecanismo de actualización salarial se sustenta en buscar la compatibilidad entre los mecanismos existentes para la fijación de salarios, considerando especialmente aquellos que se dan en contexto de mercado, en donde se considera necesaria la acción estatal.</p> <p>Por otra parte, en el marco de un mercado laboral perfectamente competitivo, teóricamente el establecimiento de un salario mínimo por parte del Gobierno podría incrementar el desempleo, en el caso que dicho valor de salario mínimo estuviera por encima del salario de equilibrio.⁶</p> <p><i>"Si se supone que el esfuerzo (productividad) de los trabajadores puede ser estimulado por vía de los incrementos salariales, un aumento del salario mínimo o de los salarios en general podría elevar la productividad del trabajo y con ello la curva de demanda del factor, dando lugar al aumento del empleo. En este contexto podrían ser compatibles las elevaciones simultáneas de salarios y empleo"</i>⁷</p> <p>Contrario a la intuición popular un aumento de los niveles salariales, o más bien, el mantenimiento del poder adquisitivo de los salarios no guarda correlación con un impacto negativo sobre los mercados laborales⁸, por otra parte, siempre que la fijación del salario no exceda el valor del salario de equilibrio, se asocia al aumento de niveles de productividad superiores.</p> <p>Otro argumento a favor del aumento de los salarios es la capacidad que esta medida confiere a las familias permitiéndoles en el mediano y largo plazo lograr un mejor nivel educativo y sanitario, lo que contribuye a una mejor disposición de la economía hacia el crecimiento, aumentando la oferta de mano de obra calificada y disminuye tensiones sobre la demanda a servicios de salud a través del acceso a agua potable y alcantarillado.⁹</p> <p>⁴ Sentencia SU 995 de 1999. ⁵ Ibid. ⁶ Brown, Gilroy cohen (1982) citados en: Cebrián, I., Pitarch, J., Rodríguez, C., & Tohania, L. (2010). Análisis de los efectos del aumento del salario mínimo sobre el empleo de la economía española. Revista de Economía Laboral, 7(1), 1-38. ⁷ Georgiadis 2008 , observa el efecto positivo sobre la productividad en el caso de un sector de bajos recursos de la economía británica. ⁸ Card y Krueger, 1995, Manning y Machin , 1996. Mahing y Manning 1997; Lang y Khan 1998, Lemos, 2009) ⁹ Ibid 6.</p>

Finalmente, al considerar la composición de los salarios de los colombianos, se observa que solamente entre el 10% y el 12% de los asalariados, perciben ingresos superiores a 2 SMMLV, por lo que se encuentra la necesidad de hacer restrictivo el aumento según los segmentos poblacionales de acuerdo al nivel de ingreso, con el fin de preservar tanto lo dispuesto por la Corte Constitucional, como el carácter redistributivo de la medida.

Tabla 1 Distribución del ingreso de los hogares colombianos medido en unidades de SMMLV

	ENERO-SEPTIEMBRE 2024	ENERO-SEPTIEMBRE 2020	ENERO-SEPTIEMBRE 2019
TOTAL	100,00	100,00	100,00
Hasta 0,9 smmlv	46,10	46,50	41,80
Más de 0,9 hasta 1,1 smmlv	18,10	21,60	23,90
Más de 1,1 hasta 2 smmlv	19,00	16,00	19,00
Más de 2 smmlv	10,40	11,00	12,10
No sabe/no informa	5,80	4,40	3,20

Fuente: DANE. Ganancias y salarios laborales de la población ocupada.

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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

IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.

Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

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

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.”

Atentamente,

Fabian Diaz Plata
FABIAN DIAZ PLATA
 Senador de la República

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1992)
 del mes 06 del año 2024
 radicó en este despacho el proyecto de
 Acto Legislativo N° 97, con todos
 requisitos constitucionales y legales
 H.S. Fabian Diaz Plata

TELÉFONOS: 3823000 - 3824000 EXT. 3582
 CELULARES: 313 311 3410 - 313 377 4142
 BOGOTÁ - EDIFICIO NUEVO DEL CONGRESO CRA 7 NO. 8 - 68 OFL 530 B - 531 B
 FABIAN DIAZ PLATA FABIAN DIAZ COMUNIDAD FABIAN DIAZ PLATA FABIAN DIAZ LEGISLATIVO@GMAIL.COM



SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 06 de Agosto de 2024

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.097/24 Senado “**POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA LA MOVILIDAD SALARIAL EN EL TERRITORIO NACIONAL**”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador **FABIÁN DÍAZ PLATA**. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SÉPTIMA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – AGOSTO 06 DE 2024

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

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

EFRAIN CEPEDA SARABIA

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

Proyectó: Sarly Novoa
 Revisó: Dra. Ruth Luengas Peña-Jefe de Leyes

PROYECTO DE LEY NÚMERO 98 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se establecen las mutilaciones estéticas como formas de maltrato animal.

Bogotá D.C., 06 de agosto de 2024


Señor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República

Ref. Presentación Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establecen las mutilaciones estéticas como formas de maltrato animal."

Conforme con lo previsto en los artículos 139, 140 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establecen las mutilaciones estéticas como formas de maltrato animal."

Por tal motivo, se anexa el original y dos copias.

Atentamente,


FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

SENADO DE LA REPUBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1992)
El día 06 del mes 08 del año 2024
se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 98 Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H.S. Fabian Diaz Plata

SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY N° 98 DE 2024 SENADO
"Por medio de la cual se establecen las mutilaciones estéticas como formas de maltrato animal."

El Congreso de Colombia,
DECRETA

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

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

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

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

- Caudectomía.
- Eliminación o corte de las cuerdas vocales
- Otectomía o levantamiento de las orejas.
- Oniquectomía.
- Corte de alas.

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

COMPORTAMIENTOS	MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR DE MANERA GENERAL
Numeral 1	Multa General tipo 3
Numeral 2	Multa General tipo 3
Numeral 3	Participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia

Numeral 4	Multa General tipo 4; suspensión temporal de la actividad.
-----------	--

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

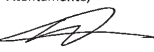
PARÁGRAFO 3o. Se prohíbe usar animales cautivos como blanco de tiro, con objetos susceptibles de causarles daño o muerte con armas de cualquier clase.

Artículo 2º. Modifíquese el literal c del artículo 6 de la Ley 84 de 1989, el cual quedará así:

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

Artículo 3º. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,


FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
PROYECTO DE LEY N° 98 DE 2024 SENADO
"Por medio de la cual se establecen las mutilaciones estéticas como formas de maltrato animal."

ANTECEDENTES

La presente iniciativa legislativa ha sido presentada en anteriores legislaturas, el 13 de diciembre de 2018 se radicó el Proyecto de Ley N°300 de 2018 C, el cual alcanzó a tener ponencia publicada para segundo debate, pero fue archivado por tránsito de legislatura.

El 20 de julio de 2020 se radicó el Proyecto de Ley N° 081 de 2020 C, el cual fue archivado por tránsito de legislatura.

Finalmente, el 21 de julio de 2022 se radicó el Proyecto de Ley N° 015 de 2022 S, el cual alcanzó a tener ponencia publicada para segundo debate, pero fue archivado por tránsito de legislatura.

Dada la importancia de seguir legislando en favor del bienestar y protección animal se presenta nuevamente para esta legislatura, junto con unas modificaciones, con el fin de que pueda surtir su trámite en el Congreso y ser Ley de la República.

OBJETO DEL PROYECTO

Este proyecto de ley busca proscribir en el territorio nacional todas las formas de maltrato animal, por lo cual se sancionará a quienes mutilen por razones estéticas a los animales.

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Las mutilaciones estéticas en animales son un acto cruel que debe ser objeto de sanción y van en contravía de los fines del Estado colombiano.

Dentro de las principales mutilaciones estéticas en animales se encuentran:

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

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

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

Desungulación: También conocida como oniquectomía, es la eliminación definitiva de las uñas de los gatos por medio de una operación quirúrgica; al ser extirpados se extrae también la primera falange del dedo del animal.¹

Estas prácticas se encuentran prohibidas en algunos países, a saber:

¹ Tomado de la exposición de motivos del PL N° 015/22 S. Gaceta del Congreso N° 880/22.

Convenio europeo para la protección de los animales de compañía de 1987.² El cual entró en vigor en España el 01 de febrero de 2018.

Ley 11/2013 de 19 de marzo, de Protección Animal en la Comunidad Autónoma de Aragón (España). Artículo 3.4.a) prohíbe "maltratar animales o someterlos a cualquier práctica que les pueda producir daños o sufrimientos innecesarios e injustificados". Y el apartado d) del mismo artículo que prohíbe "practicar mutilaciones, excepto en caso de necesidad médico-quirúrgica, por exigencia funcional o por castraciones, siempre con control de facultativos competentes".

Ley 13.346 de Argentina. Artículo 3º.Serán considerados actos de crueldad:

.....

2º Mutilar cualquier parte del cuerpo de un animal, salvo que el acto tenga fines de mejoramiento, marcación o higiene de la respectiva especie animal o se realice por motivos de piedad.

Cabe resaltar que en Colombia se han hecho esfuerzos por prohibir esta práctica no sólo desde el legislativo como se mencionó en los antecedentes, también se ha demandado ante la Corte Constitucional el artículo 6, literal c en tres ocasiones, una se archivó, en otra la corte se inhibió de pronunciarse de fondo por ineptitud sustantiva de la demanda y está en trámite otra acción pública de inconstitucionalidad.

Así las cosas, es válido afirmar que hay un mandato de la sociedad colombiana que busca poner fin a este tipo de intervenciones que no tienen justificación, y por el contrario ponen en riesgo la vida de los animales y su bienestar físico y emocional, por lo tanto se espera que las instituciones colombianas pongan fin a estas prácticas crueles.

CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA

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

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.

ARTÍCULO 95. La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades.

Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes.

Son deberes de la persona y del ciudadano:

.....

² Disponible en: <https://www.coe.int/fr/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treatynum=125>

8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano;

LEGISLACIÓN COLOMBIANA

Ley 84 de 1989 Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Protección de los Animales y se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento y competencia

Ley 1744 de 2016 Por medio de la cual se modifican el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal y se dictan otras disposiciones.

Ley 1801 de 2016 Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

JURISPRUDENCIA

<p>C-666 de 2010 M.P. Humberto Sierra Porto</p> <p>Deber constitucional de protección animal</p>	<p><i>"En cuanto deber constitucional, y por consiguiente mandato abstracto, la protección que se debe a los animales resulta una norma de obligatoria aplicación por parte de los operadores jurídicos y de los ciudadanos en general. Sin embargo, al igual que ocurre con las otras normas que tienen una estructura principal, este deber en sus aplicaciones concretas es susceptible de entrar en contradicción con otras normas, también de origen o rango constitucional, lo que obligará a realizar ejercicios de armonización en concreto con los otros valores, principios, deberes y derechos constitucionales que en un determinado caso pueden encontrarse en pugna con el deber de protección animal."</i></p>
<p>C-467 de 2016 M.P. Luis Guillermo Guerrero</p> <p>Exequiabilidad de la categorización de los animales como bienes muebles o inmuebles por destinación</p>	<p><i>"La Corte estima que, en principio, el mandato constitucional de bienestar animal no envuelve una prohibición abstracta o general para el legislador de colocar a los animales dentro de la categoría de los bienes, sino únicamente en la medida en que dicha calificación, en el caso concreto y específico, promueva o alimente el fenómeno del maltrato animal.</i></p> <p><i>La razón de ello es que el deber constitucional de protección animal está vinculado con la obligación de garantizar que en las relaciones entre seres humanos y animales se preserve el bienestar de estos últimos, bienestar que, a su turno, no guarda una relación directa ni con los signos lingüísticos mediante los cuales estos son designados, ni con las categorizaciones que se haga de ellos en el ordenamiento jurídico, sino con los postulados básicos del bienestar animal, postulados a luz de los cuales estos deben, al menos: (i) no ser sometidos a sed, hambre y malnutrición, lo cual se garantiza a través de un acceso permanente a agua de bebida así como a una dieta adecuada a sus necesidades; (ii) no ser mantenidos en condiciones de incomodidad, en términos de espacio físico, temperatura ambiental, nivel de oxigenación del aire, entre otros; (iii) ser atendidos frente al dolor, enfermedad y las lesiones; (iv) no ser sometidos a condiciones que les genere</i></p>

	<p>miedo o estrés; (v) tener la posibilidad de manifestar el comportamiento natural propio de su especie."</p>
<p>C-041 de 2017 M.P. Luis Guillermo Guerrero</p> <p>Maltrato animal</p>	<p><i>"La sentencia C-666 de 2010 partió de considerar que se tienen deberes morales y solidarios hacia los animales, además del comportamiento digno que los humanos están obligados a proveerles para la preservación del medio ambiente (arts. 8º, 79 y 95 superiores). También sostuvo que la Constitución de 1991 no es un instrumento estático y que la permisión prevista en el cuerpo normativo preconstitucional (Ley 84 de 1989) no puede limitar la libertad de configuración normativa del Congreso de la República, de acuerdo a los cambios que se produzcan en el seno de la sociedad. En la Ley 1774 de 2016 el legislador volvió a hacer referencia a la excepción de las sanciones al maltrato animal -ahora de carácter penal- en tanto se ha dado más valor a su protección frente al sufrimiento, sin embargo, lo hizo de manera genérica desprotegiendo a los animales de forma irrazonable y desproporcionada."</i></p>
<p>C-148 de 2022 M.P. Diana Fajardo</p> <p>Pesca deportiva</p>	<p><i>"El mandato de bienestar animal y protección a la fauna tiene diversos fundamentos constitucionales. Algunos se asocian principalmente a la dimensión ecológica de la Constitución; otros a una concepción específica de la propiedad privada, con relevancia social y ecológica; y unos más se basan en la dignidad humana y, en especial de lo que este atributo exige de los seres humanos en lo que concierne al trato y relaciones con quienes comparten su entorno."</i></p>

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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

IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga

exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.

Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

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

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.¹³


Atentamente,


FABIAN DIAZ PLATA
 Senador de la República

<p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)</p> <p>El día <u>06</u> del mes <u>08</u> del año <u>2024</u> se radicó en este despacho el proyecto de ley Nº. <u>98</u> Acto Legislativo Nº. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>H.S. Fabian Diaz Plata</u></p> <p style="text-align: center;">_____ SECRETARIO GENERAL</p>	<p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</p> <p>Bogotá D.C., 06 de Agosto de 2024</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.098/24 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS MUTILACIONES ESTÉTICAS COMO FORMAS DE MALTRATO ANIMAL”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIÁN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión PRIMERA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p> <p style="text-align: center;">PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – AGOSTO 06 DE 2024</p> <p>De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión PRIMERA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>CÚMPLASE</p> <p>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>EFRAIN CEPEDA SARABIA SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO</p> <p><small>Proyectó: Sarly Novoa Revisó: Dra. Ruth Luengas Peña-Jefe de Leyes</small></p>
--	--

PROYECTO DE LEY NÚMERO 99 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones.

<p>Bogotá D.C., 06 de agosto de 2024</p> <p>Señor GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General Senado de la República</p> <p style="text-align: right;">PL. 99/24 x1</p> <p>Ref. Presentación Proyecto de Ley “Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”</p> <p>Conforme con lo previsto en los artículos 139, 140 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley “Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.</p> <p>Por tal motivo, se anexa el original y dos copias.</p> <p>Atentamente,</p> <p> FABIAN DIAZ PLATA Senador de la República</p>	<p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)</p> <p>El día <u>06</u> del mes <u>08</u> del año <u>2024</u> se radicó en este despacho el proyecto de ley Nº. <u>99</u> Acto Legislativo Nº. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>H.S. Fabian Diaz Plata</u></p> <p style="text-align: center;">_____ SECRETARIO GENERAL</p>
--	--

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY 099 DE 2024 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer las pautas generales para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), con el fin de incentivar la movilidad activa, contribuir al cuidado del medio ambiente a través de sistemas de movilidad sostenible y mejorar la salud pública.</p> <p>Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. -Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg. -Bicicleta Pública: Bicicleta de construcción robusta para el transporte continuo de usuarios, que cuenta con graduación a la altura del asiento, luces reflectivas delantera, trasera y laterales, protección anti-salpicaduras (guardabarros y/o tapa cadenas) así como, la protección para los frenos, la cadena y los radios de la rueda. Adicionalmente, puede tener: canasto o parrilla para portar objetos, la inclusión de anuncios comerciales del SBP, identificación por medio de un tag o etiqueta de Identificación por Radio Frecuencia (RFID, por su sigla en inglés), sistemas de fijación no convencionales y sistema de posicionamiento global GPS para evitar el hurto. -Ciclorrutas: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. -Estación: Es la unidad principal del SPB, desde la cual se gestiona el préstamo o el reintegro de una bicicleta pública. Está compuesta por un sistema de registro, préstamo y reintegro, y un punto o elemento de estacionamiento de las bicicletas. Los sistemas pueden ser manuales (punto informativo con un funcionario) o automáticos (terminal, columna o tótem). -Identificación de Usuarios: Un usuario del SBP será todo aquel que se encuentre afiliado y/o asociado al sistema por medio de un abonamiento de larga o corta duración. Esta identificación se logra por lo general por medio de la asignación de un código único que puede estar dentro de una tarjeta inteligente (con y sin contacto) que dispone de un chip, o por medio de un código manual que el usuario digitará en los teclados del terminal de la estación para solicitar una bicicleta. Este código puede ser permanente o puede ser asignado para cada solicitud por medio de un sistema de telefonía sobre todo a través de smartphones. Además de conocer el perfil de los usuarios, esta identificación busca lograr que estos respalden económicamente su 	<p>responsabilidad por el uso de la bicicleta por medio de una fianza o garantía la cual, por lo general, se respalda por medio de la tarjeta de crédito del usuario.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ente Gestor del SBP: La planeación, puesta en funcionamiento y operación del sistema requiere de una fuerte unidad técnica que lidere el proceso y sea capaz de orientar las grandes decisiones sobre el tipo de sistema o formas de operación y financiamiento. El ente gestor debe ser una unidad con una fuerte capacidad técnica para orientar y monitorear a los diversos actores (públicos o privados) implicados en las diferentes etapas de un SPB. Es indispensable que este ente tenga una muy fuerte articulación con la unidad de la municipalidad encargada del transporte, urbanismo en general y en movilidad no motorizada en particular. -Sistema Público de Bicicletas o Sistema de Bicicletas Públicas (SBP): Red de préstamo temporal de bicicletas a disposición total del público dentro de un espacio predeterminado; pueden ser utilizadas por abonados permanentes o temporales, a partir de un número amplio de estaciones. Estas permiten tomar y retornar bicicletas, en cualquiera de sus ubicaciones, para usarlas en viajes y tiempos cortos durante la mayor parte del día y del año. Por lo general, los SPB buscan un número alto de usos diarios, los cuales se promueven con la gratuidad de los primeros 30, 45 o 60 minutos. Los viajes largos son desincentivados por medio de cobros altos y crecientes por el tiempo adicional. -Transporte Sostenible: Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades. -Zonas de implementación del Sistema: Áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclorrutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas. -Movilidad Activa: Es la capacidad que tienen las personas para desplazarse de un lugar a otro, ya sea caminando o usando cualquier vehículo que requiera el uso de la energía de una persona para su funcionamiento. Asimismo, para las personas con algún tipo de discapacidad, incluye aquellos modos de transporte que usan algún artefacto mecánico o asistido para suplirla. <p>Artículo 3º. Principios del Sistema de Bicicletas Públicas. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), estarán orientados por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad. Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistemas de Bicicletas Públicas y toda su infraestructura. • Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de los SBP y mejorar la movilidad. • Crecimiento Sostenible. Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las
<p>entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Igualdad. Dentro de los SBP todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones. • Integración multimodal. Promover la articulación entre todos los medios de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa. • Asequibilidad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte. • Participación. Reconocer a los usuarios de los SBP como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público. • Planificación. Acompañar en el marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional a las entidades territoriales en los procesos de planeación, implementación, organización y evaluación de los SBP. • Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistemas de Bicicletas Públicas, aportando a estos en el marco de sus respectivas competencias, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos de gobierno, de manera que el uso de la bicicleta y la movilidad activa sean desarrollados tal y como se expone en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional. <p>Artículo 4º Lineamientos de Implementación. Las entidades territoriales podrán desplegar las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, observando los siguientes lineamientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. Realizar un estudio que permita establecer las condiciones de presupuesto, oferta, demanda, infraestructura y ciclorrutas para el desarrollo del SBP. B. Generar intercambio modal y desincentivar el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos. C. Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del servicio. D. Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos. E. Generar pedagogía en los usuarios del Sistema de Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas. <p>Artículo 5º. Implementación del SBP. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y conforme al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales podrán implementar los SBP acorde con lo establecido en la presente ley y los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).</p>	<p>Parágrafo 1º. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, Movilidad o quien haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del SBP.</p> <p>Parágrafo Transitorio. Las entidades territoriales que ya cuenten con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.</p> <p>Artículo 6º. Regulación. De manera armónica y respetando la descentralización y la autonomía territorial, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), brindarán el apoyo técnico a las entidades territoriales en un plazo no mayor a un año (1), posterior a la fecha de promulgación de la presente ley, para establecer los lineamientos por los cuales se registrará la implementación del SBP en los municipios mencionados en el artículo 5º de la presente ley. De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo con lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional o el instrumento que haga sus veces.</p> <p>Artículo 7º. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Públicas será acorde con los recursos de cada entidad territorial, igualmente podrá recibir donaciones y aportes del sector privado. Con el fin de garantizar su sustentabilidad, estos sistemas podrán ser operados por entidades y/o empresas públicas, privadas y/o de economía mixta. De acuerdo con lo anterior, los SBP tendrán las siguientes fuentes de financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administración Municipal: Se encargará de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida de sus posibilidades, necesarios para viabilizar la construcción y funcionamiento de los SBP. • Gobierno Nacional: El gobierno nacional intervendrá acorde con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, Ley 2294 del 19 de mayo de 2023. • Sector Privado: Concurrirán a su financiación los particulares que participen mediante un proceso de licitación pública para realizar u operar los SBP. De igual forma aquellos privados que deseen utilizar los SBP como herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. <p>Artículo 8º. Participación de las entidades territoriales. Las entidades territoriales:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada entidad territorial. b. Integrarán el SBP al Plan de Movilidad Municipal. c. Realizarán anualmente estudios de demanda, con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada ciclo parqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio. d. Verificarán de manera periódica el estado de las ciclorrutas y de las bicicletas para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema.

- e. Generarán la interconexión entre las ciclorrutas con instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.
- f. Realizarán campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente y el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.
- g. Realizarán las respectivas actividades de seguimiento, control y vigilancia del SBP.

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

- a. Red de ciclo parqueaderos en el área de cobertura.
- b. Articulación del SBP con los demás sistemas de transporte público.
- c. Ciclo parqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles.
- d. Sistema de identificación y afiliación de usuarios.
- e. Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional.
- f. Bicicletas durables, atractivas y utilitarias.
- g. Señalización adecuada en las ciclorrutas.
- h. Elementos de seguridad para los usuarios.
- i. Mecanismos de información para la movilidad al ciudadano, que permita registrar al usuario y ofrecer información en tiempo real del SBP.

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

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

El registro y afiliación por parte de los bicisuarios al Sistema de Bicicletas Públicas se podrá realizar mediante las herramientas tecnológicas con las que cuente cada administración municipal o la entidad pública, privada o de economía mixta (página web, plataformas, aplicativos móviles u otro tipo de tecnologías), o la que estime la guía emanada por parte del Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de las TIC para su implementación, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.

Artículo 11º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY 009 DE 2024 SENADO

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

La presente exposición de motivos está compuesta por 6 apartes:

- I. Antecedentes del proyecto
- II. Objeto del proyecto
- III. Justificación del proyecto
- IV. Constitucionalidad y legalidad
- V. Impacto fiscal
- VI. Causales de impedimento

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Esta iniciativa fue radicada por primera vez en la Cámara de Representantes el 20 de julio de 2020 y por segunda vez el 21 de julio de 2022 ante el Senado de la República. No obstante, en ambas oportunidades el proyecto fue archivado por tránsito de legislatura conforme a lo establecido en el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992.

El 25 de julio de 2023 la iniciativa fue radicada ante el Senado de la República y remitida a la Comisión Sexta donde la Honorable Senadora Sandra Jaimes fue designada como ponente para primer debate. Sin embargo, el proyecto fue archivado debido a la finalización de la legislatura.

En el presente proyecto se han tenido en cuenta los aportes de los diferentes ponentes designados en legislaturas anteriores.

II. OBJETO DEL PROYECTO

La presente ley tiene por objeto establecer las pautas generales para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), con el fin de incentivar la movilidad activa, contribuir al cuidado del medio ambiente a través de sistemas de movilidad sostenible y mejorar la salud pública.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto busca incentivar la movilidad eficiente y sostenible en el territorio nacional, ya que se considera necesario que este tipo de iniciativas reciban una fuerte inversión por parte del gobierno, toda vez que, de acuerdo con la Encuesta de Movilidad realizada en Bogotá, se realizan 880.367 viajes diarios en bicicleta, así como otras ciudades y municipios, que luego de la pandemia por COVID-19 incentivaron el uso de medios de transporte alternativos a los masivos.

Por otra parte, de acuerdo con la OCDE, las ciudades que separan a los ciclistas de los demás vehículos invirtiendo en ciclovías protegidas, están mejor posicionadas para maximizar los

beneficios de salud y sostenibilidad del ciclismo. Si bien los niveles de seguridad para los ciclistas difieren drásticamente entre los diferentes países y ciudades, las investigaciones muestran que, en general, los beneficios para la salud pública de alentar a las personas a andar en bicicleta superan con creces los costos. Muchas más personas mueren de enfermedades crónicas relacionadas con la falta de ejercicio físico y la mala calidad del aire que en accidentes de tránsito.

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

Y no solo la salud de los ciclistas mejora cuando las ciudades promocionan las bicicletas como medio de transporte. La potencia del pedal produce cero emisiones de carbono, un gran beneficio para el medio ambiente. Las cifras de las Naciones Unidas predicen que la población mundial llegará a 9,7 mil millones para el año 2050, y el 68 % de las personas habitarán en las ciudades¹.

Por lo tanto, alentar el uso del transporte con cero emisiones como las bicicletas no solo es bueno para nosotros, sino también para el planeta. Lograr una movilidad sostenible a nivel mundial es uno de los mayores retos que enfrentan las naciones a fin de cumplir las metas del Acuerdo de París, consistentes con reducir las emisiones relacionadas con el transporte de 7,7 gigatoneladas de CO2 actualmente, a ubicarse entre 2 y 3 gigatoneladas para 2050. Según el Banco Mundial (2017), un aspecto crucial para reducir las emisiones de CO2 radica en la transición del transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial.²

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

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

	OBJETIVO INCONDICIONAL	OBJETIVO CONDICIONAL
COLOMBIA	Reducir las emisiones en un 20% con respecto al escenario sin cambios para el 2030.	Podría aumentar la ambición de una reducción del 20% con respecto al escenario sin cambios al 30% para el 2030 (sujeto al apoyo internacional).
MÉXICO	Reducir las emisiones combinadas de GEI y carbono negro en un 25% con respecto al escenario sin cambios en el 2030.	Reducción del 40% de las emisiones de GEI y carbono negro para el 2030 (condicional al acceso a recursos financieros y transferencia de tecnología).
CHILE	Reducción del 30% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para 2030 (excluyendo LULUCF).	Reducción del 35-45% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para el 2030 (meta que depende del apoyo financiero internacional).
BRASIL	Se compromete a reducir las emisiones en un 37% para 2025 y un 43% para 2030, en comparación con los niveles de 2005.	El país recibe con agrado el apoyo de los países desarrollados con miras a generar beneficios globales.

Fuente: United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), *Climatescope*³

De acuerdo con una publicación realizada en la página oficial de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2015), titulada "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero para el año 2030", el Gobierno de turno dejó entrever que los sectores claves a los que se debe apostar para lograr esta y otras metas favorables para el medio ambiente, así como también, las principales oportunidades de mitigación. Pero estos cambios implican la voluntad política además de la generación de procesos de transformación en el consumo, el cuidado, la cultura y estilos de vida que a la final tiene una implicación directa en la recuperación gradual del medio ambiente; esto es, los cambios deben venir en un sistema de corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad, la familia y el ciudadano.

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

¹ Naciones Unidas. La población mundial llegará a 8000 millones en 2022. Extraído de: <https://www.un.org/es/desa-es/la-poblacion-mundial-llegara-c3%b3n-mundial-llegar%C3%A1-8000-millones-en-2022#:~:text=Las%20C3%BAtimas%20proyecciones%20de%20las,y%209700%20millones%20en%202050.>

² Banco Mundial (2017). Movilidad. Extraído de: www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility

³El Dialogo y UNFCCC. CARGANDO EL FUTURO: El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina. Extraído de: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.thediologue.org/wp-content/uploads/2018/09/CARGANDO-EL-FUTURO.pdf>

Tabla 1. Principales acciones que permitirán cumplir las metas de reducción de emisiones

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

Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores⁴

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

⁴ Ministerio de Relaciones Exteriores. Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030. Extraído de: <https://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/colombia-compromete-reducir-20-emisiones-gases-efecto-invernadero-ano-2030>

Sumado a lo anterior, Colombia ha tomado participación en varios eventos y acuerdos internacionales encaminados a lograr avances importantes en temas ambientales, sociales y económicos, en los cuales se destacan la Agenda 2030 (2015) y la Nueva Agenda Urbana (2016). Con respecto a la Agenda 2030, esta se logró gracias al apoyo de numerosos países, organizaciones internacionales y actores no gubernamentales, gracias al cual se consolidó un documento con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible encaminados hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los países miembros. Colombia bajo este compromiso internacional se planteó como una de las metas al 2030 reducir las emisiones totales de efecto invernadero en un 20%⁵. En cuanto a la Nueva Agenda Urbana, celebrada en Quito, Ecuador, como parte de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, esta se centra en discutir y establecer compromisos sólidos que permitan avanzar a las ciudades en bienestar social, protección medioambiental y crecimiento económico, como resultado de la preocupación por la gran migración hacia las ciudades, se calcula que para el año 2050 dos tercios de la humanidad vivirán en zonas urbanas, lo que representa un gran desafío para la sostenibilidad social, económica y ambiental de las mismas. Para el caso colombiano, según el Ministerio de Ambiente, al día de hoy, cerca del 76% de la población vive en zonas urbanas y demanda más del 75% de los recursos⁶.

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

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

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

PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD EN MATERIA DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE

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

“El mandato de progresividad tiene dos contenidos complementarios, por un lado, el reconocimiento de que la satisfacción plena de los derechos establecidos en el pacto supone una cierta gradualidad; y por otra, también implica un sentido de progreso, consistente en la obligación estatal de mejorar las condiciones de goce y ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales. Así, una vez alcanzado indeterminado nivel de protección “la amplia libertad de configuración del legislador en materia de derechos sociales se ve restringida, al menos en un aspecto: todo retroceso frente al nivel de protección alcanzado es constitucionalmente problemático puesto que precisamente contradice

⁵ Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3%B3micos/3918.pdf>.

⁶ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Con la Nueva Agenda Urbana Colombia se encamina hacia el desarrollo sostenible de sus ciudades. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <https://www.mhambiente.gov.co/asuntos-ambientales-sectorial-y-urbana/con-la-nueva-agenda-urbana-colombia-se-encamina-hacia-el-desarrollo-sostenible-de-sus-ciudades/>

*el mandato de progresividad”, lo cual no solo es aplicable respecto a la actividad del Legislador sino también respecto a la actuación de la Administración en el diseño y ejecución de políticas públicas en materia de derechos económicos sociales y culturales al igual que cualquier rama de los poderes públicos con competencias en la materia”*⁷

PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA

Perspectivas en que se concreta:

*“La legislación expedida y la jurisprudencia constitucional vertida sobre la defensa al medio natural y el entorno ecológico han partido de un desarrollo histórico y líneas de pensamiento que han desembocado en la existencia de diversos enfoques jurídicos que vienen a concretarse en visiones: i) antropocéntricas, ii) biométricas y iii) ecocéntricas, entre otras”*⁸

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

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

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

*“La Constitución Política de 1991 no encargó el deber de conservación y preservación del medio ambiente a una sola autoridad pública, sino que comprometió a todas las instancias de poder en la ejecución de políticas de defensa del patrimonio ecológico. La política ambiental ha de ser una política integrada institucionalmente y coordinada desde el nivel central de la Administración. La eficacia en la preservación de los recursos naturales debe alcanzarse mediante la coordinación de los esfuerzos de las distintas instancias territoriales, por lo que se requiere de la existencia de un nivel central de decisión que coordine las instancias locales a efectos de lograr una política ambiental homogénea y coherente en el nivel nacional. El artículo 80 constitucional establece que la planificación de la política ambiental corresponde al Estado, lo que impone, de suyo, la existencia de un ente de coordinación que diseñe los lineamientos básicos y los canales de cooperación entre las diferentes autoridades estatales que funcionan descentralizada o desconcentradamente. El carácter nacional de la política del medio ambiente es fundamento para considerar que la misma debe coordinarse desde los niveles centrales de la administración. Asimismo, el hecho de que los Estados sean los sujetos internacionalmente responsables por el cumplimiento de los compromisos ambientales exige la adopción de políticas domésticas coherentes, cuya unidad se refleje fuera de las fronteras nacionales. Esta coherencia solo se garantiza mediante la dirección y coordinación de la política ambiental por parte de la autoridad central, pues, tal como lo indica el artículo 226 de la Constitución Política, la función de promover las relaciones internacionales ecológicas está en cabeza del Estado, sobre las bases de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional”*⁹

⁷ Sentencia C-443/09
⁸ Sentencia C-449/15
⁹ Sentencia 462/08

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

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

*“El control ambiental ha sido entendido como la inspección, la vigilancia y la aplicación de las medidas técnicas y legales necesarias para evitar o disminuir cualquier tipo de afección al ambiente producto de las actividades humanas o desastres naturales, entendiéndose que un impacto se produce por cualquier alteración en el medio biótico, abiótico socioeconómico, ya sea adversa o beneficiosa, total o parcial, siempre que pueda ser atribuido al desarrollo de una obra, actividad o hecho de la naturaleza”*¹⁰.

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

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

Artículo 78.

*La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.*¹¹

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

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

Los principios generales que deben guiar la política ambiental, corresponden a las autoridades ambientales en correlación directa con las obligaciones estatales, pues estas están enfocadas al principio de precaución, conforme al cual existe un peligro latente grave e irreversible al ambiente, el número de emisiones de CO2 emitidas en las ciudades atentan directamente con el bienestar de

¹⁰ Sentencia T-227/17.
¹¹ Artículo 78 Constitución Política

<p><i>la población, por eso corresponde a las entidades gubernamentales adoptar medidas eficaces para evitar la degradación del medio ambiente</i></p> <p style="text-align: center;">MARCO LEGAL</p> <p>LEY 105 DE 1993</p> <p>"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."</p> <p>En su artículo segundo, la presente ley se refiere a los principios fundamentales en su literal B, de la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. En el artículo tercero se manifiesta los principios fundamentales del transporte público argumentando el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad, de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● DEL ACCESO AL TRANSPORTE: <p><i>El cual implica:</i></p> <p>a. <i>Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.</i></p> <p>b. <i>Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.</i></p> <p>c. <i>Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.</i></p> <p>d. <i>Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE: <p><i>La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● DEL TRANSPORTE INTERMODAL: <p><i>Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.</i></p>	<p>LEY 336 DE 1996. "ESTATUTO GENERAL DE TRANSPORTE"</p> <p>La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.</p> <p>En su artículo cuarto fundamentan: <i>"El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares"</i>. Correlativamente en la presente ley en su artículo quinto: <i>El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo(...)"</i>.</p> <p>LEY 769 DE 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".</p> <p>El articulado del presente Código rige en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.</p> <p>En su artículo sesenta y ocho nos enuncian la utilización de los carriles. Los vehículos transitan de la siguiente forma:</p> <p><i>"Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, tramitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.</i></p> <p><i>Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización"</i>.</p> <p>CAPÍTULO V</p> <p>CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>En el artículo noventa y cuatro se enuncian las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</p>
<p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohiban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo para sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo sesenta y nueve de la presente ley.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>LEY 1083 DE 2006. "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Esta ley es promulgada con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>Su primer artículo es establecido con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>LEY 1811 DE 2016. "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito".</p> <p>La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p>	<p>En su artículo primero nos enuncia el objeto de la presente ley que es incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>Continuando con el artículo cuarto frente al uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.</p> <p>Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p><i>Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.</i> 2. <i>Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</i> 3. <i>Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.</i> 4. <i>No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.</i> 5. <i>Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.</i> <p>Conveniencia Social y Económica</p> <p>Los daños que la humanidad ha generado al planeta bien sea por su forma de vida o por la forma en la que depreda a su paso recursos, han hecho que los ciudadanos a nivel mundial desarrollen un despertar de conciencia y desarrollen un aumento en la responsabilidad asociada al cuidado y protección del planeta, enfocado a un desarrollo sustentable. Este proyecto tiene como base tres principios fundamentales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El cuidado ambiental con el fomento de la bicicleta como medio de transporte 2. Incentivo de un estilo de vida saludable, siendo la bicicleta la herramienta 3. Mejora de la movilidad urbana a través del uso de la bicicleta en la disminución de los tiempos de viaje <p>Lo anterior a través de Sistemas de Bicicletas Públicas (SBP) los cuales pueden definirse como un sistema que "permite tomar y retornar bicicletas en cualquiera de las estaciones, las cuales están ubicadas dentro de un perímetro determinado y a una distancia relativamente corta entre ellas (400 a 600 metros). Las bicicletas están a disposición, para abonados permanentes o temporales, la</p>

mayor parte del día y del año, e incluso las hay hasta 24 horas todo el año. Por lo general, se permite su uso gratuito 30 o 45 minutos para lograr un alto número de viajes de proximidad. Se han consolidado como un instrumento efectivo de fomento del uso diario de la bicicleta para nuevos usuarios de la misma¹².

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

¿Qué es un Sistema de Bicicletas Públicas?

Es un nuevo sistema de movilidad pública, que involucra el autoservicio, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por lo general por medios automatizados, aunque también existen medios manuales, para facilitar el uso urbano de este vehículo. Se trata ante todo de un sistema público para fomentar el uso urbano de la bicicleta en viajes de corta distancia y duración (por lo general alrededor de 30 minutos), entre personas previamente inscritas e identificadas, quienes para el uso de la cicla deben tomarla en una estación preestablecida y retornarla después de su uso a la misma o a otra estación, todo dentro de un área de funcionamiento del sistema.¹³

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

Los principales componentes de un SBP son un complejo conjunto compuesto por:

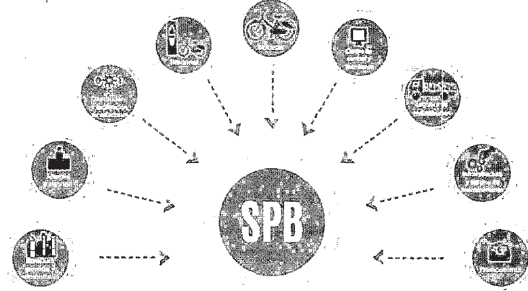
- Estructura gerencial y administrativa.
- Sistema de abonamiento, tarificación e identificación de usuarios.
- Distribución y localización de estaciones.
- Estaciones: infraestructura, mobiliario urbano con módulos de estacionamiento, anclaje de bicicletas y de ubicación de equipos informáticos y de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

¹² Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Extraído de: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

¹³ Montezuma, R. 2015, p. 10

- Infraestructura y sistema de mantenimiento.
- Financiamiento.¹⁴

Transporte público individual en autoservicio
Mucho más que bicicletas



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

¿Por qué es necesario?

Mejora de la Movilidad Urbana

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

Según un nuevo estudio de INRIX, empresa especialista en el sector transporte, a 2018 los bogotanos padecieron los peores embotellamientos a nivel latinoamericano y a nivel mundial, según muestra la siguiente imagen¹⁵, los bogotanos desperdiciaron en promedio 11 días al año (272 horas), en el tráfico, en Ciudad de México pasaron 218 horas y en Belo Horizonte 202 horas.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Montezuma, R., P. 11, 2015

¹⁶ Statista. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019. Extraído de: <https://es.statista.com/grafico/17001/las-ciudades-de-america-latina-con-mas-horas-perdidas-en-embotellamientos/>

Las ciudades de América Latina más congestionadas

Ciudades de Latinoamérica según el n° de horas perdidas en embotellamientos en 2018¹⁷



Análisis realizado en más de 200 ciudades de 46 países. Fuente: INRIX 2018 Global Traffic Scores and

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

Lograr un uso masivo de la bicicleta como medio de transporte tiene un importante efecto en bajar el nivel de congestión de las vías, lo que al mismo tiempo repercute en la disminución del consumo de combustibles fósiles y con ello un efecto favorable para el ambiente.

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

Medio ambiente:

Los cambios y transformaciones que hoy vive el mundo tienen en su mayoría un componente medioambiental, toda vez que es indispensable propender por la disminución y mitigación efectiva de los efectos producidos por el cambio climático causado por la humanidad. La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, dado su gran impacto en la salud de la población, el medio ambiente, los cultivos y el deterioro de la infraestructura. En Colombia, el monitoreo y control de la contaminación atmosférica ha tomado día a día mayor relevancia, debido a que, según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire. A nivel nacional, el Departamento

Nacional de Planeación estimó que durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades.

Los SBP reducen la congestión vial y mejoran la calidad del aire y su aporte es muy evidente, puesto que la bicicleta pública ofrece una alternativa de transporte para viajes cortos que de otra manera tendrían que hacerse en auto. Desde noviembre del 2011, los 220000 miembros del sistema de bicicletas públicas en Washington D.C., han reducido cerca de 4.4 millones el número de millas recorridas en auto (LDA Consulting 2012). Igualmente, ofrecen un servicio complementario al transporte público, brindando una alternativa a los viajes cortos que, de otra forma, se habrían realizado en transporte público o en automóvil como se enunció anteriormente¹⁷.

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

Característica	Prom. Pasajeros transportados	Emisiones PM2.5 (g/Km - pasajero)	Emisiones CO (g/Km-pasajero)	Emisiones NMVOC (g/Km-pasajero)	Emisiones NOx (g/Km-pasajero)
Bicicletas	1	0	0	0	0
Vehículos particulares (livianos)	2	0,0011	1,2100	0,1030	0,1145
Buses antes del 2015	90	0,0024	0,0271	0,0051 Dado como THC-CH4	0,1189 Dado como NO2 eq
Busetas antes del 2015	50	0,0044	0,0488	0,0093 Dado como THC-CH4	0,2140 Dado como NO2 eq

¹⁷ Instituto de Políticas para el Transporte y el desarrollo (ITDP), Guía para la Planeación del Sistema de Bicicleta Pública, 2015, p. 14

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

Buses año 2015 en adelante	90	0,0005	0,0025	0,0002 Dado como THC-CH4	0,0602 Dado como NO2 eq
Busetas año 2015 en adelante	50	0,0009	0,0045	0,0004 Dado como THC-CH4	0,1355 Dado como NO2 eq

Es importante señalar que, de acuerdo con un estudio presentado en 2018 por el DNP, la degradación ambiental en Colombia tuvo un costo de 16.6 Billones de pesos (2,08% del PIB de ese año), donde 12,2 Billones de pesos fueron causados por la mala calidad del aire en las áreas urbanas (1,5% del PIB), lo cual demuestra que el daño ambiental tiene claros efectos económicos a considerar. Es fundamental señalar que es el transporte, el responsable del 80% de las emisiones de tipo PM2.5 y que las fuentes fijas aportan el 20% restante, lo cual demuestra que es el transporte el principal factor de afectación atmosférica de las ciudades y de la salud pública. Por otro lado, es evidente que la bicicleta genera soluciones en términos de contaminación y también de movilidad, pero es necesario que esta venga acompañada de medidas enfocadas en la reducción del uso de todo el transporte motorizado.

Beneficios para la Salud

La actividad física, es cualquier movimiento del cuerpo que genere un gasto energético y puede relacionarse con actividades como trabajar, jugar, realizar actividades del hogar y otras como las recreativas, no debe confundirse con el ejercicio el cual es una subcategoría de esta pero es planeado, estructurado repetitivo y posee metas específicas, lo que debe tenerse en cuenta es que toda actividad física es beneficiosa para la salud. Según la OMS, la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo a nivel mundial, pues aumenta el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles como cáncer, diabetes y enfermedad cardiovascular.

Los beneficios de la práctica de actividad física regular, pueden incluir mejoras en sistemas muscular y cardiorrespiratorio, mejoras en la salud ósea, reducción del riesgo de padecer hipertensión, cardiopatía coronaria, accidente cerebrovascular, diabetes, tipos de cáncer como el de mama y colon y depresión, reduce el riesgo de caídas y fracturas, además de ser muy importante para el equilibrio y el control del peso, entre otros beneficios.

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

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

- Reducción de riesgo de aparición de enfermedades crónicas no transmisibles como la hipertensión, diabetes, enfermedades cardiovasculares y pulmonares, y otras mencionadas anteriormente
- Pedalear mejora el ritmo cardíaco en cuanto a su eficiencia pues disminuye la cantidad de latidos por minuto y la tensión arterial, contribuye a la eliminación del colesterol malo y a retener el bueno, baja los triglicéridos, aumenta la elasticidad de los vasos arteriales mejorando la circulación y previniendo en 50% el riesgo de infarto y otras cardiopatías, disminuye la adherencia y agregación plaquetarias (implicada en los infartos de miocardio).
- Fortalece músculos y huesos: Pedalear activa la mayoría de los músculos del cuerpo, especialmente los de la parte inferior (cuádriceps, glúteos y gemelos), así como la región lumbar, abdominal, los hombros y la espalda, lo que repercute en fortalecimiento de los huesos sin desgaste de las articulaciones, por lo que adicionalmente se indica en personas con artrosis¹⁹.
- Mejora el equilibrio y la coordinación: Montar bicicleta activa todos los sentidos, músculos y huesos, estimulando el cerebro y todo el sistema nervioso, activando el sistema corporal de equilibrio y coordinación, características que lo hacen además recomendable en todas las etapas de la vida, desde la infancia hasta la vejez.
- Mejora la respuesta ante infecciones: Usar frecuentemente la bicicleta como medio de transporte o recreación estimula la producción de células blancas que se encuentran en la sangre y nos defienden de las bacterias que nos generan infecciones.
- Reduce el peso corporal pues ayuda a la quema de grasa sobrante al aumentar el ritmo metabólico.
- Disminuye las necesidades de insulina, y mejora la tolerancia a la glucosa.
- Disminuye la ansiedad y la depresión. Mejora el sentimiento de bienestar.
- Mejora la resistencia al trabajo.
- La bicicleta reduce el estrés en las articulaciones, existen estudios que afirman que el pedaleo mejora los síntomas del parkinson, pues tiene propiedades neuro restauradoras y neuroprotectoras, por la liberación de neurotrofinas y dopamina.²⁰

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

Referentes Nacionales

¹⁹ Alcaldía Mayor de Bogotá. Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud>

²⁰ Universidad de la Laguna. Beneficios del uso de la bicicleta. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] https://www3.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/content/eb746e4a-a9ce-11e3-87a8-b75a262fb22d/ULL_Beneficios_Uso_Bicicleta.pdf

Un primer acercamiento con el fin de promover la bicicleta como medio de transporte público se encuentra en el Acuerdo Municipal 84 de 2009, alcaldía de Medellín, y en el Decreto 596 de 2014, alcaldía de Bogotá, los cuales manifiestan que un Sistema de Bicicletas Público (SBP) debe ser complementario al sistema de transporte, contar con numerosas estaciones de parqueo, elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar su movilización. Para el caso de Medellín, este sistema se encuentra disponible desde el año 2010, y en cuanto a Bogotá se espera que en el año 2019 se pueda hacer uso de este servicio.

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

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

Referentes Internacionales

Esta nueva forma de transportarse ha ido creciendo con fuerza a nivel mundial, ahora son más los países que sumados a Dinamarca (país ciclista) han incorporado este medio de transporte como una alternativa viable, sostenible y segura. Por ejemplo, en Londres existe un SBP enfocado al alquiler llamado Barclays Cycle Hire, se estima que se han realizado más de 22 millones de viajes desde el 2010 y que un usuario puede hacer uso de más de 8.000 bicicletas en 500 estaciones, para lo cual debe realizar un pago de acuerdo al tiempo que utilice este servicio. Si el usuario solo "alquila" el servicio durante 30 minutos este será gratis, pero si lo utiliza por 2 horas puede costar £ 6.00, por 6 horas £ 35.00, y así se establecen unos rangos de precios con el fin de desincentivar los recorridos largos y poder rotar las bicicletas a más usuarios. Si las bicicletas no se devuelven en 24 horas o presentan algún daño, se llega a aplicar una multa hasta por £ 300.00²¹. Barcelona, por su parte, cuenta con un sistema llamado Bicing, el cual funciona las 24 horas del día los 365 días del año. Actualmente cuenta con 7 mil bicicletas robustas, estables y cómodas, con características similares a las encontradas en Londres, Nueva York o Montreal. De las 7.000 unidades disponibles, 6.000 son mecánicas y 1.000 eléctricas, existen 425 estaciones mixtas (para eléctricas y mecánicas) y 3 tipos de sistemas de acceso al servicio (tarjeta inteligente, aplicación móvil y teléfono inteligente con tecnología NFC), entre otros²².

Presentes en el continente americano, se encontraron este tipo de sistemas en ciudades como Washington, Ciudad de México y Medellín. Con respecto a Washington, cuenta con un sistema llamado Capital Bikeshare, el cual es un servicio de bicicletas compartidas del Metro D. C., con más de 4.300 bicicletas y más de 500 estaciones en 6 jurisdicciones: Washington D. C., Arlington, VA, Alexandria, VA, Montgomery, MD, Prince George's County, MD y Fairfax County, VA. Este sistema está diseñado para viajes rápidos, articulados a los sistemas de transporte urbanos; los viajes menores a 30 minutos no tienen costo alguno, los viajes de 60

minutos tienen un costo de 2 dólares, y existen viajes para turistas en los cuales se puede alquilar el servicio de bicicletas por 24 horas, e incluso por 3 días y su precio varía dependiendo del tiempo del servicio²³.

Estos son algunos de los sistemas que existen alrededor del mundo, y que, según una noticia publicada por El Espectador, han pasado de 100 en el año 2002 a más de 600 para el 2014²⁴ y sigue creciendo rápidamente.

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

- 1) Infraestructura, proyectos de innovación, servicios y promoción,
- 2) Compromiso político en su implementación y evaluación
- 3) Regulación de las condiciones que rodean el uso de vehículos, etc.²⁵

Nivel Europeo

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

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

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

²³ Day Passes. Recuperado el 6/02/2019. Página oficial [En línea] www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes

²⁴ El Espectador (2014). Se mueven las bicicletas compartidas en el mundo. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] < <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/se-mueven-bicicletas-compartidas-el-mundo-articulo-527947>

²⁵ Quintero, Julián (2017). Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017). Revista Ciudades, Estados y Política. ISSN 2462-9103; DOI 10.15446/cep.

²¹ Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <https://freetoursbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/>

²² Página oficial Bicing. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] www.bicing.barcelona/es/nou-servei-bicing.

Rank	City	Country	Bicycle travel per inhabitant per year (km)	Cyclists killed per billion km of bicycle travel
1	Leuven	Netherlands	5,123	0.001
2	Münster	Germany	5,042	0.001
3	Amberes	Belgium	4,947	0.001
4	Copenhague	Denmark	4,770	0.001
5	Ámsterdam	Netherlands	4,742	0.001
6	Hilversum	Netherlands	4,712	0.001
7	Helsinki	Finland	4,680	0.001
8	Berlín	Germany	4,670	0.001
9	Stuttgart	Germany	4,630	0.001
10	Hannover	Germany	4,580	0.001

Fuente: Foro Económico Mundial

Ciudades como Münster, Alemania, que ocuparon el segundo lugar, han invertido en una infraestructura exclusiva para fomentar el uso de bicicletas y permitir que las personas viajen con mayor seguridad, lo que hace que casi dos quintas partes de la población se traslade regularmente en bicicleta.²⁶

Esta cifra se reduce a alrededor del 30 % en las otras cinco ciudades en las primeras posiciones, que incluyen Amberes, Copenhague y Ámsterdam.

²⁶ Foro Económico Mundial. Estas son las mejores ciudades del mundo para ser ciclista. Extraído de: <https://es.weforum.org/agenda/2019/06/estas-son-las-mejores-ciudades-del-mundo-para-ser-ciclista/>

More Cyclists In A Country Means Fewer Fatal Crashes

Bicycle travel per inhabitant per year (km) and number of cyclists killed per billion km²⁷

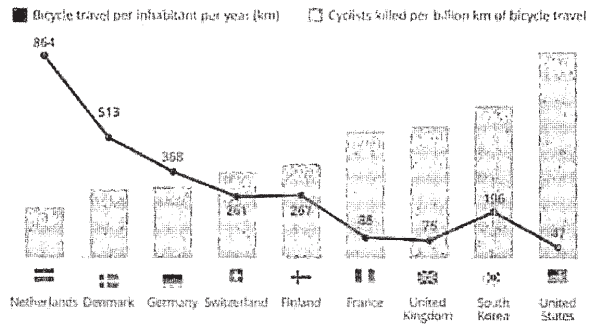


Imagen 4. Más ciclistas en un país significa menos choques fatales²⁷

Como lo muestra el gráfico anterior, aumentar la cantidad de ciclistas en una ciudad puede reducir la cantidad de muertos en accidentes. Un informe reciente de la OCDE²⁸ sobre seguridad de las bicicletas encontró mejores niveles de conciencia en lugares con un alto número de ciclistas, carriles para bicicletas y otras infraestructuras de apoyo.

A Nivel Latinoamericano

América Latina al tener una topografía más abrupta rodeada por cordilleras, tiene mayor dificultad a la hora de mejorar infraestructura vial de interconexión como la que puede tener el europeo, no obstante en nuestro continente la bicicleta es un medio de transporte imprescindible para la población, ciudades como:

- Rosario es una de las principales ciudades argentinas que tienen mayores índices de uso de bicicletas.

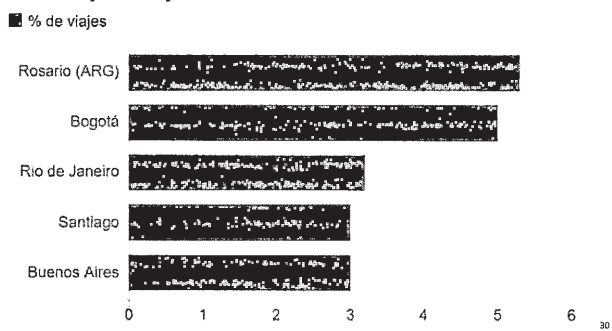
²⁷ Statista. More Cyclists In A Country Means Fewer Fatal Crashes. Recuperado de: <https://www.statista.com/chart/3261/more-cyclists-in-a-country-means-fewer-fatal-crashes/#:~:text=Both%20motorists%20and%20cyclists%20need,and%20the%20safety%20level%20improve%20>

²⁸ Cycling Safety Summary and Conclusions, OCDE. Recuperado de: <https://www.itf-oe.cd/sites/default/files/docs/cycling-safety-roundtable-summary.pdf>

- Bogotá es la segunda urbe con mayor número de viajes en bicicleta reportados por día (611.472).
- Santiago de Chile es la tercera con mayor cantidad de viajes de bicicleta por día con 510.569.

Estos datos se desprenden de un estudio sobre 56 ciudades de América Latina y el Caribe que presentó el Banco Interamericano de Desarrollo en 2015 para impulsar el uso de la bicicleta²⁹

Porcentaje de viajes realizados en bicicleta



En términos de infraestructura, Bogotá también lleva la delantera con 392 km de ciclovías. Le siguen Río de Janeiro, con 307 km, y Sao Paulo, con 270 km. En tanto, según el BID, la Ciudad de México cuenta con el mayor número de bicicletas públicas disponibles (4.000). Aunque Río de Janeiro lidera el ranking si se mira la cantidad por habitante: 4 unidades por cada 10.000 personas. Según el informe privado Copenhagenize Index 2015 sobre las ciudades más amigables del mundo para andar en bicicleta, sólo una de América Latina aparece entre las primeras 20: Buenos Aires. Para este índice, la capital argentina se ubica en el puesto 14 porque cuenta con un sistema moderno de alquiler, implementó 140 km de ciclovías y sus habitantes aceptan el uso de la bicicleta, entre otros motivos. Río de Janeiro, Sao Paulo y Bogotá siguen a la capital de Argentina, aunque muy lejos.

²⁹BBC. Extraído de: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades

³⁰Ibid.

V. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

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

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con

ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.³¹

VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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

Atentamente,


FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

³¹ Corte Constitucional Sentencia C-315/08

SENADO DE LA REPÚBLICA

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

El día 06 del mes de agosto del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. 99 Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H.S. Fabian Diaz Plata

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 06 de Agosto de 2024

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.099/24 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIÁN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – AGOSTO 06 DE 2024

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

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

EFRAIN CEPEDA SARABIA

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

Proyecto: Sarly Novoa
Revisó: Dra. Ruth Luengas Peña-Jefe de Leyes

PROYECTO DE LEY NÚMERO 100 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C. 06 de agosto de 2024

PL 10
K


Señor
GREGORIO ELIACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República

Ref. Presentación Proyecto de Ley "Por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones".

Conforme con lo previsto en los artículos 139, 140 y ss de la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones".

Por tal motivo, se anexa el original y dos copias.

Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

SECRETARÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)
El día 06 del mes 08 del año 2024
Se radicó en este despacho el proyecto de ley N.º 100 Acto Legislativo N.º _____ con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales
H.S. Fabian Diaz Plata

PROYECTO DE LEY N.º 100 DE 2024 SENADO

"Por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de Colombia,
DECRETA:

CAPÍTULO I

Artículo 1°. Objeto. Evitar la tala de árboles en Colombia como regla general, y ordenar el trasplante y traslado de las especies arbóreas, que no son compatibles con los diseños de los proyectos, garantizando en todo momento la adopción de los protocolos necesarios para su trasplante, traslado y cuidado. Siendo la excepción la tala de árboles enfermos, que presenten riesgo para el ecosistema, o que, por su ubicación o estado, representen un peligro para la vida humana.

Artículo 2°. Tala de árboles en zonas urbanas y periurbanas. La autorización para la tala de árboles en Colombia será excepcional, en primer lugar, procederá el trasplante y sólo cuando los diseños de los proyectos sean incompatibles con las especies presentes en el lugar, se podrá dar lugar a la tala, en este caso se deberá crear un inventario forestal que identifique el número de ejemplares a ser afectados, este inventario será determinante de las especies con las que se compensará. Las autoridades ambientales deberán expedir con prioridad las autorizaciones para la reubicación y traslado de las especies arbóreas.

Artículo 3°. Planificación. Las entidades públicas tienen la obligación de garantizar que, en los diseños de los diferentes proyectos, se realicen los inventarios forestales existentes, y se incluyan las propuestas de reubicación, traslado y compensaciones arbóreas; documentos previos a la aprobación de los permisos por parte de las autoridades ambientales y/o licencias expedidas por las autoridades de planeación o curadurías urbanas.

Cuando se constate la existencia de ejemplares que posean un valor cultural o histórico, no procederá la tala, se deberá proceder al trasplante del mismo o a la armonización del diseño del proyecto con el ejemplar.

Artículo 4°. Autorización para el trasplante. Las autoridades ambientales del orden nacional, regional, distrital y metropolitano, según su competencia evaluarán técnicamente, las solicitudes de traslado y reubicación arbórea, y emitirán el acto administrativo de autorización correspondiente.

Las especies arbóreas serán trasladadas por el titular del proyecto, quien a su vez debe realizar los estudios necesarios para determinar la conveniencia del traslado, analizando el estado fitosanitario, los costos, beneficios, riesgos y probabilidad de éxito, los cuales adjuntará a la respectiva solicitud.

La autoridad ambiental competente, realizará visita técnica al predio en el cual se desarrollará el proyecto, con el objetivo de verificar la información remitida en la solicitud, practicando revisión del estado de las especies arbóreas y estableciendo la conveniencia del traslado.

Artículo 5°. Solicitud de Trasplante de Especie Arbórea. El titular del proyecto, su apoderado o representante, tiene la obligación para obtener la autorización de traslado y reubicación de las especies arbóreas, de presentar ante la autoridad ambiental, la siguiente documentación:

- Formato de solicitud de trasplante de las especies arbóreas.
- Inventario forestal, incluye Plano georreferenciado de la ubicación exacta de cada uno de los árboles ubicados en el área del proyecto.
- Proyecto a desarrollar, donde se señalen de forma clara y concreta, la justificación de traslado de las especies arbóreas.
- Estudio técnico de conveniencia del traslado de la especie arbórea.
- Certificado predial y/o de nomenclatura actualizado del predio donde se encuentra la especie arbórea.
- Certificado de Existencia y Representación Legal con expedición no inferior a treinta (30) días.
- Autorización del propietario del predio donde se van a realizar la reubicación y traslado arbóreo; adjuntando el respectivo certificado de libertad y tradición del inmueble.
- Demás documentos enunciados en normas legales vigentes.

Artículo 6°. Complementación y Archivo de la Solicitud. La autoridad ambiental competente, realizará el estudio de la solicitud de traslado de la especie arbórea, ante falta de información, solicitará la información básica o complementaria, indicando al titular de la solicitud los requisitos que no cumple. Si transcurridos dos (02) meses no llega la información adicional requerida, el trámite será archivado.

CAPÍTULO II
TRANSPLANTE DE ESPECIES ARBÓREAS

Artículo 7°. Red ecológica. En el desarrollo de proyectos que afecten una masa arbórea que pertenezca a una red ecológica, ronda de protección hídrica, especies vedadas, ecosistemas frágiles, la autoridad ambiental competente, solicitará estudios complementarios relacionados con el recurso de fauna y flora.

La persona natural y/o jurídica que ejecute el proyecto, debe realizar una evaluación precisa de todos los árboles presentes en el lugar y definir el tratamiento para cada uno de ellos.

Artículo 8°. Causales para el Trasplante. Serán causales de traslado:

- Mejorar la condición sanitaria y estructural de la especie arbórea.
- Evitar o corregir daños a bienes muebles, inmueble o personas.
- Estado de riesgo, alto riesgo o emergencia.
- Interferir las especies arbóreas en el desarrollo de proyectos de construcción, remodelación de obras, urbanismo, mineros, viales y demás proyectos, que sea imposible por las características y ubicación de las especies arbóreas integrarlas al proyecto.
- Mantener el equilibrio ecológico y social.

Artículo 9°. Protocolo de trasplante de árboles. Para el trasplante de las especies arbóreas, se podrá hacer uso por parte del titular del proyecto de medios tecnológicos y/o máquinas hidráulicas y/o equipo trasplantador de operación hidráulica, con el objetivo de evitar realizar operaciones que afecten la especie arbórea. En todo caso se deberán observar las disposiciones técnicas para el traslado

Artículo 10°. Compensación Previa. Es obligación del titular del proyecto, realizar todas las compensaciones ambientales necesarias, en el marco de la realización del proyecto que puedan afectar especies arbóreas, con el objetivo de compensar los daños ambientales causados por el traslado o tala de las especies arbóreas.

Las compensaciones previas que debe realizar el titular del proyecto consistirán en:

- Corredores y senderos Ecológicos.
- Reforestar rondas de los ríos.
- Recuperación de las áreas intervenidas.

Parágrafo 1. Cuando el titular del proyecto realice la tala de especies arbóreas, deberá realizar acciones para reforestar zonas deforestadas superiores a la proporción afectada conforme al Plan Nacional de Restauración.

Parágrafo 2. La autoridad ambiental competente será la encargada de definir los límites mínimos de la compensación en los casos en que proceda la tala, definirá las sanciones por incumplimiento y vigilará el cumplimiento de la misma. La definición de compensación deberá propender porque la misma represente impacto mayor al que representaba la especie Arbórea en su ubicación original.

Parágrafo 3. Cuando se trate del permiso de aprovechamiento de árboles aislados se hará la respectiva reposición por individuo arbóreo.


Artículo 11°. Sanciones. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo no mayor a (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, definirá las sanciones pertinentes por su incumplimiento. El ente territorial con jurisdicción donde se desarrolle el proyecto será el encargado de vigilar y ejecutar las sanciones que fueren pertinentes.

Artículo 12°. Plan de Modernización. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en coordinación con las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible elaborarán un plan para el fomento de nuevas tecnologías que faciliten el trasplante de especies arbóreas y tecnologías sustitutivas del procedimiento de tala, en un término no superior a un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de esta ley.

Artículo 13°. Licencias vigentes. Las licencias vigentes para la tala de especies arbóreas al momento de la entrada en vigencia de esta ley tendrán continuidad hasta su vencimiento.

Artículo 14°. Vigencia. La presente ley entrará a regir a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
PROYECTO DE LEY ____ DE 2024 SENADO**

“Por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones”.

La presente exposición de motivos está compuesta por 6 apartes principales:

I. OBJETO DEL PROYECTO	5
II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS	5
III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO	6
IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD	10
V. IMPACTO FISCAL	11
VI. CAUSALES DE IMPEDIMIENTO	12

I. OBJETO DEL PROYECTO

La iniciativa tiene por objeto evitar la tala de árboles en Colombia como regla general, y ordenar el trasplante y traslado de las especies arbóreas, que no son compatibles con los diseños de los proyectos, garantizando en todo momento la adopción de los protocolos necesarios para su trasplante, traslado y cuidado. Siendo la excepción la tala de árboles enfermos, o que, por su ubicación o estado, representen un peligro para la vida humana. A su vez, tiene como objetivos específicos: 1. Fijar en todo el territorio nacional, la prohibición de tala de árboles o, en su defecto, ordenar el traslado y reubicación de los árboles a intervenir en los diferentes proyectos; 2. Fijar compensaciones previas por parte de las autoridades ambientales.

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Proyecto de Ley 037 de 2019 Cámara, “Por el cual se regula la tala de árboles en proyectos de desarrollo en Colombia”. Autoría del Representante a la Cámara Fabian Diaz Plata. Radicado el 23 de julio de 2019. Archivado por tránsito de legislatura de conformidad al Artículo 190 de la ley 5ta de 1992.

Proyecto de Ley 085 de 2020 Cámara, “Por el cual se regula la tala de árboles en proyectos de desarrollo en Colombia”. Autoría del Representante a la Cámara Fabian Diaz Plata. Radicado el 20 de julio de 2020. Archivado en debate.

Proyecto de Ley 169 de 2021 Cámara, “Por la cual se regula la tala de árboles en proyectos de desarrollo en Colombia”. Autoría del Representante a la Cámara Fabian Diaz Plata. Radicado el 03 de agosto de 2021. Surtió su primer debate y se rindió ponencia positiva para segundo debate en la Cámara de Representantes. Archivado por tránsito de legislatura de conformidad al Artículo 190 de la ley 5ta de 1992.

Proyecto de Ley 026 de 2023 Senado, “Por el cual se regula la tala de árboles en proyectos de desarrollo en Colombia”. Autoría del Senador Fabian Diaz Plata. Radicado el 25 de julio de 2023. Archivado por tránsito de legislatura de conformidad al artículo 190 de la Ley 5 de 1992.

Se radica nuevamente la iniciativa, se conserva la esencia original de la iniciativa con puntuales modificaciones que permitan dar claridad a los ponentes sobre la intención y finalidad de la misma, al igual que con correcciones de técnica legislativa.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La tala de árboles es un flagelo que se vive en todo el mundo y en especial en Colombia, dónde desde hace varios años se denota la inexistencia de políticas que eviten el aumento de la deforestación y con ello la destrucción de ecosistemas, cifras dadas por WWF de un estudio realizado por el IDEAM en el 2016 señalan que: “...se deforestaron 178.597 hectáreas de bosque en nuestro país...”¹ significa que cada día se talan 489 hectáreas -20 de ellas cada hora- y que, a diario, desaparece el equivalente en extensión de bosques a 690 canchas de fútbol...²

Las cifras anteriores denotan un aumento del 44% en relación a las cifras públicas por el IDEAM en el año 2015, en cual se reportó una deforestación de 124.035 hectáreas de bosques³, generando de esta forma el aumento de incendios forestales, extracción ilegal de minerales, cultivos ilegales, entre otras acciones que atentan contra el derecho de todos los colombianos a tener un ambiente sano como lo señala el artículo 79 de la constitución política de Colombia⁴.

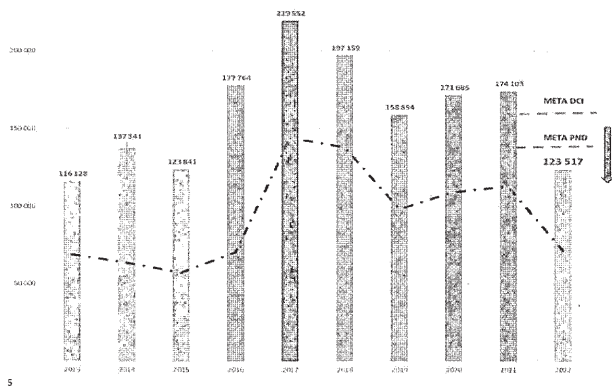
Ahora bien, el IDEAM en 2022, publicó la Dinámica de la deforestación a escala nacional y el bioma de la Amazonia. Periodo 2013-2022 en la Actualización de cifras de monitoreo de la superficie de bosque y la deforestación - Año 2022 - SISTEMA DE MONITOREO DE BOSQUES Y CARBONO (SMByC), la cual señala los siguientes indicadores de deforestación:

¹ Sistema de Información Ambiental de Colombia. (2017). La deforestación en Colombia sigue en aumento. Boletín informativo, Julio 2017. Extraído de: <http://www.siac.gov.co/documents/670372/24459251/BOLETIN+julio+2017.pdf/96a77955-fc73-40da-9030-cfd5335b5ebc>

² La Hora Del Planeta moviliza a los colombianos por nuestros bosques, WWF Colombia. Extraído de: <https://www.wwf.org.co/2324472/La-Hora-Del-Planeta-moviliza-a-los-colombianos-por-nuestros-bosques>

³ Página 91, Plan de Acción 2020 - 2023, Corponor. Extraído de: https://corponor.gov.co/corponor/PLAN_ACCION_2020_2023/CAP_1_MARCO_GENERAL_PAI_2020-2023.pdf

⁴ Artículo 79, Constitución Política de Colombia. Extraído de: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr002.html#79



Según la WWF, en un informe publicado el 12 de febrero de 2024:

“En las últimas décadas, la deforestación se ha convertido en un problema ambiental crítico a nivel global, y Colombia no escapa a esta preocupación. Precisamente, en el 2023, Colombia registró una importante reducción en las cifras de deforestación, alcanzando 79.256 hectáreas, la cifra más baja en los últimos 23 años.

Este descenso representó una reducción del 36 % respecto al 2022 y del 54 % en comparación con 2021, según señaló la ministra de Ambiente, Susana Muhamad, al anunciar las cifras verificadas por el Sistema de Monitoreo de Bosques y Carbono del Ideam.”⁵

Ahora, si bien la deforestación en Colombia muestra una tendencia variada en el año 2022 y se volvió a cifras no vistas desde el año 2015, el porcentaje de deforestación en Colombia sigue siendo alto y es una problemática importante que no debe ser desestimada y mucho menos con acciones concentradas en zonas de mayor deforestación, también deben abordarse esta problemática desde las ciudades, donde los proyectos de desarrollo han impactado y no se tienen cifras exactas del impacto y mucho menos del resarcimiento, por esto, hace necesario que desde el Estado se adopten las acciones y medidas necesarias para garantizar la protección de los ecosistemas e impedir un aumento de las cifras de deforestación por todo el país, llegando hasta el pulmón del mundo, como

⁵ Dinámica de la deforestación a escala nacional y el bioma de la Amazonia. Periodo 2013-2022. IDEAM, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Extraído de: https://drive.google.com/drive/u/2/folders/1mrg8UwUJPI_6VBI_D-k8UUD0t78CF-k

⁶ Los devastadores impactos de la deforestación en Colombia. World Wildlife Fund (WWF). Extraído de: <https://www.wwf.org.co/?386550/deforestacion-colombia-causas-consecuencias>

lo es el Amazonas. Las malas decisiones ambientales adoptadas por las entidades públicas han llevado a que Colombia, país de amplias riquezas en sus recursos naturales.

Estas cifras son claras y denotan que las políticas públicas y hechos subyacentes en la coyuntura nacional inciden en la deforestación en el territorio, es por esto, que, aunque el ejecutivo en la actualidad tenga una política enfocada en la reducción de la deforestación, esto no es garantía de que esta tendencia se mantenga en el resto del mismo o en futuros gobiernos, es por esto que si bien el indicador actualmente es favorable, no le resta mérito a este tipo de iniciativas legislativas.

El presente proyecto de ley, surge como respuesta a la problemática evidenciada en el municipio de Bucaramanga, Floridablanca (Santander), y otros entes territoriales (1122 municipios) de Colombia, en los cuales se están desarrollando proyectos urbanísticos y mineros, sin la debida planificación ambiental y desconociendo las riquezas forestales; ocasionando con esta situación la destrucción de ecosistemas, tala indiscriminada de árboles y graves afectaciones a las zonas verdes existentes en los territorios.

Considerando que las áreas verdes urbanas existentes en cada municipio, constituyen bienes y generan servicios ambientales, que benefician a los habitantes de los entes territoriales. Se hace perentoria la regulación del otorgamiento de licencias a las constructoras oficiales y/o privadas, para realizar la tala, sin control previo u opción diferente por parte de las autoridades ambientales. Lo anterior, sin tener en cuenta, los beneficios ambientales, económicos y sociales que las especies arbóreas, proporcionan en las áreas urbanas, actuando como barreras contra el viento, ayudando a fijar partículas nocivas, reduciendo la contaminación, produciendo oxígeno y actuando como reguladores térmicos; siendo estos patrimonios naturales de gran importancia para el desarrollo de las comunidades.

El presente proyecto pretende impactar directamente en los objetivos de desarrollo sostenible, de forma concreta el objetivo específico sobre desarrollo urbano (ODS 11): “...conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”⁷.

“Alrededor de un tercio de los 231 indicadores que integran el marco de seguimiento mundial de los ODS se relaciona directamente con políticas urbanas con un claro impacto sobre las ciudades y los asentamientos humanos, y pueden medirse a nivel local (ONU-Hábitat, 2017). El papel fundamental de las ciudades para alcanzar los objetivos sostenibles establecidos en el Acuerdo de París se reconoció en la 22.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que tuvo lugar en Marrakech, Marruecos, en 2015.”⁸

Lo que dota de vigencia y contexto al presente proyecto pretendiendo incidir en uno de los escenarios con destacado efecto multiplicador como lo son las ciudades, en esta medida los cambios en la regulación que tienden a la mejora de la calidad de vida principalmente urbana nos acercan a un mejor vivir colectivo. La tendencia hacia la urbanización hace urgente la regulación de aspectos

⁷ La dimensión urbana de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Extraído de: https://www.ilo.org/global/topics/dw4isd/theme-by-sdg-targets/WCMS_621381/lang-es/index.htm

⁸ Página 5. S. Borelli, M. Conigliaro y F. Pineda, Los bosques urbanos en el contexto global, Bosques y ciudades sostenibles, Revista internacional sobre bosques y actividades e industrias forestales, Vol. 69 2018/1ISSN 0251-1584. Extraído de: <https://docplayer.es/92029262-Bosques-y-ciudades-sostenibles.html>

sensibles como lo es la silvicultura urbana. En este mismo sentido la conferencia de las Naciones Unidas en 2011 dijo:

“En dicha instancia, las Partes acordaron que, debido a que las ciudades son la principal fuente de emisiones de carbono y contienen la mayor parte de la población humana (ONU-Hábitat, 2011), las iniciativas más importantes de mitigación y adaptación al cambio climático deberán implementarse en las zonas urbanas. La conferencia Hábitat III, celebrada en Quito, Ecuador, en 2016, colocó la igualdad y la sostenibilidad socioeconómica y ambiental en el centro del debate sobre el desarrollo urbano sostenible.”⁹

Pretende aportar a la aplicación de las mejores disposiciones técnicas haciéndolas vinculante en el proceso de traslado, así se entenderán como disposiciones técnicas adecuadas aquellas que: atendiendo a la consideración de que en un trasplante se remueve cerca del 95% del sistema de raíces absorbentes de los árboles, el trasplante debe ser preparado para asegurar y garantizar la producción de raíces finas cerca del tronco.

Así las operaciones que debe realizar el contratista para el traslado de la especie arbórea se entenderán dentro de la observancia de las disposiciones técnicas adecuadas cuando estas prevean entre otras la:

- Estabilidad previa del ejemplar.
- Banqueo: realizar una zanja alrededor del árbol con el fin de formar un cepellón, en el que quedarán las raíces con las cuales será trasladado el árbol a su nuevo hábitat. Dabiendo el diámetro del cepellón ser 9 veces el diámetro del tronco del árbol, medidos 30 cm arriba del cuello de la raíz; la profundidad depende de la extensión de las raíces laterales; recomendándose de 0,75 a 1 metro.
- Arpillado del cepellón: el cepellón debe ser envuelto de la parte superior y lateral con materiales adecuados que protejan de roturas y la desecación; posteriormente, se realiza un amarre en forma de tambor, con cuerdas laterales en la base y en la parte superior.
- Remoción: los árboles pequeños y medianos pueden ser removidos con ayuda de una carretilla; en el caso de árboles grandes se requiere la utilización de una grúa.

También contribuye el presente proyecto a la materialización de indicadores de desarrollo sostenible de los cuales Colombia es signatario, así el estado colombiano avanzaría en el sentido de la promoción de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de gran calidad (ODS 11) que cumplan con los siguientes requisitos:

- Proporcionen a los habitantes urbanos áreas multifuncionales diseñadas para la interacción y la inclusión sociales (ODS 10 y 11);
- Contribuyan a la salud y el bienestar humanos (ODS 3);
- Promuevan el intercambio económico, la expresión cultural y el diálogo entre una amplia diversidad de personas y culturas (ODS 8);
- Estén diseñados y gestionados para garantizar el desarrollo humano y construir sociedades pacíficas, inclusivas y participativas (ODS 10 y 16), así como para promover la convivencia, la conectividad y la inclusión social.

⁹ Idem.

son titulares todos los seres humanos, “en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, previendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros.

V. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.

Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

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

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

- **Artículo 79.**¹⁰ 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.

- **Artículo 80.**¹¹ El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

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

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

Como es de referencia el proyecto de ley busca promover la conservación de los ecosistemas, el medio ambiente y los recursos naturales a través de la limitación de la tala de árboles en el territorio nacional.

Con esta ley, se extenderá el mandato de protección ambiental en relación a la tala indiscriminada de especies arbóreas, dando vigencia al mismo a través del reconocimiento de los servicios ecosistémicos prestados por los bosques urbanos constitutivos de un patrimonio común, y parte del derecho a un ambiente sano.

Este se constituye en un importante acercamiento a una Colombia comprometida con la protección de sus recursos naturales renovables y con el cumplimiento de los precitados principios de la Constitución Política de 1991.

JURISPRUDENCIA

- **Sentencia T-154/13, Corte Constitucional de Colombia.**¹²

La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual

¹⁰ Artículo 79, Constitución Política de Colombia. Extraído de: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr002.html#79

¹¹ Artículo 80, Constitución Política de Colombia. Extraído de: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr002.html#80

¹² Sentencia T-154/13, M.S. Nilson Pinilla Pinilla. Corte Constitucional de Colombia. Extraído de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2013/T-154-13.htm>

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.”¹³

VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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

Atentamente,


FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

SECRETARÍA GENERAL (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)
del mes 06 del año 2024
radicó en este despacho el proyecto de Acto Legislativo N° 100, con 100 votos, por H.S. Fabian Diaz Plata

¹³ Sentencia C-315/08, Corte Constitucional de Colombia. Extraído de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/C-315-08.htm>

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 06 de Agosto de 2024

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.100/24 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA TALA DE ÁRBOLES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador FABIÁN DÍAZ PLATA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión QUINTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – AGOSTO 06 DE 2024

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

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

EFRAIN CEPEDA SARABIA

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

Proyectó: Sarly Novoa
Revisó: Dra. Ruth Luengas Peña-Jefe de Leyes

CONTENIDO

Gaceta número 1326 - Martes, 10 de septiembre de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA
PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de Ley número 97 de 2024 Senado, por medio de la cual se garantiza la movilidad salarial en el territorio nacional.....	1
Proyecto de Ley número 98 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen las mutilaciones estéticas como formas de maltrato animal.	4
Proyecto de Ley número 99 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones.	6
Proyecto de Ley número 100 de 2024 Senado, por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones.....	15

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA - 2024