



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1986

Bogotá, D. C., viernes, 17 de octubre de 2025

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.coJAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 88 DE 2025 SENADO

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

Bogotá D.C octubre 15 de 2025

Senador:

Alex Xavier Flórez Hernández

Presidente Comisión Sexta Constitucional Senado

Doctor:

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS

Secretario Comisión Sexta Constitucional Permanente

Senado de la República

REFERENCIA: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley N° 088 de 2025 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Respetados señores,

En cumplimiento de la designación como Senadora Ponente de la iniciativa de ley, me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate ante la Comisión Sexta Constitucional Permanente de Senado de la República, conforme a lo establecido en el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, en los siguientes términos:

- Trámite del proyecto de ley
- Objeto y justificación.
- Competencia del Congreso.
- Conflicto de interés.
- Pliego de modificaciones.
- Impacto fiscal
- Proposición
- Texto propuesto para primer debate.

Cordialmente,

SANDRA RAMIREZ LOBO SILVA
Senadora de la República

1. Trámite del proyecto de ley

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.

El 06 de agosto de 2024, se radicó en el Senado de la República el 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. Fue designado como ponente el Senador Alex Flórez Hernández, quien rindió ponencia positiva con modificaciones para primer debate, pero el proyecto fue archivado por tránsito de legislatura, de acuerdo al artículo 190 de la Ley 5ª de 1992 y el artículo 162 de la Constitución Política.

Finalmente, el 30 de julio de 2025 se radicó nuevamente la iniciativa, La mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de República me designó como ponente para el primer debate por tal, presento ponencia positiva, a la iniciativa respectiva para dar trámite correspondiente ante la Comisión anteriormente citada.

2. 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.

Justificación

El presente proyecto de Ley busca contribuir a la reducción de los impactos ambientales derivados del transporte, a través de la promoción del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), y mejorar la salud pública en el territorio nacional. Por ello, dividiremos la justificación en los siguientes ítems:

- a. Impacto y contribución al medio ambiente por el uso de bicicletas a nivel internacional.
- b. Compromisos de Colombia frente a los impactos ambientales.
- c. Situación en Colombia con el uso de las bicicletas, a través del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP).
- d. Conveniencia del Proyecto de Ley.

Considerando lo anterior, desarrollaremos los ítems así:

El presente proyecto de Ley busca contribuir a la reducción de los impactos ambientales derivados del transporte, a través de la promoción del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), y mejorar la salud pública en el territorio nacional. Por ello, dividiremos la justificación en los siguientes ítems:

- e. Impacto y contribución al medio ambiente por el uso de bicicletas a nivel internacional.
- f. Compromisos de Colombia frente a los impactos ambientales.
- g. Situación en Colombia con el uso de las bicicletas, a través del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP).
- h. Conveniencia del Proyecto de Ley.

Considerando lo anterior, desarrollaremos los ítems así:

- a. Impacto y contribución al medio ambiente por el uso de bicicletas a nivel internacional.

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE¹, las ciudades que separan a los ciclistas de los demás vehículos invirtiendo en ciclovías, 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 motivar a las personas a transitar 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 estrés².

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 ciudades³.

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

¹ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. Extraído de: <https://www.oecd.org/en/html>
² BupaSalud. Conoce los beneficios del ciclismo y la razones por las que deberías empezar a practicarlo. Extraído de: <https://www.bupasalud.com/salud/beneficios-del-ciclismo>
³ Naciones Unidas. La población mundial llegará a 8000 millones en 2022. Extraído de: <https://www.un.org/es/desa-es/la-poblaci%C3%B3n-mundial-llegar%C3%A1-8000-millones-en-2022#:~:text=Las%20%C3%BAltimas%20proyecciones%20de%20las,y%209700%20millones%20en%202050>

£ 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 £ 300.00⁴. 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 otros⁵.

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 servicio⁶.

Particularmente porque 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.⁷

⁴Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. Extraído de: <https://freetoursbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/>
⁵ Página oficial Bicing. Recuperado el 6/02/2019. Extraído de: www.bicing.barcelona/es/nou-servei-bicing.
⁶ Day Passes. Recuperado el 6/02/2019. Página oficial Extraído de: www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes
⁷ Banco Mundial (2017). Movilidad. Extraído de: www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility

Por su parte, 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.

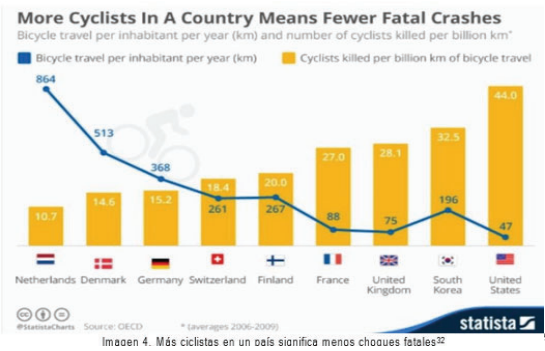
La red incluye la calle exclusiva para bicicletas más larga del país y cuenta con el estacionamiento para dos ruedas más grande del mundo, que según la ciudad podrá albergar 33.000 bicicletas para 2020.

#	City	Country	Size																	Total Score
1	Utrecht	Netherlands	S	83.83	91.00%	154	279.88	78.38	82.46	37.18	37.51	58.87	60.78	21.77	12.07	16.92	N	7.92	4.36	77.84
2	Munster	Germany	S	58.74	39.10%	0.93	445.98	83.54	88.43	28.18	91.23	88.04	13.05	35.52	26.00	33.76	N	23.84	12.42	65.93
3	Antwerp	Belgium	S	62.87	28.90%	1.61	1163.87	84.48	77.05	73.57	34.28	75.31	53.37	78.87	100	89.44	Y	14.12	37.06	60.51
4	Copenhagen	Denmark	M	61.19	29.00%	1.04	218.44	66.62	83.01	62.47	55.23	86.54	61.60	12.17	17.33	14.75	Y	74.05	87.03	60.46
5	Amsterdam	Netherlands	M	63.42	32.00%	1.77	1018.18	84.48	77.75	43.12	55.90	58.87	61.71	32.06	33.75	32.89	N	22.63	11.62	60.24
6	Malmö	Sweden	S	58.98	30.00%	0.37	433.11	91.87	91.89	25.96	44.55	91.85	92.40	10.80	9.46	10.13	N	7.00	4.30	55.88
7	Hangzhou	China	L	54.20	30.00%	1.71	478.73	74.48	80.08	11.92	32.72	63.53	35.08	48.75	43.70	47.93	N	1.28	2.14	52.55
8	Bern	Switzerland	S	51.27	15.00%	0.69	482.36	75.78	84.39	46.95	63.10	58.73	65.46	71.00	36.52	84.06	Y	4.09	12.04	48.78
9	Bremen	Germany	M	58.86	21.00%	1.38	334.85	87.34	87.75	18.64	39.78	54.64	55.96	19.32	19.74	19.93	N	5.92	3.46	47.88
10	Hannover	Germany	M	58.83	19.00%	2.99	773.00	91.23	76.96	16.33	53.68	69.63	51.91	27.33	19.74	23.53	Y	8.83	54.41	46.70

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.⁸

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



⁸ 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/>
⁹ 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%20improves.>

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 OCDE¹⁰ 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.

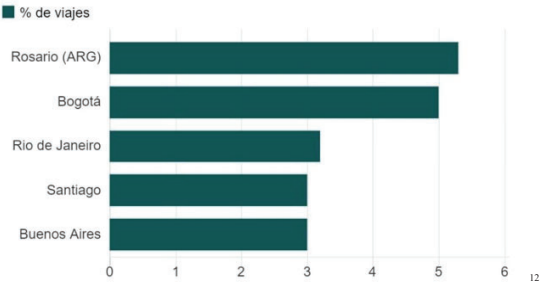
Respecto a América Latina, al tener una topografía más abrupta rodeada por cordilleras, tiene mayor dificultad a la hora de mejora infraestructura vial de interconexión como la que puede tener el europeo, no obstante, en nuestro continente la bicicleta es un medio de transporte imprescindible para la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

- Rosario es una de las principales ciudades argentinas que tienen mayores índices de uso de bicicletas.
- 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 bicicleta¹¹

¹⁰ Cycling Safety Summary and Conclusions, OCDE. Recuperado de: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cycling-safety-roundtable-summary.pdf>
¹¹BBC. Extraído de: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades

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 Copenhagense 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.

b. Compromisos de Colombia frente reducción de impactos ambientales.

¹²Ibid.

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

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

	OBJETIVO INCONDICIONAL	OBJETIVO CONDICIONAL
COLOMBIA	Reducir emisiones en un 20% con respecto al escenario sin cambios para el 2030.	Podría aumentar la ambición de una reducción del 20% con respecto al escenario sin cambios al 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), Climatescope¹³

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 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

¹³ El Dialogo y UNFCCC. CARGANDO EL FUTURO: El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina. Extraído de: <https://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2018/09/CARGANDO-EL-FUTURO-4.pdf>

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 ello, 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.

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

Sector	Principales oportunidades de mitigación
Agrícola, Forestal y Cambios de Uso del Suelo	- 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 silvopastoriles intensivos, pastoreo racional) - Modelos más eficientes de uso del suelo; Ordenamiento territorial
Energía	- 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	- Eficiencia energética (calderas, hornos, motores) - Sustitución de carbón por biomasa y en general introducción de combustibles de menos carbono intensidad - Desarrollos tecnológicos en los procesos productivos
Transporte	- Estándares de rendimiento y conducción verde; - Renovación de la flota; - Vehículos eléctricos; Uso de combustibles de menor carbono intensidad - Promoción del transporte público; Sistemas públicos de bicicletas; Desincentivos al uso del transporte privado; Cobros por congestión; - Transporte multimodal (fluvial y férreo) - Optimización transporte carga
Vivienda	- 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	- 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 Exteriores¹⁴

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.

¹⁴ 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%¹⁵. 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 recursos¹⁶.

c. Situación en Colombia con el uso de las bicicletas, a través del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP).

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

¹⁵ Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Extraído de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>

¹⁶ 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. <https://www.minambiente.gov.co/asuntos-ambientales-sectorial-y-urbana/con-la-nueva-agenda-urbana-colombia-se-encamina-hacia-el-desarrollo-sostenible-de-sus-ciudades/>

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.

Es decir, aunque existen iniciativas locales e incluso una nacional, no hay un lineamiento claro que oriente a los municipios en la implementación de SBP. Esta directriz lejos de tensionar la autonomía territorial, propone fortalecerlo, pues, al proporcionar un marco orientador, que respete las competencias municipales y promueva la equidad mediante incentivos y apovo técnico.

d. Conveniencia del Proyecto de Ley.

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:

- El cuidado ambiental con el fomento de la bicicleta como medio de transporte.
- Incentivo de un estilo de vida saludable, siendo la bicicleta la herramienta.
- Mejora de la movilidad urbana a través del uso de la bicicleta en la disminución de los tiempos de viaje.

Lo anterior a través de Sistemas de Bicicletas Públicos (SBP) los cuales pueden definirse como un sistema que “permite tomar y retornar bicicletas en cualquiera de las estaciones, las cuales están ubicadas dentro de un perímetro determinado y a una distancia relativamente corta entre ellas (400 a 600 metros). Las bicicletas están a disposición, para abonados permanentes o temporales, la mayor parte del día y del año, e incluso las hay hasta 24 horas todo el año. Por lo general, se permite su uso gratuito 30 o 45 minutos para lograr un alto número de viajes de proximidad. Se han consolidado como un instrumento efectivo de fomento del uso diario de la bicicleta para nuevos usuarios de la misma”¹⁷.

El articulado del Proyecto de Ley está encaminado a la protección del medio ambiente a partir del fomento del uso de la bicicleta del sistema público, además de generar la prospectiva del sistema público, dejando sentadas algunas bases útiles para la construcción de unas pautas y lineamientos, respectivamente.

¿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.¹⁸

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

¹⁷ 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>
¹⁸ Montezuma, R. 2015, p. 10. 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>

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.
- Infraestructura y sistema de mantenimiento.
- Financiamiento.¹⁹

¹⁹ Ibidem.



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

¿Por qué es conveniente?

- **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.

²⁰ Montezuma, R., P. 11, 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>

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 imagen²¹, 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.



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

²¹ 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/>

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: 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 anteriormente²². 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).²³ ²² Instituto de Políticas para el Transporte y el desarrollo (ITDP). Guía para la Planeación del Sistema de Bicicleta Pública, 2015, p. 14 ²³ Ministerio de Ambiente a la solicitud de información MADS E- 2019-4176.							<table><tr><th>Característica</th><th>Prom. Pasajeros Transportados</th><th>Emisiones PM2.5 (g/Km-pasajero)</th><th>Emisiones CO (g/Km-pasajero)</th><th>Emisiones NMVOC (g/Km-pasajero)</th><th>Emisiones NOx (g/Km-pasajero)</th></tr><tr><td>Bicicletas</td><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>Vehículos particulares (livianos)</td><td>2</td><td>0,0011</td><td>1,2100</td><td>0,1030</td><td>0,1145</td></tr><tr><td>Buses antes del 2015</td><td>90</td><td>0,0024</td><td>0,0271</td><td>0,0051 Dado como THC-CH4</td><td>0,1189 Dado como NO2 eq</td></tr><tr><td>Busetas antes del 2015</td><td>50</td><td>0.0044</td><td>0,0488</td><td>0,0093 Dado como THC-CH4</td><td>0,2140 Dado como NO2 eq</td></tr><tr><td>Buses año 2015 en adelante</td><td>90</td><td>0,0005</td><td>0,0025</td><td>0,0002 Dado como THC-CH4</td><td>0,0602 Dado como NO2 eq</td></tr></table>	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	Buses año 2015 en adelante	90	0,0005	0,0025	0,0002 Dado como THC-CH4	0,0602 Dado como NO2 eq
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																																						
Buses año 2015 en adelante	90	0,0005	0,0025	0,0002 Dado como THC-CH4	0,0602 Dado como NO2 eq																																						
<table><tr><td>Busetas año 2015 en adelante</td><td>50</td><td>0,0009</td><td>0,0045</td><td>0,0004 Dado como THC-CH4</td><td>0,1355 Dado como NO2 eq</td></tr></table> Es importante señalar que, de acuerdo con un estudio presentado en 2018 por el DNP, la degradación ambiental en Colombia tuvo un costo de 16.6 Billones de pesos (2,08% del PIB de ese año), donde 12,2 Billones de pesos fueron causados por la mala calidad del aire en las áreas urbanas (1,5% del PIB), lo cual demuestra que el daño ambiental tiene claros efectos económicos a considerar. Es fundamental señalar que es el transporte, el responsable del 80% de las emisiones de tipo PM2.5 y que las fuentes fijas aportan el 20% restante, lo cual demuestra que es el transporte el principal factor de afectación atmosférica de las ciudades y de la salud pública. Por otro lado, es evidente como la bicicleta genera soluciones en términos de contaminación y también de movilidad, pero es necesario que esta venga acompañada de medidas enfocadas en la reducción del uso de todo el transporte motorizado. - Beneficios para la Salud: La actividad física, es cualquier movimiento del cuerpo que genere un gasto energético y puede relacionarse con actividades como trabajar, jugar, realizar actividades del hogar y otras como las recreativas, no debe confundirse con el ejercicio el cual es una subcategoría de esta, pero es planeado, estructurado repetitivo y posee metas específicas, lo que debe tenerse en cuenta es que toda actividad física es beneficiosa para la salud. Según la OMS, la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo a nivel mundial, pues aumenta el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles como cáncer, diabetes y enfermedad cardiovascular. Los 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.							Busetas año 2015 en adelante	50	0,0009	0,0045	0,0004 Dado como THC-CH4	0,1355 Dado como NO2 eq	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 cardiaco 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 artrosis²⁴. - 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 ²⁴ 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																														
Busetas año 2015 en adelante	50	0,0009	0,0045	0,0004 Dado como THC-CH4	0,1355 Dado como NO2 eq																																						

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.²⁵ Así pues, 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. El Proyecto de Ley cuenta con elementos que lo hacen distintivo y no redundante con la legislación existente, ya que busca establecer una regulación específica para los SBP, con un enfoque de sostenibilidad, muy propio de estos sistemas en el mundo. 3. Competencia del Congreso. i) Constitucional “ARTÍCULO 114. Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración. ²⁵ 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/U/L/L_Beneficios_Uso_Bicicleta.pdf	El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes (...) ARTÍCULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones: 1. Interpretar, reformar y derogar las leyes (...)” ii) Legal: Ley 3 De 1992. Por La Cual Se Expiden Normas Sobre Las Comisiones Del Congreso De Colombia Y Se Dictan Otras Disposiciones. “ARTÍCULO 2° Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia. Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber” Ley 5 de 1992. Por la cual se expide el reglamento del congreso; el senado y la cámara de representantes “ARTÍCULO 6o. CLASES DE FUNCIONES DEL CONGRESO. El Congreso de la República cumple: 1. Función CONSTITUYENTE, para reformar la Constitución Política mediante actos legislativos.												
2. Función LEGISLATIVA, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación (...) En el caso particular, se considera que el presente proyecto debe tramitarse a través de la Comisión Sexta Constitucional, ya que, busca establecer las pautas generales para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), con el fin de incentivar la movilidad activa. 4. Conflicto de interés. El artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, establece que se deben consignar las consideraciones que describan circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés a los Congresistas de la República en la discusión y votación de las iniciativas legislativas, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, que reza: “Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado. Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil (...)”	Con base en lo anterior, nos permitimos manifestar que no existe ninguna situación que conlleve a la suscrita a tener intereses particulares que riñan con el contenido del proyecto de ley que se somete a aprobación del Congreso de la República. Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés que me impida discutir y votar esta iniciativa de ley. Por ello, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generar un conflicto de interés o un impedimento. 5. Pliego de modificaciones. <table><tr><th>TEXTO ORIGINAL</th><th>TEXTO PROPUESTO</th><th>JUSTIFICACIÓN</th></tr><tr><td>“Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.</td><td>“Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.</td><td>Sin modificaciones</td></tr><tr><td>Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer las pautas para la implementación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) en el territorio nacional, con el fin de incentivar la movilidad activa, contribuir a la reducción de los impactos ambientales derivados del transporte a través de la promoción de medios de transportes sostenibles, y contribuir a mejorar la salud pública.</td><td></td><td>Sin modificaciones</td></tr><tr><td>Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entiende por: - 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 </td><td>Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entiende por: - 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 </td><td>Ajustes de redacción</td></tr></table>	TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN	“Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.	“Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.	Sin modificaciones	Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer las pautas para la implementación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) en el territorio nacional, con el fin de incentivar la movilidad activa, contribuir a la reducción de los impactos ambientales derivados del transporte a través de la promoción de medios de transportes sostenibles, y contribuir a mejorar la salud pública.		Sin modificaciones	Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entiende por: - 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	Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entiende por: - 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	Ajustes de redacción
TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN											
“Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.	“Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.	Sin modificaciones											
Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer las pautas para la implementación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) en el territorio nacional, con el fin de incentivar la movilidad activa, contribuir a la reducción de los impactos ambientales derivados del transporte a través de la promoción de medios de transportes sostenibles, y contribuir a mejorar la salud pública.		Sin modificaciones											
Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entiende por: - 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	Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entiende por: - 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	Ajustes de redacción											

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 motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia 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, <u>trasm</u>o sección de la calzada destinada <u>de, en forma exclusiva o preferente</u> al tránsito de bicicletas, <u>conforme a las normas técnicas de diseño y seguridad vial vigentes.</u> - Estación: Es la unidad principal del SPB, desde la cual se gestiona el préstamo o el			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 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. - 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 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 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. - 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 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			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. desincentivados por medio de cobros altos y crecientes por el tiempo adicional. - Transporte Sostenible: Conjunto de <u>medios, procesos y políticas</u> que <u>permite la movilidad de personas y bienes de manera eficiente, equitativa y ambientalmente responsable, contribuyendo a</u> tienen como finalidad el desplazamiento y <u>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;</u> 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.		
Artículo 3°. Principios del Sistema de Bicicletas Públicas. La formulación, implementación,			Artículo 3°. Principios del Sistema de Bicicletas Públicas. La formulación, implementación,		

seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), estarán orientados por los siguientes principios: a. Accesibilidad. Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistema de Bicicletas Público (SBP), y toda su infraestructura. b. 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 Sistema de Bicicletas Público (SBP), y mejorar la movilidad. c. Crecimiento Sostenible. Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente. d. Igualdad. Dentro de los Sistema de Bicicletas Público (SBP) todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones. e. 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.	seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), estarán orientados por los siguientes principios: a. Accesibilidad. Garantizar <u>el acceso equitativo</u> a todos los ciudadanos, <u>sin distinción de independencia</u> de sus limitaciones <u>condición</u> físicas, y cognitivas, <u>o socioeconómica</u> a los servicios e <u>infraestructura</u> del el uso de los Sistema de Bicicletas Público (SBP). y <u>toda su infraestructura</u>. b. Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de <u>asumir una corresponsabilidad</u> fortalecer el uso responsable en torno al uso de los Sistema de Bicicletas Público (SBP). y <u>mejorar la movilidad</u>. c. Crecimiento Sostenible. Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente. d. Igualdad. Dentro de los Sistema de Bicicletas Público (SBP) todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones. e. Integración multimodal. Promover la articulación entre <u>el Sistema de Bicicletas Públicas (SBP)</u> y <u>todos los demás medios sistemas</u> de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el	
f. Asequibilidad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte. g. Participación. Reconocer a los usuarios de los Sistema de Bicicletas Público (SBP) como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público. h. 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 Sistema de Bicicletas Público (SBP). i. Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistema de Bicicletas Público (SBP), 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.	acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa. f. Asequibilidad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte. g. Participación. Reconocer a los usuarios de los Sistema de Bicicletas Público (SBP) como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público. h. 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 Sistema de Bicicletas Público (SBP). i. Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistema de Bicicletas Público (SBP), 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.	
Artículo 4º Lineamientos de Implementación. Las entidades territoriales podrán desplegar las acciones que se		Sin modificaciones

requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), observando los siguientes lineamientos: a. Realizar un estudio que permita establecer las condiciones de presupuesto, oferta, demanda, infraestructura y ciclorrutas para el desarrollo del Sistema de Bicicletas Público (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 Público (SBP) sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas. f. Implementar un sistema tarifario progresivo que contemple tarifas preferenciales para estudiantes, personas en situación de discapacidad, adultos mayores y personas en situación de desempleo.		
Artículo 5º. Implementación del Sistema de Bicicletas Público. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley y de acuerdo al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales competentes podrán implementar los Sistema de Bicicletas Público (SBP), conforme a los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP). Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, Movilidad o quién haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del Sistema de Bicicletas Público (SBP). Parágrafo Transitorio. Las entidades territoriales que ya cuenten con un Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), deberán en un término no superior a seis (6) meses, adaptar esta Ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial. Artículo 6º. Regulación. Reconociendo 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), contado a partir de la fecha de promulgación de la		Sin modificaciones

presente Ley, para establecer los lineamientos por los cuales se registrá la implementación del Sistema de Bicicletas Público (SBP) en los municipios mencionados en el artículo 5º. De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo a lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional o el instrumento que haga sus veces. Artículo 7º. Financiación del Sistema de Bicicletas Público (SBP). La financiación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) será acorde a 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 Sistema de Bicicletas Público (SBP) tendrán las siguientes fuentes de financiación: a. Administración Municipal: Las entidades territoriales se encargarán de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), con el fin de viabilizar la construcción y funcionamiento de los Sistema de Bicicletas Público (SBP).	Artículo 7º. Financiación del Sistema de Bicicletas Público (SBP). La financiación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) será acorde a 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 Sistema de Bicicletas Público (SBP) tendrán las siguientes fuentes de financiación: d. Administración Municipal: Las entidades territoriales se encargarán de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), con el fin de viabilizar la construcción y funcionamiento de los Sistema de Bicicletas Público (SBP).	Se adiciona la cooperación internacional como fuente de financiación.	
b. Gobierno Nacional: El Gobierno nacional aportará recursos en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, Ley 2294 del 19 de mayo de 2023 o sus modificaciones vigentes. c. Sector Privado: El sector privado podrán concurrir los particulares, para realizar u operar los Sistema de Bicicletas Público (SBP). Igualmente, para realizar herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. Estos participarán mediante un proceso de licitación pública, conforme a los lineamientos del ente gestor y de conformidad con la legislación vigente. e. Gobierno Nacional: El Gobierno nacional aportará recursos en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, Ley 2294 del 19 de mayo de 2023 o sus modificaciones vigentes. f. Sector Privado: El sector privado podrán concurrir los particulares, para realizar u operar los Sistema de Bicicletas Público (SBP). Igualmente, para realizar herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. Estos participarán mediante un proceso de licitación pública, conforme a los lineamientos del ente gestor y de conformidad con la legislación vigente. <u>d. Cooperación internacional y donaciones: provenientes de organismos multilaterales, agencias de cooperación y otras fuentes que promuevan la movilidad sostenible y la mitigación del cambio climático.</u> Artículo 8º. Participación de las entidades territoriales. Las entidades territoriales: a. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial. b. Integrarán el Sistema de Bicicletas Público (SBP)			Sin modificaciones
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			
Sistema de Bicicletas Público (SBP). El Sistema de Bicicletas Público (SBP) contará, por los menos con las siguientes características: a. Red de ciclo parqueaderos en el área de cobertura. b. Articulación del Sistema de Bicicletas Público (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 Sistema de Bicicletas Público (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 (SBP) 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.	Artículo 10º. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) 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.	Se adiciona un párrafo sobre protección de datos.
El registro y afiliación por parte de los biciusuarios al Sistema de Bicicletas Público (SBP) 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.	El registro y afiliación por parte de los biciusuarios al Sistema de Bicicletas Público (SBP) 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. <u>Parágrafo: el registro de usuarios deberá garantizar la protección de datos personales, conforme a la dispuesto en la ley 1581 de 2012 y demás normas que regulen la materia.</u>	
Artículo 11º. Vigencia. La presente Ley entrará a regir a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga disposiciones que le sean contrarias.		Sin modificación

6. 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 última en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la político 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 las 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 79 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 en 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 a 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. (Sentencia C-315/08)

7. Proposición

Por lo anteriormente expuesto presento ponencia positiva y propongo a los honorables Senadores miembros de la Comisión VI del Senado de la República, dar primer debate al proyecto de Ley N° 088 de 2025 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” con las modificaciones propuestas.

Atentamente,


SANDRA RAMIREZ LOBO SILVA
SENADORA DE LA REPÚBLICA

8. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE Proyecto de Ley N° 088 de 2025 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” EL CONGRESO COLOMBIA, DECRETA: Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer las pautas para la implementación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) en el territorio nacional, con el fin de incentivar la movilidad activa, contribuir a la reducción de los impactos ambientales derivados del transporte a través de la promoción de medios de transportes sostenibles, y contribuir a mejorar la salud pública. Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entiende por: - 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, tramo o sección de la calzada destinada de forma exclusiva o preferente al tránsito de bicicletas, conforme a las normas técnicas de diseño y seguridad vial vigentes.	- 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 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. - Ente Gestor del SBP::Dependencia o entidad pública o mixta responsable de la planeación, implementación, operación y monitoreo del sistema, con capacidad técnica y administrativa para coordinar a los actores involucrados y articularse con las dependencias locales de transporte, movilidad y planeación. - 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 medios, procesos y políticas que permite la movilidad de personas y bienes de manera eficiente, equitativa y ambientalmente responsable, contribuyendo a 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. Artículo 3°. Principios del Sistema de Bicicletas Públicas. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), estarán orientados por los siguientes principios: a. Accesibilidad. Garantizar el acceso equitativo a todos los ciudadanos, sin distinción de condición física, cognitivas, o socioeconómica a los servicios e infraestructura del Sistema de Bicicletas Público (SBP). b. Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de fortalecer el uso responsable en torno al Sistema de Bicicletas Público (SBP). c. Crecimiento Sostenible. Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente. d. Igualdad. Dentro de los Sistema de Bicicletas Público (SBP) todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones. e. Integración multimodal. Promover la articulación entre el Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) y los demás sistemas de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa. f. Asequibilidad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte. g. Participación. Reconocer a los usuarios de los Sistema de Bicicletas Público (SBP) como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público. h. 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 Sistema de Bicicletas Público (SBP). i. Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistema de Bicicletas Público (SBP), 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.	Artículo 4° Lineamientos de Implementación. Las entidades territoriales podrán desplegar las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), observando los siguientes lineamientos: a Realizar un estudio que permita establecer las condiciones de presupuesto, oferta, demanda, infraestructura y ciclorrutas para el desarrollo del Sistema de Bicicletas Público (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 Público (SBP) sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas. f. Implementar un sistema tarifario progresivo que contemple tarifas preferenciales para estudiantes, personas en situación de discapacidad, adultos mayores y personas en situación de desempleo. Artículo 5°. Implementación del Sistema de Bicicletas Público. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley y de acuerdo al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales competentes podrán implementar los Sistema de Bicicletas Público (SBP), conforme a los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP). Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, Movilidad o quién haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del Sistema de Bicicletas Público (SBP). Parágrafo Transitorio. Las entidades territoriales que ya cuenten con un Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), deberán en un término no superior a seis (6) meses, adaptar esta Ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial. Artículo 6°. Regulación. Reconociendo 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), contado

a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, para establecer los lineamientos por los cuales se registrá la implementación del Sistema de Bicicletas Público (SBP) en los municipios mencionados en el artículo 5°. De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo a lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional o el instrumento que haga sus veces. Artículo 7°. Financiación del Sistema de Bicicletas Público (SBP). La financiación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) será acorde a 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 Sistema de Bicicletas Público (SBP) tendrán las siguientes fuentes de financiación: a. Administración Municipal: Las entidades territoriales se encargarán de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), con el fin de viabilizar la construcción y funcionamiento de los Sistema de Bicicletas Público (SBP). b. Gobierno Nacional: El Gobierno nacional aportará recursos en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, Ley 2294 del 19 de mayo de 2023 o sus modificaciones vigentes. c. Sector Privado: El sector privado podrán concurrir los particulares, para realizar u operar los Sistema de Bicicletas Público (SBP). Igualmente, para realizar herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. Estos participarán mediante un proceso de licitación pública, conforme a los lineamientos del ente gestor y de conformidad con la legislación vigente. d. Cooperación internacional y donaciones: provenientes de organismos multilaterales, agencias de cooperación y otras fuentes que promuevan la movilidad sostenible y la mitigación del cambio climático. Artículo 8°. Participación de las entidades territoriales. Las entidades territoriales: a. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial.	b. Integrarán el Sistema de Bicicletas Público (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. f. 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. g. 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. h. Realizarán las respectivas actividades de seguimiento, control y vigilancia del SBP. Artículo 9°. Características del Sistema de Bicicletas Público (SBP). El Sistema de Bicicletas Público (SBP) contará, por los menos con las siguientes características: a. Red de ciclo parqueaderos en el área de cobertura. b. Articulación del Sistema de Bicicletas Público (SBP) con los demás sistemas de transporte público. c. Ciclo parqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles. d. Sistema de identificación y afiliación de usuarios. f. Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional. g. Bicicletas durables, atractivas y utilitarias. h. Señalización adecuada en las ciclorrutas. i. Elementos de seguridad para los usuarios.
	j. Mecanismos de información para la movilidad al ciudadano, que permita registrar al usuario y ofrecer información en tiempo real del Sistema de Bicicletas Público (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 10°. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) 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 biciusuarios al Sistema de Bicicletas Público (SBP) 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. Parágrafo: el registro de usuarios deberá garantizar la protección de datos personales, conforme a la dispuesto en la ley 1581 de 2012 y demás normas que regulen la materia. Artículo 11°. Vigencia. La presente Ley entrará a regir a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga disposiciones que le sean contrarias.

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 245 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se moderniza la asignatura de Tecnología e Informática, se establecen lineamientos para la formación digital desde la educación básica hasta la media y se dicta una política pública de educación digital – Ley de Educación Digital.

Bogotá D.C., octubre de 2025 Honorable Senador ÁLEX XAVIER FLOREZ HERNANDEZ Presidente Comisión Sexta Constitucional Senado de la República Ciudad Asunto: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No 245 de 2025 Senado "Por medio de la cual se moderniza la asignatura de Tecnología e Informática, se establecen lineamientos para la formación digital desde la educación básica hasta la media y se dicta una política pública de educación digital" – Ley de Educación Digital". Respetado presidente; En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 150, 153, y 156 de la Ley 5ª de 1992, y conforme a la designación hecha por la Mesa Directiva como ponente de esta iniciativa, me permito, rendir informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No 245 de 2025 Senado "Por medio de la cual se moderniza la asignatura de Tecnología e Informática, se establecen lineamientos para la formación digital desde la educación básica hasta la media y se dicta una política pública de educación digital" – Ley de Educación Digital". Cordialmente,  ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Ponente	INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO REPÚBLICA PROYECTO DE LEY NO 245 DE 2025 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODERNIZA LA ASIGNATURA DE TECNOLOGÍA E INFORMÁTICA, SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA FORMACIÓN DIGITAL DESDE LA EDUCACIÓN BÁSICA HASTA LA MEDIA Y SE DICTA UNA POLÍTICA PÚBLICA DE EDUCACIÓN DIGITAL – LEY DE EDUCACIÓN DIGITAL" 1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA. Esta iniciativa legislativa fue radicada el 9 de septiembre de 2025 por los Senadores Ana María Castañeda Gómez, Alfredo Deluque, Julio Alberto Elias Vidal, Carlos Julio González Villa, Carlos Eduardo Guevara Villabón, Manuel Virguez Piraquive, Ana Paola Agudelo García, Irma Luz Herrera. El texto que fue publicado en gaceta 1755 de 2025 y con posterioridad fue enviado para surtir su trámite en la Comisión Sexta del Senado de la República, donde la Mesa Directiva de la Célula Legislativa, me designó como ponente para primer debate del mencionado proyecto de ley. 2. OBJETO La presente ley tiene por objeto actualizar y fortalecer la asignatura de Tecnología e Informática en los niveles de educación básica y media del sistema educativo colombiano, mediante la incorporación de competencias en pensamiento computacional, programación, inteligencia artificial, ciencia de datos, ciudadanía digital y demás áreas propias de la transformación tecnológica, incluyendo de manera progresiva aquellas que surjan de las tecnologías emergentes, en el marco de la política pública denominada "Educación Digital". 3. JUSTIFICACIÓN La educación, como derecho fundamental y motor de desarrollo de las sociedades, enfrenta hoy uno de sus mayores desafíos: adaptarse con pertinencia, equidad y visión de futuro a la era digital. La aceleración tecnológica ha transformado profundamente las dinámicas sociales, laborales y culturales, imponiendo nuevas exigencias al sistema educativo. En este escenario, la formación en competencias digitales ya no es un privilegio, sino una condición básica para el ejercicio pleno de la ciudadanía, la inclusión social y el acceso a oportunidades.
Colombia ha dado pasos importantes en materia de conectividad y dotación tecnológica en las instituciones educativas, pero persiste un rezago estructural en la formación digital integral del estudiantado. La actual asignatura de Tecnología e Informática, incluida en los Proyectos Educativos Institucionales desde la Ley General de Educación (Ley 115 de 1994), responde a un modelo pedagógico desactualizado, centrado en el uso instrumental de herramientas ofimáticas, sin abordar las competencias críticas del siglo XXI como el pensamiento computacional, la programación, la inteligencia artificial, la ciencia de datos o la ciudadanía digital. Este vacío no solo genera una brecha formativa frente a estándares internacionales, sino que profundiza las desigualdades sociales, territoriales y de género. Los estudiantes de zonas rurales, comunidades indígenas y contextos de vulnerabilidad acceden con menor frecuencia a estas competencias, lo que limita sus posibilidades de inserción laboral futura, su capacidad de innovación y su participación en una sociedad cada vez más digitalizada. Frente a este panorama, el presente proyecto de ley propone una transformación estructural de la asignatura de Tecnología e Informática, para convertirla en el eje articulador de una política pública nacional de educación digital, con enfoque progresivo, territorial, inclusivo y actualizado. No se trata únicamente de incorporar más tecnología a las aulas, sino de formar seres humanos capaces de comprender, crear, evaluar críticamente y participar éticamente en el ecosistema digital, desde la educación básica hasta la media. Esta propuesta responde al llamado urgente de organismos multilaterales como la UNESCO, la OCDE y la CEPAL, que advierten sobre el riesgo de un nuevo analfabetismo: el digital. También recoge experiencias exitosas de países como Uruguay, China, Japón y Estonia, que han integrado competencias digitales, programación e inteligencia artificial en sus planes de estudio desde los niveles más tempranos. El proyecto "Educación Digital para Todos" se alinea, además, con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el ODS 4 sobre educación de calidad y el ODS 9 sobre innovación e infraestructura. Colombia está llamada a dar el salto hacia una alfabetización digital de segunda generación, que no se limite al uso de dispositivos, sino que forme ciudadanía crítica, ética y creadora. Este proyecto de ley busca consolidar una visión de largo plazo para la transformación digital del sistema educativo, reconociendo que el futuro del país se juega también en las aulas y en la capacidad de nuestra niñez y juventud para ser protagonistas del siglo XXI.	4. JUSTIFICACIÓN TÉCNICO-PEDAGÓGICA La transformación de la asignatura de Tecnología e Informática no es simplemente una actualización de contenidos, sino una respuesta estructural a las exigencias del presente y del futuro. En la actualidad, la educación enfrenta el reto de preparar a estudiantes no solo como usuarios pasivos de tecnología, sino como ciudadanos digitales activos, críticos y creadores. Este proyecto de ley propone una reforma curricular que esté a la altura de ese desafío. a. Limitaciones del modelo actual El enfoque actual de la asignatura de Tecnología e Informática, según la Ley 115 de 1994 y su desarrollo en el Decreto 1860 de 1994, está desactualizado frente a los estándares globales. En la mayoría de los casos, los contenidos giran en torno a: • Uso básico de software ofimático. • Introducción a conceptos generales de hardware y redes. • Alfabetización digital mínima. Este enfoque no incorpora pensamiento computacional, ni habilidades de programación, ni formación ética sobre el uso de la tecnología, ni ciudadanía digital. Se trata, en la práctica, de una formación superficial que no responde a las necesidades actuales del mundo laboral, ni al ejercicio pleno de los derechos en entornos digitales. b. Educación digital como derecho del siglo XXI La OCDE (2021), la UNESCO (2023) y el Foro Económico Mundial (2022) coinciden en que el pensamiento computacional y la alfabetización digital son habilidades fundamentales, al igual que leer, escribir o resolver operaciones matemáticas básicas. La educación digital ya no puede ser optativa, ni un anexo técnico, sino una columna vertebral del currículo escolar. Integrar estas habilidades desde la educación básica permite desarrollar: • Lógica, secuenciación y resolución de problemas. • Habilidades de análisis y estructuración de información. • Autonomía tecnológica, pensamiento crítico y creatividad. • Cultura digital ética: privacidad, ciberseguridad, identidad digital, verificación de información. c. El pensamiento computacional como pilar educativo

Jeanette Wing, pionera en el concepto de pensamiento computacional, lo define como una forma de resolver problemas, diseñar sistemas y comprender el comportamiento humano mediante los conceptos fundamentales de la informática. Países como Inglaterra, Finlandia, Uruguay y China lo han incorporado desde la primaria como una competencia básica y transversal. En el contexto colombiano, integrar pensamiento computacional desde edades tempranas permite: - Desarrollar habilidades cognitivas superiores (abstracción, generalización, algoritmos). - Promover la igualdad de género en el acceso a las STEM. - Facilitar procesos de innovación tecnológica local. d. Formación en inteligencia artificial y ciencia de datos La IA ya hace parte del entorno de los niños, niñas y adolescentes: motores de recomendación, asistentes virtuales, algoritmos de búsqueda y plataformas educativas adaptativas son tecnologías basadas en IA. No formar a la ciudadanía en estos temas reproduce una brecha de poder e información. Una formación básica en IA en el currículo escolar permite: - Comprender cómo funciona y cómo nos afecta. - Analizar críticamente sus sesgos, impactos éticos y decisiones automatizadas. - Empoderar a los estudiantes para ser creadores y no solo consumidores de tecnología. e. Ciudadanía digital y democracia La ciudadanía digital comprende el uso seguro, ético, legal y responsable de la tecnología. En un país donde el 60 % de niños entre 9 y 16 años han estado expuestos a riesgos en línea (Unicef-Colombia, 2022), formar competencias en ciberseguridad, manejo de la privacidad, respeto por los otros en el entorno digital, verificación de noticias falsas, y responsabilidad en redes sociales es una necesidad urgente para preservar la democracia y la convivencia. f. Enfoque territorial y diferencial El proyecto propone que la nueva asignatura se adapte cultural y lingüísticamente a contextos específicos, incorporando el conocimiento propio de comunidades étnicas,	rurales y diversas. Las TIC pueden ser una herramienta de fortalecimiento cultural y autonomía si son integradas pedagógicamente con pertinencia y respeto. 5. DIAGNÓSTICO DEL ESTADO ACTUAL EN COLOMBIA La realidad educativa colombiana continúa afectada por una brecha digital estructural, especialmente en zonas rurales, comunidades vulnerables y regiones con bajo acceso a infraestructura tecnológica. Esta brecha compromete el acceso equitativo a una educación de calidad en el siglo XXI. Conectividad e Infraestructura Escolar - Según el Informe LEE 2024 del Laboratorio de Economía de la Educación de la Pontificia Universidad Javeriana, publicado en abril de 2024, el 79,8 % de las instituciones educativas rurales no tiene acceso a internet, frente al 9,3 % en zonas urbanas. - Solo el 59,7 % de las escuelas rurales dispone de aulas de informática, y el 18,1 % de estas sedes no tiene servicio de energía eléctrica. - En abril de 2024, el Ministerio TIC reportó que más de 21.000 sedes educativas rurales seguían sin conectividad, y cerca de 5.000 sedes carecían de energía eléctrica (Fuente: Infobae, 17 de abril de 2024). - El Ministerio TIC también informó que entre 2022 y 2024 se conectaron 19.057 escuelas rurales, se brindó internet a 134.860 nuevos hogares y se formaron 660.000 personas en habilidades digitales (Fuente: MinTIC, abril de 2024). Causas del rezago tecnológico - Según el estudio del DANE “Calidad de la Educación Básica y Media” de 2023, el 74 % de las instituciones rurales sin internet lo atribuyen a falta de cobertura, mientras que el 47 % de los colegios urbanos señalan altos costos como principal causa de desconexión. - El Lineamiento Técnico de Conectividad Escolar 2024 del Ministerio de Educación Nacional establece que el acceso a internet gratuito en instituciones educativas rurales se garantizará progresivamente hasta 2031, evidenciando el rezago actual. Conectividad en Hogares Rurales y Brecha Digital - La Encuesta Nacional de Calidad de Vida 2022 (DANE) indica que solo el 28,8 % de los hogares rurales tenía acceso a internet, frente al 70 % en zonas urbanas. - La misma encuesta indica que 48,6 % de los hogares sin internet alegan que el servicio es “muy costoso”, y 11,1 % señala falta de cobertura.
- En la ENTIC-DANE 2023, se reveló que solo el 8,5 % de los hogares rurales contaban con computador o tableta, mientras que el acceso en zonas urbanas superaba el 35 %. Planeación y Uso de Tecnología Escolar - El informe del Observatorio de Educación Rural y TIC del MEN, con corte a finales de 2023, muestra que solo el 49 % de las instituciones educativas tienen un Plan TIC articulado al Proyecto Educativo Institucional (PEI). - Esto implica una débil integración pedagógica de la tecnología en el currículo, lo cual limita su uso como herramienta transformadora del aprendizaje. Impacto en Asistencia, Rendimiento y Equidad - Según datos del DANE y el MEN consolidados en 2022, el 23,7 % de los estudiantes rurales no asistieron a clases en el año, frente al 17,9 % en zonas urbanas. - Las pruebas Saber 11 de 2022 evidencian que los estudiantes de zonas rurales obtienen en promedio 26 puntos menos que sus pares urbanos en matemáticas, lectura crítica y competencias ciudadanas. - El informe del MinTIC y la Fundación Telefónica Movistar de 2023 resalta que las regiones más desconectadas son Amazonas (5,5 %), Caquetá (3,6 %), La Guajira (4,3 %) y Norte de Santander (4,9 %) en cobertura de internet escolar. 6. PRINCIPALES EJES DEL PROYECTO El presente proyecto de ley se estructura en torno a cinco ejes estratégicos que articulan los componentes pedagógicos, tecnológicos, institucionales y territoriales de una verdadera política pública de educación digital. Cada uno de estos ejes no opera de forma aislada, sino como parte de un ecosistema formativo integral que busca preparar a la niñez y juventud colombiana para una sociedad profundamente transformada por la tecnología. A. Actualización curricular progresiva y obligatoria El primer pilar del proyecto es la transformación sustantiva de la actual asignatura de Tecnología e Informática. Esta reforma curricular no se limita a ampliar contenidos, sino que establece un enfoque progresivo, escalonado y articulado con el desarrollo cognitivo de los estudiantes. Desde la educación básica primaria hasta el grado 11, se incorporan de manera secuencial competencias en: - Alfabetización digital crítica (básica y avanzada). - Pensamiento computacional.	- Programación y lenguajes de codificación. - Fundamentos de inteligencia artificial y ciencia de datos. - Ciudadanía digital y ética tecnológica. Este nuevo enfoque curricular está diseñado para integrarse con otras áreas del conocimiento, promoviendo la interdisciplinariedad y el desarrollo de proyectos reales, adaptados al contexto territorial de cada institución educativa. La inclusión de componentes de IA y ciencia de datos desde edades tempranas no busca tecnificar a los estudiantes prematuramente, sino formar una ciudadanía informada y empoderada, capaz de comprender y actuar en un mundo algorítmico. B. Formación y actualización docente El segundo eje reconoce que ningún cambio curricular puede tener éxito sin una transformación profunda en las capacidades de los docentes. Por ello, el proyecto establece un programa nacional obligatorio de formación y actualización docente en competencias digitales y en pedagogía de las tecnologías emergentes. Este programa contempla: - Certificaciones en pensamiento computacional y ciudadanía digital. - Mentorías regionales lideradas por instituciones de educación superior. - Plataformas de autoformación con contenido contextualizado. - Estímulos para la innovación educativa con tecnología. Este eje es central no solo en términos pedagógicos, sino también en términos de justicia profesional. Reconoce a las y los docentes como protagonistas del cambio, no como simples replicadores de tecnología. La formación docente debe ir acompañada de tiempos institucionales protegidos, recursos didácticos adecuados y una política de bienestar digital para el magisterio. C. Equidad en infraestructura y conectividad El tercer eje responde a una realidad insoslayable: la profunda desigualdad territorial en materia de acceso a infraestructura tecnológica. Para que esta política pública tenga impacto estructural, se requiere que el Estado garantice, de manera progresiva pero urgente, la universalización de condiciones mínimas para el aprendizaje digital: - Conectividad de alta calidad en todas las sedes oficiales. - Energía eléctrica estable, especialmente en zonas rurales dispersas. - Dispositivos adecuados y en condiciones dignas para estudiantes y docentes. - Plataformas educativas de acceso abierto y adaptadas a distintos niveles.

Este eje incluye también un enfoque diferencial para comunidades indígenas, afrocolombianas, palenqueras y raizales, cuya conectividad no debe entenderse únicamente como acceso técnico, sino como proceso de apropiación cultural. La equidad tecnológica es una condición para la equidad educativa, y por tanto para la equidad social. D. Inclusión e interculturalidad Lejos de imponer un modelo homogéneo de educación digital, este proyecto propone una visión que reconoce la diversidad lingüística, cultural y territorial del país. La actualización curricular y tecnológica debe incluir: - Contenidos pertinentes a las realidades de cada región. - Recursos digitales disponibles en lenguas indígenas. - Participación de comunidades educativas en el diseño de recursos. - Reconocimiento de saberes propios y diálogo entre conocimientos tradicionales y saberes tecnológicos. Este eje conecta la política digital con el derecho a una educación intercultural, promoviendo un modelo pedagógico que valore la diversidad y prepare para la convivencia en contextos multiculturales mediados por lo digital. E. Gobernanza, monitoreo y evaluación permanente Finalmente, el proyecto propone la creación de una Comisión Nacional de Educación Digital, de carácter multisectorial y con participación ciudadana, así como un Observatorio Nacional de Educación Digital, bajo el liderazgo del Ministerio de Educación Nacional. Estas dos instancias se encargarán de: - Establecer estándares y lineamientos técnicos y pedagógicos. - Diseñar mecanismos de evaluación formativa y de impacto. - Monitorear las brechas territoriales y de género. - Generar alertas tempranas y recomendaciones de política pública. Una política de esta magnitud requiere instrumentos de gobernanza basados en evidencia, transparencia y participación. El conocimiento producido por el Observatorio debe ser público y periódicamente utilizado para ajustar, corregir y escalar las acciones del Estado en esta materia. 7. BENEFICIOS ESPERADOS La implementación del presente proyecto de ley conlleva una serie de beneficios estructurales que impactan no solo el sistema educativo, sino también la economía, la equidad territorial, el desarrollo social, la democracia digital y la competitividad del país.	Esta política pública se inscribe en una visión de largo plazo que busca preparar a Colombia para una sociedad y economía guiadas por el conocimiento, la inteligencia artificial y la automatización, sin dejar atrás a los sectores históricamente marginados. a. Transformación de la calidad educativa La modernización de la asignatura de Tecnología e Informática permitirá introducir metodologías activas centradas en el aprendizaje por proyectos, el pensamiento lógico, la solución de problemas, la creatividad y la colaboración. Estas metodologías tienen un impacto probado en la motivación estudiantil, la retención escolar y el desempeño académico. Además, se fortalece la articulación entre niveles educativos, se promueve la transversalidad con otras áreas (como matemáticas, ciencias, lenguaje y ética), y se fomentan evaluaciones más auténticas, basadas en productos y procesos, no solo en pruebas estandarizadas. b. Reducción de la brecha digital y territorial La brecha digital en Colombia tiene una dimensión educativa crítica. Con esta ley, se avanza hacia la garantía del derecho a una educación digital equitativa, cerrando las desigualdades entre zonas urbanas y rurales, entre estudiantes con acceso a tecnologías y aquellos que no cuentan ni siquiera con conectividad o dispositivos. Este beneficio no es solo técnico, sino estructural: permite a estudiantes de comunidades históricamente excluidas acceder a las mismas herramientas de aprendizaje, a oportunidades de formación superior y a trayectorias laborales cualificadas. Así, la educación digital se convierte en un instrumento de justicia territorial. c. Inclusión con enfoque de género y diversidades Las niñas y adolescentes mujeres enfrentan múltiples barreras para ingresar a áreas STEM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas), en gran parte debido a estereotipos de género, falta de modelos referentes y brechas de acceso. Al integrar la programación, la inteligencia artificial y la ciudadanía digital en la educación obligatoria desde edades tempranas, se democratiza el acceso a habilidades tecnológicas, rompiendo estos sesgos desde la escuela. De igual forma, el enfoque intercultural y diferencial previsto en la ley permitirá desarrollar contenidos adaptados para estudiantes de comunidades indígenas, afrodescendientes, raizales, palenqueras y rurales, reconociendo su derecho a aprender en contextos respetuosos de sus lenguas, culturas y visiones del mundo.
d. Preparación para el trabajo del futuro Según el Foro Económico Mundial, para 2027 más del 60 % de los empleos requerirán habilidades digitales avanzadas, incluyendo programación, análisis de datos y comprensión básica de inteligencia artificial. Sin una reforma estructural del currículo escolar, Colombia estaría formando estudiantes para un mercado laboral que ya no existirá. Este proyecto de ley anticipa ese cambio, preparando desde la educación básica a las futuras generaciones para empleos en sectores dinámicos, bien remunerados y con menor exposición al desempleo estructural. Asimismo, potencia el emprendimiento digital como salida laboral para jóvenes en territorios con escasa oferta formal de empleo. e. Ciudadanía digital crítica y ética Más allá de lo técnico, uno de los beneficios fundamentales del proyecto es la formación de una ciudadanía consciente y crítica frente al entorno digital. En un país donde el acceso a redes sociales es masivo, pero el entendimiento de sus implicaciones es limitado, se requiere con urgencia educar en: - Seguridad digital y protección de datos personales. - Verificación de información y combate a la desinformación. - Ética en el uso de IA, algoritmos y redes sociales. - Participación democrática en entornos digitales. La escuela debe ser el espacio donde se fortalezca no solo el acceso, sino la capacidad de evaluar críticamente la tecnología, de comprender sus límites, y de usarla al servicio de la equidad, la paz y los derechos humanos. f. Fortalecimiento institucional del sistema educativo Finalmente, el proyecto dejará capacidad instalada en el sistema educativo colombiano: docentes mejor preparados, recursos pedagógicos digitalizados, plataformas abiertas, mecanismos de evaluación más sofisticados, y una estructura de gobernanza que trasciende gobiernos. Es decir, una política pública sostenible, replicable y adaptable, construida sobre evidencia, derechos y participación. 8. DERECHO COMPARADO La propuesta de modernizar la asignatura de Tecnología e Informática se enriquece al compararla con experiencias exitosas en otros países, que han introducido competencias digitales tempranas de forma estructurada. A continuación, presentamos casos emblemáticos:	China: Currículo Nacional Obligatorio de IA China ha establecido un sistema de enseñanza de inteligencia artificial (IA) progresivo y obligatorio desde primaria hasta educación media. En 2025, el Ministerio de Educación emitió guías que promueven un currículo en espiral integrando IA a través de: - Reestructuración curricular. - Recursos educativos integrados. - Evaluación innovadora. - Formación docente especializada. Además, la ciudad de Beijing exigirá a partir del otoño de 2025 al menos 8 horas anuales de enseñanza en IA, ya sea como asignatura independiente o incorporada en otras áreas, abarcando desde entrenamiento sensorial para niños pequeños hasta innovación práctica para adolescentes. Estas acciones reflejan una estrategia educativa nacional coordinada, con enfoque estructurado y fiscalización activa, que posiciona a sus estudiantes como agentes capaces de comprender y aplicar tecnologías avanzadas desde edades tempranas. Uruguay: Plan Ceibal y la Igualdad Digital Desde 2007, el Plan Ceibal ha sido un modelo de transformación educativa en América Latina, mediante: - Dotación de dispositivos 1:1 y conectividad universal. - Formación docente y contenidos digitales. - Plataformas colaborativas como CREA, ampliamente utilizadas por estudiantes y maestros. Resultados medibles incluyen una mejora notable en el Network Readiness Index, en el cual Uruguay escaló del puesto 60 al 44 en pocos años. Estas mejoras reflejan que con una inversión razonable (alrededor de 100 USD por estudiante al año), se puede alcanzar cobertura nacional, inclusión tecnológica y mejoras académicas sustanciales. Estonia: Digitalización Integral desde Temprana Edad Estonia integra las herramientas digitales de manera transversal en su currículo desde preescolar. Se caracteriza por: - Inclusión de habilidades digitales en todas las materias, no solo como asignatura aparte. - Uso de realidad virtual y robótica desde los 7 años para reforzar contenido curricular

- Iniciativas como AI Leap (TI-Húpe) preparan a 58.000 estudiantes y 5.000 docentes con herramientas de IA y ética digital para 2027. El resultado es un sistema educativo altamente equitativo, con excelentes resultados en PISA y una población digitalmente competente. Ingllaterra (Reino Unido): Computing como materia nacional Desde 2014 se reemplazó la antigua asignatura de ICT por Computing, incorporando programación y pensamiento computacional desde los 5 años. El modelo británico enfatiza: - Preparación activa mediante estructuras de conocimiento secuenciadas. - Necesidad de formación continua docente (aunque persisten brechas). - Recursos como el National Centre for Computing Education (NCCE), que apoya a profesores con capacitación y materiales digitales (teachcomputing.org). Este enfoque posiciona a Reino Unido como referente regional en educación en tecnología, y aporta lecciones valiosas sobre la necesidad de combinar reforma curricular con soporte docente continuo. Japón: Ética y guías prudentes en IA, aunque sin obligatoriedad curricular Japón aún no ha incluido la IA de manera obligatoria en el currículo escolar. Sin embargo: - Ha publicado orientaciones sobre el uso limitado y ético de IA generativa (como ChatGPT) en escuelas, promoviendo el pensamiento crítico. - Su visión estratégica Society 5.0 plantea una sociedad superinteligente, donde la educación digital es vital, aunque aún sin integración curricular formal. - Iniciativas como el programa GIGA School, que dotó a cada estudiante con dispositivo y conexión, muestran apuestas estructurales para la transformación digital. Estos ejemplos evidencian que construir una política educativa digital sólida no es un lujo, sino una necesidad estratégica. La evidencia muestra que las reformas con impacto real combinan tres pilares: reforma curricular progresiva, formación docente sostenida, y soporte técnico-institucional. Al proyectar una propuesta similar en Colombia, el proyecto de ley "Educación Digital para Todos" se ubica no solo como viable, sino como urgente, plausible y transformador. 9. NORMATIVA NACIONAL VIGENTE Y VACÍOS QUE EL PROYECTO RESUELVE a. Marco normativo vigente en Colombia 5. Débil articulación interinstitucional: no hay un sistema robusto de gobernanza, monitoreo y evaluación de la educación digital. Las iniciativas tienden a ser dispersas, aisladas y sin continuidad entre gobiernos. 6. Ausencia de enfoque de derechos: la educación digital no ha sido asumida jurídicamente como parte del derecho a la educación de calidad, lo que limita su exigibilidad legal y política. c. ¿Cómo resuelve estos vacíos el proyecto de ley? El proyecto "Educación Digital para Todos" propone una política pública estructural que: ✓ Actualiza integralmente el currículo nacional, estableciendo contenidos mínimos obligatorios, progresivos y contextualizados para la asignatura de Tecnología e Informática, desde primaria hasta media. ✓ Integra habilidades del siglo XXI: pensamiento computacional, programación, IA, ciudadanía digital, ética tecnológica y ciencia de datos. ✓ Reconoce la educación digital como un derecho, lo que obliga al Estado a garantizar condiciones de acceso, calidad, equidad y pertinencia. ✓ Establece un plan nacional de formación docente con soporte institucional, certificación y evaluación. ✓ Crea una institucionalidad robusta con la Comisión Nacional y el Observatorio de Educación Digital, asegurando sostenibilidad, monitoreo y mejora continua. ✓ Adopta un enfoque diferencial y territorializado, priorizando zonas rurales, comunidades étnicas y poblaciones vulnerables, para cerrar brechas estructurales. Con este proyecto de ley no se repite la normativa vigente, sino que llena vacíos concretos y urgentes que hoy impiden a millones de estudiantes acceder a una educación relevante para el siglo XXI.	Colombia cuenta con un conjunto de normas que, si bien reconocen la importancia de las tecnologías en la educación, no desarrollan un marco específico, actualizado y obligatorio para la formación digital integral de los estudiantes. Entre las principales normas se encuentran: • Ley General de Educación (Ley 115 de 1994): establece la asignatura de Tecnología e Informática como obligatoria, pero sin definir contenidos mínimos, progresividad ni vinculación con habilidades como programación, ciudadanía digital o inteligencia artificial. • Decreto 1860 de 1994: reglamenta la organización de los planes de estudio, indicando que las instituciones deben incluir Tecnología e Informática, pero deja su implementación al criterio de cada PEI, generando disparidades notables entre colegios urbanos y rurales, oficiales y privados. • Ley 1341 de 2009 (modificada por la Ley 2108 de 2021): promueve el acceso equitativo a las TIC, reconociendo la importancia de cerrar la brecha digital, pero su foco es más sobre conectividad e infraestructura que sobre pedagogía y currículo. • Documento CONPES 3975 de 2019: plantea la transformación digital del Estado colombiano, incluyendo el sector educativo, pero no tiene carácter vinculante ni plantea estándares curriculares en tecnología. • Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 ("Colombia Potencia Mundial de la Vida"): menciona el fortalecimiento de competencias digitales, pero sin un desarrollo curricular ni implementación territorial detallada. • Resolución 18583 de 2017 del MEN: establece estándares para la educación media en Tecnología e Informática, pero mantiene un enfoque limitado a conceptos básicos de sistemas y ofimática, sin abordar IA, ciencia de datos, ética digital ni pensamiento computacional. b. Principales vacíos normativos 1. Obsolescencia curricular: la normativa existente no ha sido actualizada en más de 25 años. En un entorno digital que cambia cada 18 meses, esto representa un rezago educativo estructural. 2. Ausencia de competencias clave: las normas vigentes no contemplan pensamiento computacional, programación, robótica educativa, ética tecnológica ni inteligencia artificial, a pesar de ser estándares mínimos en países de la OCDE. 3. Desigualdad territorial: al dejar la implementación curricular a discreción de los PEI, sin lineamientos nacionales obligatorios, se profundiza la brecha entre instituciones con recursos y aquellas con escaso acceso a tecnología. 4. Falta de formación docente obligatoria: no existe una norma que garantice la capacitación sistemática, obligatoria y gratuita de docentes en nuevas pedagogías digitales, generando desigualdad en la calidad educativa.
	10. PROPOSICIÓN. Por las anteriores consideraciones y haciendo uso de las facultades conferidas por el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Ponencia Positiva y solicitar a la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado dar primer debate al Proyecto de Ley No 245 de 2025 Senado "Por medio de la cual se moderniza la asignatura de Tecnología e Informática, se establecen lineamientos para la formación digital desde la educación básica hasta la media y se dicta una política pública de educación digital – Ley de Educación Digital", <i>sin modificaciones</i>. Cordialmente,  ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA PROYECTO DE LEY NO 245 DE 2025 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODERNIZA LA ASIGNATURA DE TECNOLOGÍA E INFORMÁTICA, SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA FORMACIÓN DIGITAL DESDE LA EDUCACIÓN BÁSICA HASTA LA MEDIA Y SE DICTA UNA POLÍTICA PÚBLICA DE EDUCACIÓN DIGITAL” – LEY DE EDUCACIÓN DIGITAL” EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA: Artículo 1. Objeto: La presente ley tiene por objeto actualizar y fortalecer la asignatura de Tecnología e Informática en los niveles de educación básica y media del sistema educativo colombiano, mediante la incorporación de competencias en pensamiento computacional, programación, inteligencia artificial, ciencia de datos, ciudadanía digital y demás áreas propias de la transformación tecnológica, incluyendo de manera progresiva aquellas que surjan de las tecnologías emergentes, en el marco de la política pública denominada “Educación Digital”. Artículo 2. Ámbito de aplicación: La presente ley será aplicable en todas las instituciones educativas oficiales del país, sin perjuicio de su adopción por parte de instituciones privadas que deseen implementar el modelo curricular propuesto. Artículo 3. Actualización curricular periódica de la asignatura de Tecnología e Informática: El Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con la Comisión Nacional de Educación Digital creada por esta ley, deberá revisar y actualizar, como mínimo cada tres (3) años, los lineamientos curriculares, estándares de competencias y orientaciones pedagógicas de la asignatura de Tecnología e Informática en los niveles de educación básica y media. Esta actualización responderá a los avances en tecnologías emergentes, ciberseguridad, ética digital, cultura maker y demás desarrollos relevantes para la formación integral de los estudiantes del siglo XXI. Como parte de esta actualización, el Ministerio de Educación Nacional, en articulación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, diseñará e implementará una malla curricular obligatoria,	progresiva y articulada por ciclos, que integre de manera coherente y secuencial los componentes de alfabetización digital, pensamiento computacional, programación, inteligencia artificial, ciencia de datos y ciudadanía digital. Artículo 4. Formación docente: El Ministerio de Educación Nacional diseñará e implementará, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, un programa obligatorio de formación y actualización docente en competencias digitales, programación y pedagogía digital, que incluya certificaciones mentorías y estímulos para su apropiación pedagógica en el aula. Artículo 5. Equidad en infraestructura y conectividad: El Gobierno Nacional garantizará la dotación tecnológica progresiva, el acceso a internet de calidad, electricidad, y los recursos digitales necesarios para implementar esta política en todas las instituciones públicas, priorizando las zonas rurales, rurales dispersas, indígenas y de difícil acceso. Artículo 6. Inclusión y enfoque diferencial: Los contenidos, plataformas y metodologías deberán ser adaptados a las particularidades culturales, lingüísticas y territoriales de las comunidades, asegurando pertinencia y accesibilidad. Artículo 7. Comisión Nacional de Educación Digital: Créase la Comisión Nacional de Educación Digital, como instancia de coordinación, articulación y seguimiento de la política pública de Educación Digital. Estará integrada por representantes del Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias), universidades, rectores de instituciones educativas, docentes y organizaciones de la sociedad civil. El Ministerio de Educación Nacional y el MinTIC reglamentarán la integración, organización y funcionamiento de la Comisión en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. Artículo 8. Funciones de la Comisión Nacional de Educación Digital: La Comisión Nacional de Educación Digital cumplirá las siguientes funciones: 1. Adoptar su propio reglamento interno de funcionamiento y organización. 2. Definir estándares y lineamientos técnicos y pedagógicos para la implementación de la política de Educación Digital en los niveles de educación básica y media. 3. Hacer seguimiento y evaluación periódica a la incorporación de competencias digitales y tecnologías emergentes en el sistema educativo. 4. Formular recomendaciones para la actualización permanente de los contenidos
curriculares y de las estrategias pedagógicas. 5. Promover la articulación entre el sector educativo, tecnológico, científico y la sociedad civil en materia de educación digital. 6. Emitir informes públicos anuales sobre el avance, resultados y retos de la política de Educación Digital. 7. Proponer mecanismos y lineamientos en materia de formación docente, infraestructura, conectividad y recursos didácticos, orientados al cierre de brechas sociales y territoriales. 8. Ejercer funciones consultivas ante el Gobierno Nacional y el Congreso de la República en lo relativo a la formulación, implementación y evaluación de políticas de educación digital. Artículo 9. Observatorio Nacional de Educación Digital: El Ministerio de Educación Nacional creará un Observatorio Nacional de Educación Digital encargado de recolectar, analizar y publicar información periódica sobre implementación, acceso, calidad, formación docente y brechas digitales en el sistema educativo. Artículo 10. Reconocimiento del derecho a la educación digital: La educación digital, entendida como el acceso y formación en competencias tecnológicas, computacionales y ciudadanas para el siglo XXI, hará parte del derecho fundamental a una educación de calidad. El Estado deberá garantizar su progresiva realización bajo los principios de equidad, pertinencia, sostenibilidad y enfoque diferencial. Artículo 11. Participación estudiantil y juvenil: El diseño e implementación de los contenidos, recursos pedagógicos y metodologías de la presente ley deberá contemplar mecanismos de participación de niños, niñas, adolescentes y jóvenes, especialmente en lo relativo a ciudadanía digital, ética tecnológica y apropiación crítica de las tecnologías. Artículo 12. Coordinación interinstitucional y territorial: La Comisión Nacional de Educación Digital coordinará con las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas la implementación de planes territoriales de educación digital. Estos planes deberán incluir cronogramas, metas, fuentes de financiación, formación docente y mecanismos de evaluación. Artículo 13. Financiación: La implementación de la presente ley se financiará con cargo a los recursos del Presupuesto General de la Nación, recursos de cooperación internacional y alianzas público-privadas, sin perjuicio de otras fuentes establecidas en la legislación vigente.	Artículo 14. Reglamentación: El Gobierno Nacional reglamentará la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación. Artículo 15. Vigencia: La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias. Cordialmente,  ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 171 DE 2025 SENADO, NÚMERO 260 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se reconoce como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación el Sanjuanero Tolimense y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, Octubre de 2025 Doctor Alex Xavier Flórez Hernández Presidente Comisión Sexta Constitucional Senado de la República Doctor Jorge Eliecer Laverde Vargas Secretario Comisión Sexta Constitucional Senado de la República Comision6senado@gmail.com Referencia: Informe de Ponencia para primer debate. En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República presento informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley N° 171 de 2025 SENADO, No. 260 de 2024 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL SANJUANERO TOLIMENSE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". Cordialmente,  Soledad Tamayo Tamayo Ponencia PL 171 de 2025 Senado Senadora de la República Partido Conservador Colombiano	Informe de Ponencia para Primer debate en Comisión Sexta de Senado al Proyecto de proyecto de ley N° 171 de 2025 SENADO, No. 260 de 2024 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL SANJUANERO TOLIMENSE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" I. Antecedentes y Trámite de la iniciativa. Esta iniciativa fue radicada el pasado 8 de agosto de 2024 y es de autoría del Representante a la Cámara por el Departamento del Tolima Doctor José Alejandro Martínez Sánchez, junto a los Representantes Juan Carlos Wills, Alfredo Mondragón, Jorge Eliecer Tamayo, Hernando Guida Ponce, Jorge Eliecer Salazar, Juliana Aray Franco, Ingrid Sogamoso, Juan Daniel Peñuela Calvache, Camilo Esteban Ávila, Álvaro Mauricio Londoño, Erika Tatiana Sánchez, Ingrid Johana Aguirre Juvinao y Wilder Iberson Escobar Ortiz. El proyecto de ley en mención fue aprobado en primer debate por la Comisión Sexta de la Cámara y publicado en la gaceta 329 del 20 de marzo de 2025. A su vez fue aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes y publicado la gaceta 1258 del 30 de julio de 2025. II. Objeto. De conformidad con la exposición de motivos y el articulado del proyecto de ley, se pretende reconocer como Patrimonio cultural inmaterial de la Nación el baile del Sanjuanero Tolimense. A su vez reconocerlo y exaltarlo como danza tradicional y género musical, propios de la cultura del Tolima Grande. Así mismo, se pretende la exaltación de la memoria y obra de los Maestros Cantalicio Rojas, Inés Rojas Luna y Misael Devia Morales como folkloristas y creadores de esta danza. También se propone declarar el 24 de junio el Día Nacional del Sanjuanero Tolimense, su género musical y demás valores culturales que se originan alrededor de sus expresiones folclóricas y artísticas de poesía y de artesanías asociadas. III. Marco Constitucional y Legal. Constitución Política Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Artículo 8. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación. Artículo 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional. La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación. Artículo 71. La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades. Artículo 72. El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica. 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. 8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano; Leyes Ley 397 de 1997¹ Por la cual se desarrollan los Artículos 70, 71 y 72 y demás Artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias Artículo 1º.-De los principios fundamentales y definiciones de esta ley. La presente ley está basada en los siguientes principios fundamentales y definiciones: 1. Cultura es el conjunto de rasgos distintivos, espirituales, materiales, intelectuales y emocionales que caracterizan a los grupos humanos y que comprende, más allá de las artes y las letras, modos de vida, derechos humanos, sistemas de valores, tradiciones y creencias. 2. La cultura, en sus diversas manifestaciones, es fundamento- de la nacionalidad y actividad propia de la sociedad colombiana en su conjunto, como proceso generado individual y colectivamente por los colombianos. Dichas manifestaciones constituyen parte integral de la identidad y la cultura colombianas. 5. Es obligación del Estado y de las personas valorar, proteger y difundir el Patrimonio Cultural de la Nación. ¹ https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=337
--	--

Artículo 4°.- Modificado por el art. 1, Ley 1185 de 2008. Integración del patrimonio cultural de la Nación. El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico. Artículo 11-1.- Adicionado por el art. 8, Ley 1185 de 2008, Patrimonio cultural inmaterial. El patrimonio cultural inmaterial está constituido, entre otros, por las manifestaciones, prácticas, usos, representaciones, expresiones, conocimientos, técnicas y espacios culturales, que las comunidades y los grupos reconocen como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio genera sentimientos de identidad y establece vínculos con la memoria colectiva. Es transmitido y recreado a lo largo del tiempo en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia y contribuye a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana. Ley 1037 de 2006² por medio de la cual se aprueba la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, aprobada por la Conferencia General de la Unesco en su XXXII reunión, celebrada en París y clausurada el diecisiete (17) de octubre de dos mil tres (2003), y hecha y firmada en París el tres (3) de noviembre de dos mil tres (2003). Artículo 1°. Finalidades de la Convención. La presente Convención tiene las siguientes finalidades: a) La Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial; b) El respeto del patrimonio cultural inmaterial de las comunidades, grupos e individuos de que se trate; c) La sensibilización en el plano local, nacional e internacional a la importancia del patrimonio cultural inmaterial y de su reconocimiento recíproco; d) La cooperación y asistencia internacionales. ² https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1672986	Artículo 11. Funciones de los Estados Partes. Incumbe a cada Estado Parte. a) Adoptar las medidas necesarias para garantizar la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial presente en su territorio; b) Entre las medidas de salvaguardia mencionadas en el párrafo 3 del artículo 2°, identificar y definir los distintos elementos del patrimonio cultural inmaterial presentes en su territorio, con participación de las comunidades, los grupos y las organizaciones no gubernamentales pertinentes. Artículo 12. Inventarios. 1. Para asegurar la identificación con fines de salvaguardia, cada Estado Parte confeccionará con arreglo a su propia situación uno o varios inventarios del patrimonio cultural inmaterial presente en su territorio. Dichos inventarios se actualizarán regularmente. 2. Al presentar su informe periódico al Comité de conformidad con el artículo 29 cada Estado Parte proporcionará información pertinente en relación con esos inventarios. Decreto 2941 de 2009³ Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza inmaterial Artículo 2°. Integración del Patrimonio Cultural Inmaterial. El Patrimonio Cultural Inmaterial se integra en la forma dispuesta en los artículos 4° de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 1° de la Ley 1185 de 2008, y 11-1 de la Ley 397 de 1997, adicionado por el artículo 8° de la Ley 1185 de 2008. En consonancia con las referidas normas y con la Convención de la Unesco para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial aprobada en París el 17 de octubre de 2003, adoptada por Colombia mediante la Ley 1037 de 2006 y promulgada mediante el Decreto 2380 de 2008, hacen parte de dicho patrimonio los usos, prácticas, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos, espacios culturales y naturales que les son inherentes, así como las tradiciones y expresiones orales, incluidas las lenguas, artes del espectáculo, usos sociales, rituales y actos festivos, conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el ³ https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=37082
universo, técnicas artesanales, que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte de su patrimonio cultural. El Patrimonio Cultural Inmaterial incluye a las personas que son creadoras o portadoras de las manifestaciones que lo integran. Jurisprudencia Sentencia C 082 de 2020⁴ Patrimonio Cultural de la Nación - Reconocimiento y protección constitucional <i>(...) la Sala Plena concluye que la Asamblea Nacional Constituyente reconoció como elemento característico de la Constitución Política el derecho a la cultura y la especial protección de la misma por parte del Estado. En particular, los constituyentes manifestaron de manera explícita la necesidad de proteger el patrimonio cultural de la Nación, el patrimonio arqueológico y los bienes culturales decisivos para la configuración y conservación de la identidad nacional.</i> (negrilla fuera de texto) Sentencia C-332/23⁵ <i>(...) la jurisprudencia ha sido enfática en la libertad de configuración normativa para que el Legislador regule cómo el Estado va a concretar esta obligación de preservación y conservación de la cultura, dentro de la cual puede, si así lo considera, determinar reglas para guiar la identificación de los bienes materiales o inmateriales que estarán cobijados por el patrimonio cultural de la Nación. No obstante, tal como lo destacó la Corte en la Sentencia C-264 de 2014, el Congreso excede su facultad de configuración cuando excluye por derecho unos bienes que, dependiendo de un contexto específico, podrían tener una relevancia histórica, cultural y arqueológica.</i> (negrilla fuera de texto) ⁴ https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=117754 ⁵ https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2023/c-332-23.htm	IV. Justificación de la Iniciativa. La UNESCO⁶ se ha pronunciado respecto de la pertinencia de preservar y salvaguardar las manifestaciones culturales inmateriales ya que se corre el riesgo de que algunos elementos del patrimonio cultural inmaterial mueran o desaparezcan si no se les ayuda, pero salvaguardar no significa fijar o fosilizar este patrimonio en una forma "pura" o "primigenia". Considera la UNESCO que salvaguardar el patrimonio cultural inmaterial supone transferir conocimientos, técnicas y significados y que toda acción de salvaguardia consistirá, en gran medida, en reforzar las diversas condiciones, materiales o inmateriales, que son necesarias para la evolución e interpretación continuas del patrimonio cultural inmaterial, así como para su transmisión a las generaciones futuras. Para Daniela Rodríguez⁷ la salvaguardia, más allá de la definición dada por la Unesco¹, ha demostrado ser en la práctica una acción de protección, compromiso, vigilancia y prevención que busca garantizar modos de vida, que defiende el patrimonio humano y protege la identidad regional. Es lo que reconecta a las personas en medio de la diferencia, el intercambio y el respeto. La salvaguardia promueve una reflexión que ayuda a retornar y recuperar la tradición apelando a la memoria de sus portadores para reivindicar la importancia de lo propio hacia dentro y hacia fuera. Es una forma de resistencia, de autonomía, de independencia, de afirmación de valores propios y de reconocimiento de un territorio. El presente proyecto de ley busca reconocer, salvaguardar y fortalecer las manifestaciones culturales del departamento del Tolima, particularmente las asociadas al Sanjuanero Tolimense como símbolo vivo del folclor nacional, expresión de la identidad regional y patrimonio del pueblo colombiano. Estas tradiciones no solo representan un legado artístico y dancístico, sino que constituyen una parte esencial del patrimonio cultural inmaterial del país, reflejando el sincretismo histórico entre raíces indígenas, españolas y campesinas que han configurado la identidad tolimese. La iniciativa pretende dar respuesta a las amenazas actuales que ponen en riesgo su continuidad, como la falta de apoyo institucional, la escasa transmisión intergeneracional de los saberes, la carencia de infraestructura cultural, la precariedad en la financiación y el desplazamiento progresivo de las danzas tradicionales por nuevas manifestaciones culturales. ⁶ https://ich.unesco.org/es/salvaguardia-00012 ⁷ Ibidem

En este contexto, se hace necesario adoptar medidas legislativas que garanticen su preservación, fomento y promoción desde la institucionalidad pública, como parte del deber estatal de proteger las riquezas culturales de la Nación. De acuerdo con la exposición de motivos del proyecto de ley objeto de ponencia y como antecedentes históricos, se tiene que el arraigo tradicional de las fiestas de San Juan en el Tolima se remonta a la Ordenanza 054 de 1935 de la Asamblea Departamental, que declaró el 24 de junio como fiesta insigne del departamento. Posteriormente, mediante el Acuerdo 02 de 1959, el Concejo de Ibagué creó la “Semana Musical y del Folclor Tolimense”, origen del Festival Folclórico Colombiano, hoy considerado la manifestación cultural más representativa del departamento. Señala el autor que, a lo largo del tiempo, algunas disposiciones han reafirmado su valor patrimonial. La Ordenanza 020 de 2003 que declaró el 24 de junio día cívico departamental. La Ley 958 de 2005 que declaró el Festival Folclórico Colombiano Patrimonio Cultural y Artístico de la Nación. La ordenanza 010 de 2019 y Acuerdo 013 de 2019 que incluyeron el Sanjuanero Tolimense en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial. Estas normas evidencian un proceso institucional sostenido de reconocimiento y protección del folclor tolimense, que hoy requiere una actualización legal frente a las nuevas dinámicas culturales y sociales. Las festividades del San Juan hunden sus raíces en las celebraciones religiosas europeas del solsticio de verano, traídas a América durante la colonización y fusionadas con las prácticas indígenas locales. Este sincretismo dio origen a una expresión festiva única que, en el territorio tolimense, se consolidó en los municipios del Alto Magdalena, Purificación, Natagaima y Armero, entre otros. A partir del siglo XIX, las fiestas de San Juan se convirtieron en símbolo del “calentano” y del espíritu alegre del pueblo tolimense, acompañadas de música, baile y tradiciones campesinas que perviven hasta hoy. De esta herencia nacen figuras esenciales como Cantalicio Rojas, compositor del “Sanjuanero Tolimense”, y los folcloristas Inés Rojas Luna y Misael Devia Morales, quienes, con el grupo de Danzas Folclóricas de Armero, inmortalizaron la coreografía oficial en 1988, convirtiéndola en emblema cultural del Tolima y de Colombia. Dentro de la problemática actual, el diagnóstico cultural departamental, recogido en el Plan Especial de Salvaguardia (PES) del 2022, identifica los siguientes problemas que amenazan la sostenibilidad del folclor tolimense: Falta de apoyo institucional y financiero, lo que debilita los procesos culturales locales y reduce la capacidad de formación artística. Carencias en la transmisión del conocimiento, debido a la ausencia de mecanismos formativos sistemáticos para las nuevas generaciones. Desplazamiento de las danzas tradicionales por expresiones culturales externas o	modernizadas que desdibujan la esencia campesina e indígena de la tradición. Estas situaciones justifican la necesidad de una intervención legislativa que garantice la salvaguardia, promoción y transmisión de las manifestaciones culturales propias del Tolima, especialmente del Sanjuanero Tolimense. Considerando que el Sanjuanero Tolimense no es solo una danza o una melodía: es parte del alma tolimense, un legado intergeneracional que simboliza la diversidad, la historia y el sentir popular de Colombia. Por tanto, el Congreso de la República, en cumplimiento de su función de promover la cultura como fundamento de la nacionalidad, está llamado a otorgarle reconocimiento, fomento y protección legal, asegurando su transmisión a las futuras generaciones como expresión viva del patrimonio cultural colombiano. V. Impacto Fiscal. El presente proyecto de ley no tiene impacto fiscal, toda vez que su implementación no demanda recursos diferentes a los que están contemplados en los distintos presupuestos de las entidades responsables, como quiera que se trata de articular instrumentos de gestión pública. VI. Conflicto de Interés. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 manifiesto que no existen circunstancias o eventos que me puedan generar un conflicto de interés para la presentación de esta ponencia, así como para la discusión y votación de este proyecto de ley. Así mismo, corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés y su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite de esta. VII. Pliego de Modificaciones. La presente ponencia no incorpora modificaciones al articulado del proyecto de ley.
VIII. Proposición Final. En virtud de las consideraciones expuestas rindo ponencia positiva al proyecto de ley N° 171 de 2025 SENADO, No. 260 de 2024 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL SANJUANERO TOLIMENSE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES y solicito respetuosamente a la Honorables Senadores de la Comisión Sexta del Senado de la República, dar el primer debate a esta iniciativa por los argumentos expuestos a lo largo de este informe de ponencia. Agradeciendo su atención. Atentamente,  Soledad Tamayo Tamayo Ponencia PL 171 de 2025 Senado Senadora de la República Partido Conservador Colombiano	IX. Texto Propuesto para Primer debate en la Comisión VI del Senado. PROYECTO DE LEY No. 171 de 2025 SENADO, No. 260 de 2024 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL SANJUANERO TOLIMENSE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” El Congreso de la República de Colombia Decreta ARTÍCULO 1°. Objeto. Reconózcase como Patrimonio cultural inmaterial de la Nación el baile del Sanjuanero Tolimense. Reconózcase y exáltese como danza tradicional y género musical, propios de la cultura del Tolima Grande. ARTÍCULO 2°. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de las Culturas, Las Artes y Los Saberes apoyará y acompañará a las autoridades territoriales así como a los portadores y gestores de la manifestación del departamento del Tolima con el objetivo de favorecer la salvaguardia, la preservación, fomento, promoción, protección, divulgación, desarrollo y sostenibilidad del baile tradicional del Sanjuanero Tolimense y su género musical, así como todos los valores culturales que se originan alrededor de sus expresiones folclóricas y artísticas de poesía y de artesanías asociadas, junto con la exaltación de la memoria y obra de los Maestros Cantalicio Rojas, Inés Rojas Luna y Misael Devia Morales como folcloristas y creadores de esta danza. Para la inclusión de esta manifestación en la lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) de los ámbitos departamentales y nacional, y se apruebe el Plan Especial de Salvaguardia (PES) de acuerdo con las competencias constitucionales y legales del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes. ARTÍCULO 3°. Autorízase al Gobierno Nacional para que a partir de la vigencia de la presente ley y de conformidad con los artículos 334, 339, 341, 288 y 345 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001 y en la ley 1185 de 2008, para incorporar en la Ley Presupuesto General de la Nación y Plan Nacional de Desarrollo y/o impulsar a través del sistema nacional de cofinanciación las apropiaciones requeridas en la presente ley. ARTÍCULO 4°. Las autorizaciones otorgadas al Gobierno Nacional en virtud de esta ley se incorporarán de conformidad a lo establecido en el artículo 3°, reasignando los recursos existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto, y de acuerdo con las disponibilidades de cada vigencia fiscal.

ARTÍCULO 5°. El Gobierno Nacional impulsará y apoyará ante otras entidades públicas o privadas, territoriales, nacionales e internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a las adiciones presupuestales destinadas para la divulgación y promoción del baile del Sanjuanero Tolimense, con el objetivo de favorecer la salvaguardia, la preservación, fomento, promoción, protección, divulgación, desarrollo y sostenibilidad del baile tradicional del Sanjuanero Tolimense y su género musical, así como todos los valores culturales que se originan alrededor de sus expresiones folclóricas y artísticas de poesía y de artesanías asociadas, junto con la exaltación de la memoria y obra de los Maestros Cantalicio Rojas, Inés Rojas Luna y Misael Devia Morales como folkloristas y creadores de esta danza.

ARTÍCULO 6°. Declárese el 24 de junio el Día Nacional del Sanjuanero Tolimense, su género musical y demás valores culturales que se originan alrededor de sus expresiones folclóricas y artísticas de poesía y de artesanías asociadas. De la misma manera se exaltará el 24 de junio la vida y obra musical de los Maestros Cantalicio Rojas, Inés Rojas Luna y Misael Devia Morales, para cual se dispondrá de los recursos, en los términos de los artículos anteriores.

ARTÍCULO 7°. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación.

De las honorables senadoras y senadores.


Soledad Tamayo Tamayo
Ponencia PL 171 de 2025 Senado
Senadora de la República
Partido Conservador Colombiano

CONTENIDO

Gaceta número 1986 - Viernes, 17 de octubre de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 88 de 2025 Senado, por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones´...	1
Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 245 de 2025 Senado, por medio de la cual se moderniza la asignatura de Tecnología e Informática, se establecen lineamientos para la formación digital desde la educación básica hasta la media y se dicta una política pública de educación digital – Ley de Educación Digital.	14
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 171 de 2025 Senado, número 260 de 2024 Cámara, por medio del cual se reconoce como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación el Sanjuanero Tolimense y se dictan otras disposiciones.....	19