



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 94

Bogotá, D. C., viernes, 1° de marzo de 2019

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

LEYES SANCIONADAS

LEY 1953 DE 2019

(febrero 20)

por medio de la cual se establecen los lineamientos para el desarrollo de la política pública de prevención de la infertilidad y su tratamiento dentro de los parámetros de salud reproductiva.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto establecer los lineamientos para el desarrollo de la política pública de prevención de la infertilidad y su tratamiento dentro de los parámetros de salud reproductiva.

Artículo 2°. *Definiciones.*

Infertilidad: La infertilidad es una enfermedad del sistema reproductivo que impide lograr un embarazo clínico después de doce (12) meses, o más de relaciones sexuales no protegidas.

Técnicas de reproducción humana asistidas: se entiende por técnicas de reproducción humana asistidas todos los tratamientos o procedimientos que incluyen la manipulación tanto de ovocitos como de espermatozoides o embriones humanos para el establecimiento de un embarazo.

Artículo 3°. Política pública de infertilidad. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Salud y Protección Social adelantará la política pública infertilidad con miras a garantizar el pleno ejercicio de las garantías sexuales y reproductivas y su protección a través del sistema de seguridad social en salud, en el término de 6 meses.

La política pública de infertilidad desarrollará los siguientes componentes:

- Investigativo: Fomento de la investigación científica, en los sectores público y privado, sobre las diversas causas de la infertilidad y los tratamientos que podrían coadyuvar a prevenirla, tratarla y curarla.

- Preventivo: Desarrollo integral e interdisciplinar de estrategias de promoción y prevención de la infertilidad y las enfermedades asociadas a la misma.

- Educativo: La educación sexual y reproductiva incluirá la información sobre infertilidad y su abordaje terapéutico, en temas como: hábitos de vida saludables que actúan como factores protectores de la infertilidad sobreviniente; la relación entre las causas de la infertilidad y otras patologías asociadas; los programas y tratamientos de infertilidad; y otros temas relevantes para la atención integral de esta enfermedad.

- Diagnóstico y tratamiento oportuno: Establecimiento de esquemas de atención, diagnóstico y tratamiento oportuno frente a la patología infertilidad: así como fomento de la formación de profesionales de la salud en el área de la infertilidad, desde una perspectiva integral.

- Adopción. Establecimiento de lineamientos sociales y legales de priorización que permitan garantizar el derecho a formar una familia a partir de la institución de la adopción a las personas diagnosticadas como infértiles.

Artículo 4°. *Tratamiento de Fertilidad.* Establecida la política pública de infertilidad en un término no superior a un año, el Ministerio de

Salud y Protección Social reglamentará el acceso a los tratamientos de infertilidad mediante técnicas de reproducción humana asistida o Terapias de Reproducción Asistida (TRA), conforme a los lineamientos técnicos para garantizar el derecho con recursos públicos, bajo el enfoque de derechos sexuales y derechos reproductivos contenidos en el modelo del Plan Decenal de Salud Pública, cumpliendo con los siguientes criterios:

1. Determinación de Requisitos. Requisitos como edad, condición de salud de la pareja infértil, números de ciclos de baja o alta complejidad que deban realizarse conforme a la pertinencia médica y condición de salud, capacidad económica de la pareja, o nivel de Sisbén, frecuencia, tipo de infertilidad.

2. Definición de mecanismos de protección individual para garantizar las necesidades en salud y la finalidad del servicio, y definición de la infraestructura técnica requerida para la prestación del servicio.

3. Los demás que se consideren necesarios para la aplicación de la ley, en el marco del interés general y la política pública.

Artículo 5°. *Investigación y prevención.* El Ministerio de Salud y Protección Social, a través del Instituto Nacional de Salud promoverá proyectos de investigación que tengan como objetivo establecer la caracterización de la infertilidad y los índices de morbilidad en el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Salud y la Superintendencia de Salud, adoptarán las medidas necesarias para regular la inspección, vigilancia y control de los centros médicos que realicen los diagnósticos y tratamientos de reproducción humana asistida.

Artículo 6°. *Registro Único.* El Ministerio de Salud y Protección Social creará un registro único en el que estarán los centros de atención especializada autorizados para realizar procedimientos y técnicas de reproducción humana asistida, así como de los pacientes

tratados. Quedan incluidos los bancos receptores de gametos y/o embriones.

Los procedimientos y técnicas de reproducción humana asistida solo podrán realizarse en los centros de atención especializada que estén en el Registro y que, por lo tanto, cumplen con los requisitos que determine el Ministerio de Salud y Protección Social.

Artículo 7°. *Asociaciones Público-Privadas.* Para los propósitos de la presente ley, y con el fin de garantizar la cobertura de los tratamientos de reproducción humana asistida, el uso de tecnología de punta, el equipo técnico y humano idóneo en procedimientos de alta y baja complejidad, se podrán establecer Asociaciones Público-Privadas.

Artículo 8°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación, derogando todas las normas que le sean contrarias.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Ernesto Macías Tovar.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Alejandro Carlos Chacón Camargo.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

REPÚBLICA DE COLOMBIA –
GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Bogotá, D. C., a 20 de febrero de 2019.

IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Alberto Carrasquilla Barrera.

El Ministro de Salud y Protección Social,

Juan Pablo Uribe Restrepo.

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 318 DE 2019 CÁMARA

*por medio del cual se establece un piso de
aumento a los salarios pagados en el territorio
nacional.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Por medio de la presente ley se da cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 53 de la Constitución Política que establece como uno de los principios mínimos fundamentales en

materia laboral, la remuneración mínima, vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo.

Artículo 2°. Los salarios pagados en el territorio nacional en el sector privado, superiores al salario mínimo, deberán ser ajustados anualmente en una proporción que no podrá ser inferior al Índice de Precios al Consumidor año corrido.

Parágrafo. Bajo ninguna circunstancia el mecanismo de actualización desplazará los mecanismos de concertación y decreto del salario mínimo ni podrá sustituir las convenciones

colectivas cuando las mismas hayan regulado lo referente a aumentos salariales.

Artículo 3°. Aquellos casos en los que el empleador haya utilizado una fórmula de aumento salarial más favorable en los dos años inmediatamente anteriores, el aumento se seguirá rigiendo por la fórmula más favorable.

Artículo 4°. *Vigencia*. La presente ley rige desde su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara

Departamento de Santander

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La noción de salario adoptada en el presente proyecto de ley se ciñe a lo dispuesto por la Corte Constitucional bajo el entendido de que el concepto de salario comprende:

“todas las sumas que sean generadas en virtud de la labor desarrollada por el trabajador, sin importar las modalidades o denominaciones que puedan asignarles la ley o las partes contratantes. Así, no solo se hace referencia a la cifra quincenal o mensual percibida por el empleado –sentido restringido y común del vocablo–, sino a todas las cantidades que, por concepto de primas, vacaciones, cesantías, horas extras –entre otras denominaciones–, tienen origen en la relación laboral y constituyen remuneración o contraprestación por la labor realizada o el servicio prestado”.

En varias de sus sentencias¹, la Corte Constitucional ha señalado que el salario tiene que mantener su poder adquisitivo y que, al no reajustarse año tras año, se estaría enriqueciendo injustamente al empleador en detrimento del asalariado a recibir lo justo, lo que no sería constitucional dentro de un Estado cuya finalidad es la de garantizar la vigencia de un orden justo.

Ha dicho la Corte:

“Los trabajadores tienen derecho a la movilidad del salario: el derecho de los trabajadores **al incremento anual de su asignación salarial se desprende directamente de la Constitución** y es de aplicación inmediata, sin que se requiera de desarrollo legal, contractual o convencional”. (Sentencias T-012 y T-345 de 2007). Lo anterior no obsta para que dicho incremento sea regulado por la ley o mediante negociaciones colectivas y

para que este derecho laboral sea limitado, puesto que no es absoluto”².

Así las cosas, se tiene que la condición de movilidad del salario que cobija a toda clase de remuneración, no solamente el salario mínimo, constituyendo la garantía para el trabajador del mantenimiento del poder adquisitivo de su salario en el tiempo.

Esta habilitación constitucional no deja dudas del amparo normativo del cual goza el presente proyecto de ley y en tanto no admitiría ningún grado de discusión salvo las disposiciones técnicas con relación a la fórmula de aumento, puesto que, según el razonamiento planteado por la Corte Constitucional, el sustento de cualquier aumento no es su vinculación con la noción de salario mínimo, sino de su carácter mismo de salario.

El concepto de mínimo vital y móvil:

El concepto de mínimo vital ha tenido una larga evolución jurisprudencial decantándose en su núcleo duro hacia la remuneración móvil, periódica que permita superar situaciones de carencia, este concepto se encuentra en la base de la idea que soporta el establecimiento de pisos mínimos de protección al ingreso, sin limitarse a este.

En efecto, cada individuo que ingresa al mercado laboral –independientemente del estrato que ocupe–, recibe una retribución económica que, en principio, constituye la base de los gastos de manutención que plausiblemente espera cubrir y de las carencias que aspira superar. De ahí, que la idea de un mínimo de condiciones decorosas de vida (v.gr. vestido, alimentación, educación, salud, recreación), no va ligada solo con una valoración numérica de las necesidades biológicas mínimas por satisfacer para subsistir, sino con la apreciación material del valor de su trabajo, de las circunstancias propias de cada individuo, y del respeto por sus particulares condiciones de vida.

En el seno de una economía inflacionaria, **no puede menospreciarse la importancia de la movilidad del salario**, expresada como la capacidad de reajustar una asignación dada, estimando las fluctuaciones monetarias e intentando mantener el poder adquisitivo real de los salarios. Al respecto la Corte ha afirmado: “Los incrementos salariales, que en cualquier momento y de acuerdo con distintos criterios puede fijar el Gobierno pueden tornarse útiles o indispensables para atender a las necesidades de los trabajadores, golpeados por el proceso inflacionario, o para restablecer condiciones económicas de equilibrio en áreas de la gestión pública en las que ellas se hayan roto por diversas razones”.

¹ Cfrt. Sentencias T-102 de 1995, SU-995 de 1999, T-1575 de 2000, T-012 de 2007, T-020 de 2007.

² Sentencia T-149 de 2008.

Fundamento Económico

Esta iniciativa no demanda recursos fiscales y en tanto su evaluación de impacto fiscal se aleja del análisis ordinario de ponderación en el uso racional de recursos del Estado; sin embargo, es claramente una política económica que recae eventualmente sobre los ingresos del Estado, vinculados a la proporción gravada de los salarios. Así mismo el proceso de actualización conseguiría la inclusión eventual de un nuevo número de contribuyentes según nivel de ingresos, con la expectativa de un aumento en el recaudo.

Una de las razones principales para promover un mecanismo de actualización salarial se sustenta en buscar la compatibilidad entre la dualidad de fijación de salarios, por un lado, el valor de los salarios asignados por el mercado y por otro lado la actividad de fijación de un salario mínimo por parte del gobierno. Es por esto que se hace preciso evitar que la actividad de fijación del salario mínimo pueda llegar a superar el salario de equilibrio:

En el marco de un mercado laboral perfectamente competitivo, el establecimiento por parte del Gobierno de un salario mínimo podría tener un efecto destructor del empleo solo si el salario mínimo estuviera por encima del salario de equilibrio³.

Si se supone que el esfuerzo (productividad) de los trabajadores puede ser estimulado por vía de los incrementos salariales, un aumento del salario mínimo o de los salarios en general podría elevar la productividad del trabajo y con ello la curva de demanda del factor, dando lugar al aumento del empleo. En este contexto podrían ser compatibles las elevaciones simultáneas de salarios y empleo⁴.

Contrario a la intuición popular un aumento de los niveles salariales, o más bien, el mantenimiento del poder adquisitivo de los salarios no tienen guarda correlación con un impacto negativo sobre los mercados laborales⁵, por otra parte, siempre que la fijación del salario no exceda el valor del salario de equilibrio, se asocia al aumento de niveles de productividad superiores.

Otro argumento a favor del aumento de los salarios es la capacidad que esta medida confiere a las familias permitiéndoles en el mediano y largo plazo lograr un mejor nivel educativo y sanitario, lo que contribuye a una mejor disposición de la

³ Brown, Gilroy cohen (1982) citados en: Cebrián, I., Pitarich, J., Rodríguez, C., & Toharia, L. (2010). Análisis de los efectos del aumento del salario mínimo sobre el empleo de la economía española. *Revista de Economía Laboral*, 7(1), 1-38.

⁴ Georgiadis 2008, observa el efecto positivo sobre la productividad en el caso de un sector de bajos recursos de la economía británica.

⁵ Card y Krueger, 1995, Manning y Machin, 1996. Mahing y Manning 1997; Lang y Khan 1998, Lemos, 2009)

economía hacia el crecimiento, aumentando la oferta de mano de obra calificada y disminuye tensiones sobre la demanda a servicios de salud a través del acceso a agua potable y alcantarillado⁶.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara
Departamento de Santander

CÁMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL

El día 27 de febrero del año 2019 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 318 con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Representante *Fabián Díaz Plata*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 319 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se adiciona el Decreto número 1077 de 2015.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. El artículo 2.3.2.5.5.1 del Decreto número 1077 de 2015 quedará así:

Artículo 2.3.2.5.5.1. Responsabilidades de los Entes Territoriales. Los entes territoriales incluirán en el “programa de inclusión de recicladores” del respectivo Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS), de conformidad con el numeral 9 del artículo 2.3.2.2.3.95 del presente decreto, como mínimo, lo siguiente:

1. Un proyecto de capacitación a los recicladores de oficio identificados en el censo de la línea base y en sus actualizaciones posteriores, el cual deberá diseñarse teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

1.1. Formación y asesoramiento para la formalización en alguna de las figuras contempladas en la Ley 142 de 1994 para la prestación del servicio público de aseo.

1.2. Capacitación en aspectos administrativos, comerciales, financieros, técnicos y operativos para la prestación del servicio público de aseo en la actividad de aprovechamiento, de las estructuras organizacionales y de emprendimiento empresarial.

1.3. Asesoramiento técnico y operativo para el manejo de los residuos aprovechables, generación de valor de los mismos y su incorporación en las cadenas productivas.

⁶ *Ibid.* 3.

2. Un proyecto de apoyo a la formalización de los recicladores de oficio el cual deberá considerar los diferentes niveles de vulnerabilidad identificados en el respectivo Censo del PGIRS. Este proyecto deberá incluir metas de formalización las cuales deberán ser evaluadas anualmente.

3. Dotación que le permita la optimización de su labor y brinde mínimos de seguridad para el ejercicio de la misma.

Parágrafo 1°. Cualquier intervención o acción afirmativa desarrollada por el ente territorial que no esté afecta a la prestación del servicio público de aseo en la actividad de aprovechamiento deberá contar con los recursos del ente territorial y, por lo tanto, deberá ser incorporada dentro del plan financiero del Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS) y del Plan de Desarrollo Municipal; no obstante, se podrán realizar convenios entre la entidad territorial y el Gobierno nacional para brindar el apoyo necesario.

Parágrafo 2°. Al inicio de cada periodo de gobierno municipal o distrital, se deberá evaluar, con la participación de los recicladores de oficio, la necesidad de actualizar el censo de recicladores. En caso de constituirse nuevas organizaciones de recicladores de oficio, estas deberán informarle al municipio a fin de mantener actualizado el censo.

Parágrafo 3°. El servicio de reciclaje como parte integral del servicio de aprovechamiento será prestado en el territorio nacional por organizaciones compuestas en un 100% por población recicladora de oficio registrada, de conformidad con el registro adelantado por la Superintendencia de Servicios Públicos.

Parágrafo 4°. Las licitaciones de los esquemas de aseo que adelanten las entidades territoriales deberán contener un aparte que regule la relación entre los servicios de barrido, recolección y limpieza y el servicio de aprovechamiento, de tal manera que se garanticen los derechos de la población Recicladora de oficio objeto de especial protección constitucional.

Artículo 2°. *Promulgación y divulgación.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara

Departamento de Santander

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DE LA LEY

Mediante la presente ley se busca adicionar un numeral y adicionar tres párrafos al artículo

2.3.2.5.5.1 del Decreto número 1077 de 2015 Responsabilidad de los entes territoriales.

El numeral 3 tiene que ver con la obligación a los entes territoriales de suministrar dotación a los recicladores de oficio, que les permita la optimización de su labor y les brinde un mínimo de seguridad para el ejercicio del mismo.

La adición al párrafo 1° establece que las entidades territoriales y el Gobierno nacional podrán realizar convenios para brindar el apoyo necesario a los recicladores de oficio.

El párrafo 3° pretende garantizar que la operación del servicio de aprovechamiento esté orientado a organizaciones compuestas en un 100% por población recicladora de oficio.

Y el párrafo 4° orienta que en las licitaciones de los esquemas de aseo deberá dedicarse siempre un aparte que regule la relación entre los servicios de barrido recolección y limpieza y el servicio de aprovechamiento.

Estas disposiciones permitirán que se garantice el trabajo decente de los recicladores de oficio, con el propósito que su labor sea dignificada y puedan acceder a beneficios del Estado para formalizar y tecnificar su actividad.

II. GENERALIDADES

Esta iniciativa surge con el fin de retribuir la labor ambiental que cumplen en nuestra sociedad los recicladores de oficio, ya que nuestro entorno se ve beneficiado por el trabajo tan admirable que ejercen.

La población objeto de este proyecto de ley ha sido históricamente discriminada y marginada en nuestro país: Basta remontarnos al año 1992 cuando en la Universidad Libre de Barranquilla fueron hallados los cadáveres de 40 recicladores. Estas muertes fueron causadas con el fin de vender sus órganos para trasplantes y sus cuerpos, utilizados en las aulas de medicina de dicha universidad.

Los recicladores de oficio en su día a día están expuestos a condiciones que ponen en peligro su salud, pues desarrollan su trabajo en la intemperie y manipulan residuos peligrosos, por lo que con frecuencia suelen padecer infecciones respiratorias, cutáneas, entre otras.

Frente al tema laboral, esta es una población que no cuenta con unas condiciones laborales dignas, pues un gran número de ellos ejerce su actividad de manera informal.

Por lo anterior, se hace necesario emprender acciones a favor de este grupo poblacional en condición de vulnerabilidad que vela por proteger y conservar nuestro ambiente.

Cifras de Recicladores de Oficio

En oficio del 4 de febrero de 2019, la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios suministra la siguiente información, a corte 30 de enero de 2019:

De acuerdo con la información reportada por las administraciones municipales en el SUI (Sistema Único de Información), aplicativo Inspector, en Colombia existe un total de 34.417 recicladores de oficio.

Recicladores de oficio censados en las principales ciudades de Colombia

Ciudad	Número de recicladores de oficio reportados
Barranquilla	1.764
Bogotá	21.601
Bucaramanga	42
Cartagena	No ha realizado el reporte.
Medellín	3.662
Santiago de Cali	1.312

Fuente: SUI

ANTECEDENTES

	CORTE CONSTITUCIONAL
Sentencia T-724/03	Esta sentencia constituye el punto de partida para proteger los derechos de los recicladores. En ella le exige al Distrito de Bogotá “incluir acciones afirmativas en futuros procesos licitatorios relacionados con la prestación del servicio de aseo”.
Sentencia T-291/09	La Corte reconoce el derecho al trabajo de los recicladores del basurero el Navarro, en Cali. Además obliga a las autoridades a garantizarles su desempeño como empresarios del sector.
Sentencia C-793/09	Resuelve que la imposición del comparendo ambiental no podrá impedir el ejercicio efectivo de la actividad realizada por los recicladores.
Sentencia C-928/09	La Corte declaró la inconstitucionalidad de la expresión “Si el desacato persiste en grado extremo, cometiéndose reiteradamente la falta, las sanciones antes enumeradas pueden convertirse en arresto”, incluida en el numeral 6º del artículo 7º de la Ley 1259 de 200856, “por medio de la cual se instaura en el territorio nacional la aplicación del comparendo ambiental a los infractores de las normas de aseo, limpieza y recolección de escombros; y se dictan otras disposiciones”.
Auto 268/10	Se reconoce a los recicladores como sujetos de especial protección Constitucional, en virtud de la labor ambiental que cumplen y el hecho de que la sociedad colombiana se beneficie a pesar de no ser favorecidos o retribuidos por ella.
Auto 183/11	Se le ordena a la UAESP la suspensión de la Licitación Pública número 001 de 2011, que tenía por objeto “(...) concesionar bajo la figura de Áreas de Servicio Exclusivo, la prestación del Servicio Público Domiciliario de Aseo en la ciudad de Bogotá, D. C., Colombia, en sus componentes de recolección, barrido, limpieza de vías y áreas públicas, corte de césped, poda de árboles en áreas públicas y transporte de los residuos al sitio de disposición final y todas las actividades de orden financiero, comercial, técnico, operativo, educativo y administrativo que ello conlleva”. Porque persistían dudas en torno a la potencia de las medidas adoptadas para corregir la situación de marginalidad en que se hallaba la población de recicladores de Bogotá, D. C., que se considera un grupo desventajado sujeto a acciones afirmativas.
Auto 275/11	La Corte Constitucional exhorta al Gobierno nacional para que “revise y defina parámetros generales para la prestación de los servicios de separación, reciclaje, tratamiento y aprovechamiento de residuos sólidos en los términos establecidos el numeral 155 de dicha providencia”.
T-387/12	Se le ordena a la Alcaldía de Popayán proferir un acto administrativo que consagre formalmente y de obligatorio cumplimiento las acciones afirmativas que permitan a los recicladores mejorar su situación, así la administración o empresa de aseo cambien.
Auto 118/14	Se le ordena a la Alcaldía Municipal de Cali, a través del Departamento Administrativo de Planeación Municipal y de la Secretaría de Desarrollo Territorial y Bienestar Social de Cali, a efectuar el proceso de verificación y actualización del censo de recicladores realizado en noviembre de dos mil nueve (2009). Para dar cabal cumplimiento a la orden impartida en el numeral 9 de la parte resolutoria de la Sentencia T-291 de 2009, el censo actualizado deberá identificar a la población recicladora que desarrollaba su labor en el clausurado basurero de Navarro, la que desempeña su labor en calle y en los vertederos de residuos que en la actualidad operan en la ciudad. Los resultados de la sistematización y análisis del censo deberán ser dados a conocer a la población de recicladores de la ciudad, a través de las organizaciones que en la actualidad los agrupan y del Comité de Inclusión cuya creación se dispuso en el numeral 8º de dicha sentencia.
Auto 587/15	Se le advierte a la UAESP que la normalización en la prestación del servicio público domiciliario de aseo no podrá hacerse en detrimento de los niveles de cumplimiento actualmente alcanzados respecto de las acciones afirmativas previstas para la población recicladora de Bogotá, D. C. Por el contrario, dichos logros deberán fortalecerse y profundizarse de conformidad con el principio de progresividad, a partir de las órdenes dadas en la Sentencia T-724 de 2003 y en los criterios fijados en los Autos 268 de 2010 y 275 de 2011. Así mismo, en el esquema de prestación que se escoja también deberá tenerse en cuenta los riesgos sociales y ambientales inherentes a este servicio.

III. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA

PREÁMBULO

“En ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana, decreta, sanciona y promulga la siguiente:” Subrayado fuera del texto.

Artículo 13, inciso 2° y 3°

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

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

Artículo 53, inciso 2°

“Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad”.

Artículo 54

“Es obligación del Estado y de los empleadores ofrecer formación y habilitación profesional y técnica a quienes lo requieran. El Estado debe propiciar la ubicación laboral de las personas en edad de trabajar y garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud”.

Artículo 334, inciso 2°

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

LEGISLACIÓN COLOMBIANA

Ley 511 de 1999, por la cual se establece el *Día Nacional del Reciclador y del Reciclaje*.

Decreto número 1077 de 2015, por medio del cual se expide el *Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio*.

Decreto número 596 de 2016, por el cual se modifica y adiciona el *Decreto número 1077 de 2015 en lo relativo con el esquema de la actividad de aprovechamiento del servicio público de aseo y el régimen transitorio para la formalización de los recicladores de oficio, y se dictan otras disposiciones*.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Objetivo 12. *Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles*

Para lograr crecimiento económico y desarrollo sostenible, es urgente reducir la huella ecológica mediante un cambio en los métodos de producción y consumo de bienes y recursos. La agricultura es el principal consumidor de agua en el mundo y el riego representa hoy casi el 70 por ciento de toda el agua dulce disponible para el consumo humano.

La gestión eficiente de los recursos naturales compartidos y la forma en que se eliminan los desechos tóxicos y los contaminantes son vitales para lograr este objetivo. También es importante instar a las industrias, los negocios y los consumidores a reciclar y reducir los desechos, como asimismo apoyar a los países en desarrollo a avanzar hacia patrones sostenibles de consumo para 2030.

El consumo de una gran proporción de la población mundial sigue siendo insuficiente para satisfacer incluso sus necesidades básicas. En este contexto, es importante reducir a la mitad el desperdicio per cápita de alimentos en el mundo a nivel de comercio minorista y consumidores para crear cadenas de producción y suministro más eficientes. Esto puede aportar a la seguridad alimentaria y llevarnos hacia una economía que utilice los recursos de manera más eficiente.

Por las razones anteriormente expuestas nos permitimos presentar ante el Congreso de la Republica el presente proyecto de ley.



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara

Departamento de Santander

CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El día 27 de febrero del año 2019 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 319 con su correspondiente exposición de

motivos por el honorable Representante *Fabián Díaz Plata*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 320 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP), y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objetivo. Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO₂, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes. CO₂

Artículo 2°. *Definiciones.* Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.

Cicloparqueaderos: Estaciones de parqueadero adecuadas especialmente para el Sistema de Bicicletas Público, con los criterios que establece esta ley.

Transporte Sostenible: Según las Naciones Unidas (ONU) el transporte sostenible logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente, mejora la equidad social, la salud, la resistencia de las ciudades, entre otros.

Artículo 3°. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás medios de transporte.

Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.

Artículo 4°. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración y estará determinado por los estudios que se hagan sobre la viabilidad del proyecto.

Artículo 5°. Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes:

a) Realizar campañas de concientización con el medio ambiente y con el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía.

b) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.

c) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.

d) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.

Artículo 6°. El Sistema de Bicicletas Públicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:

a) Densa red de cicloparqueaderos a través del área de cobertura, el promedio de la distancia de uno a otro deberá ajustarse de acuerdo a un estudio detallado supliendo demandas y usos específicos.

b) Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte, sin perjuicio de lo contenido en la Ley 1811 del 21 de octubre de 2016, artículo 4°.

c) Cicloparqueaderos adecuados con buena iluminación y equipados de tal forma que garanticen una alta seguridad.

d) Un sistema de seguridad que permita a los usuarios estacionar o sacar fácilmente las bicicletas en las estaciones.

e) Un sistema de seguridad y de identificación que sirvan para determinar qué usuario tomó la bicicleta, en qué punto, y dónde la dejó.

f) Monitoreo en tiempo real de la tasa de ocupación de las estaciones a través de comunicaciones inalámbricas y por medio de un servicio de paquete de datos (GPRS, por sus siglas en inglés), servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.

g) Garantizar la construcción de ciclorrutas exclusivas para la circulación de los usuarios de la bicicleta.

h) Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación.

Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara
Departamento de Santander

PROYECTO DE LEY NÚMERO 320 DE
2019 CÁMARA

*por medio del cual se presentan los
lineamientos para la elaboración de la política
pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP),
y se dictan otras disposiciones.*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES

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

Son más los municipios que han seguido de cerca esta iniciativa, como es el caso de Pereira, mediante el Proyecto de Acuerdo número 45 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 de 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.

CONTEXTO

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 infraestructura¹. Algunos de los contaminantes nocivos que se encuentran en el aire como el óxido de nitrógeno y el material particulado provienen principalmente de fuentes móviles como los vehículos operados mediante diésel, y según World Wildlife Fund (WWF) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aproximadamente una cuarta parte de las emisiones globales de CO₂ tienen su fuente en el transporte, lo cual pone a la movilidad como uno de los principales desafíos en lo ambiental y social.

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. Si bien,

el saldo positivo que puede generar este tipo de mecanismos en el medio ambiente y la salud son formidables, según el Institute for Transportation & Development Policy, los beneficios del uso de la bicicleta pública van mucho más allá de estos puntos. En el documento “Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Pública”, el Instituto Mexicano establece que este tipo de movilidad también logra tener un gran impacto en la reducción en la congestión vial, aumento en la accesibilidad, mayor alcance del transporte público, mejor imagen del ciclismo, servicio complementario al transporte público, interesar a nuevos ciclistas, mejorar la imagen de la ciudad y generar mayores inversiones en la industria local². Lo anterior sugiere que las iniciativas enfocadas a este tipo de sistemas son una gran apuesta, no solo a la movilidad, sino al entorno urbano en conjunto que se beneficia directa o indirectamente de este.

En relación a lo anterior, esta nueva forma de transportarse ha venido 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 y 500 estaciones, para lo cual debe realizar un pago de acuerdo al tiempo que utilice este servicio. Si el usuario solo “alquila” el servicio durante 30 minutos este será gratis, pero si lo utiliza por 2 horas puede costar £ 6.00, por 6 horas £ 35.00, y así se establecen unos rangos de precios con el fin de desincentivar los recorridos largos y poder rotar las bicicletas a más usuarios. Si las bicicletas no se devuelven en 24 horas o presenta algún daño, se llega a aplicar una multa hasta por £ 300.00³. 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 7.000 bicicletas robustas, estables y cómodos, con características similares a las encontradas en Londres, Nueva York o Montreal. De estas 7.000 unidades, 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 otros⁴. El SBP se

¹ IDEAM. Calidad del aire. Recuperado el 22/01/2019. [En línea] <<http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>>

² Inatitute for Transportation & Development Policy (México). Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Pública. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] <<https://3gozaa3xxbpb499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/12/Gu%C3%ADa-Bici-P%C3%BAblica-ITDP-Mexico.pdf>>

³ Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <<https://freetoursbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/>>

⁴ Página oficial Bicing. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <<https://www.bicing.barcelona/es/nou-servei-bicing>>

encuentra plenamente integrado en el sistema de transporte de la ciudad y facilita la intermodalidad con otros modos de transporte público (metro, bus, tren, tramo), funciona a través de una tarjeta de abono, nominal, unipersonal e intransferible que reconoce al usuario en el sistema⁵.

Para el continente americano, se encontró registro de 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 DC, con más de 4.300 bicicletas y más de 500 estaciones en 6 jurisdicciones: Washington DC, 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.

En México se debe realizar un pago para poder acceder al servicio de bicicletas públicas Ecobici, cuando el recorrido supera los 45 minutos, esta modalidad permite realizar una suscripción al sistema por un año, una semana, tres días o un día, o también cuenta con la posibilidad de realizar un pago por horas que depende del tiempo de uso de las unidades.

Actualmente, el sistema cuenta con 470 cicloestaciones, más de 170 mil usuarios registrados en 55 colonias de la Ciudad de México cubriendo un área de 38 kilómetros cuadrados, y un promedio por día de 30.000 viajes. En la Ciudad de Medellín el sistema Encicla, 2010, es utilizado diariamente por cerca de 10.000 usuarios, los cuales deben inscribirse previamente mediante una página web para ser acreedores de la tarjeta que los distingue como biciusuarios y mediante la cual podrán sacar prestadas las unidades. El SBP hace parte del Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá (PMB2030), el cual plantea como meta para el año 2030 que el 10% de los viajes totales de esta zona se realicen en bicicleta; así mismo, se espera que para el año 2020 se cuenta con más de 100 estaciones y 3.500 bicicletas⁷.

Estos son algunos de los sistemas que existen alrededor del mundo, y que, según una noticia publicada por *El Espectador*, han pasado de 100

en el año 2002 a más de 600 para el 2014⁸ y sigue creciendo rápidamente.

Dicho lo anterior, se hace necesario que las políticas públicas que se elaboren con el fin de crear un sistema de transporte sostenible sean continuas e integrales. En cuanto a ser “continua” esto requiere un análisis retrospectivo de cómo ha evolucionado a lo largo de los años y cómo se relaciona en el tiempo, en cuanto a “integral”, se refiere a varios ámbitos; 1) infraestructura, proyectos de innovación, servicios y promoción, 2) compromiso político en su implementación y evaluación, 3) regulación de las condiciones que rodean el uso de vehículos, etc.⁹

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

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 mundial¹⁰.

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 *Figura 2*, se muestran las contribuciones determinadas nacionalmente por algunos de los países latinoamericanos en la CMNUCCA y sus objetivos condicionados a recursos de cooperación internacional.

Figura 2.

Objetivos de contribuciones determinadas nacionalmente.

⁵ Ayuntamiento Barcelona. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <<http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/servicios/la-bicicleta-p%C3%BAblica>>

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

⁷ ¿Qué es Encicla? Recuperado el 6/02/2018. Página oficial [En línea] <http://www.encicla.gov.co/acerca/>

⁸ *El Espectador* (2014). Se mueven las bicicletas compartidas en el mundo. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] <<https://www.elespectador.com/noticias/bogota/se-mueven-bicicletas-compartidas-elmundo-articulo-527947>>

⁹ Quintero, Julián (2017). Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017). *Revista Ciudades, Estados y Política*. ISSN 2462-9103; DOI 10.15446/cep.

¹⁰ Banco Mundial (2017). Movilidad. Recuperado el 24/01/2019. [En línea] <<https://www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility>>

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

Fuente: United Nations Framework Convention on Climate Change (unfccc), *climatescope*. Recuperado en el informe “Cargando el futuro. El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina”. *El diálogo*.

De acuerdo con una publicación realizada en la página oficial de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2015), titulada “Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030”, el gobierno de turno deja 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 (Figura 3).

Figura 3.

Sectores con oportunidades de mitigación

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 Ambiente y Desarrollo Sostenible 2015. “Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030”.

En la figura 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.

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%¹¹. 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 hacía 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.

¹¹ Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] < <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%20C3%B3micos/3918.pdf>>

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 recursos ¹².

Así mismo, en la Constitución Política se recalca la necesidad y el compromiso que debe tener el Estado con el medio ambiente, su protección, conservación y sustitución, así como fomentar la educación y buenos hábitos que contribuyan a proteger los recursos naturales y contribuir con un ambiente sano. En este orden de ideas se destacan los siguientes artículos:

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

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

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

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

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

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

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

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

La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual son titulares todos los seres humanos, “en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, precaviendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las

condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros (énfasis fuera del texto).

FUNDAMENTOS SOCIOECONÓMICOS

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, esto sumado a daños en cultivos por lluvia ácida y deterioro a la infraestructura como edificios, puentes y estatuas. Para el caso colombiano, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) encontró que, durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 4,2 millones de muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades.

En prima de seguros e indemnizaciones se pudo determinar un valor de \$1,9 billones al año (2015), \$3,9 billones en pérdida económica de ingresos y de productividad, y se estimó un aproximado de \$12,3 billones en vidas perdidas. Adicionalmente, los costos ambientales asociados a la contaminación atmosférica durante los últimos años, se incrementaron pasando de 1,1% del PIB de 2009 (\$5,7 billones de pesos) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12 billones de pesos) y 1,93% del PIB en 2015 (\$15.4 billones de pesos) ¹³, lo cual pone en evidencia la necesidad de implementar estrategias contundentes que logren frenar y contrarrestar los efectos de la contaminación en el aire.

De acuerdo con los últimos informes del estado de la calidad del aire, elaborados por el IDEAM, el contaminante con mayor potencial de afectación en el territorio nacional es el Material Particulado Menor a 2,5 micras (PM2.5), el cual está constituido por partículas muy pequeñas producidas principalmente por vehículos que utilizan diésel como combustible. Para el año 2018, conforme a cifras del DNP¹⁴, el 70% de las partículas que contaminan el aire se generan por emisiones de fuentes móviles como los vehículos de transporte a motor, y el 30% restante corresponde a fuentes de emisiones fijas como industrias, quemas, chimeneas y zonas mineras.

El uso de la bicicleta se presenta, entonces, como una alternativa sostenible y viable para contrarrestar los efectos de la contaminación, y a su vez plantea beneficios económicos y sociales. En Australia, según el gobierno de Queensland, un recorrido en cicla por 10 km ahorraría, aproximadamente, 1.500 kg de emisiones de CO₂, y si se tiene en cuenta las demoras e interrupciones debido al tráfico, en hora pico, la reducción estaría

¹² Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Con la Nueva Agenda Urbana Colombia se encamina hacia el desarrollo sostenible de sus ciudades. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] < <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%20C3%B3micos/3918.pdf> >

¹³ IDEAM. Calidad del aire. Recuperado el 22/01/2019. [En línea] <<http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>>

¹⁴ Mejía Luis Fernando (2018). Calidad del Aire, una prioridad de política pública en Colombia. Departamento Nacional de Planeación.

dada en una mayor cantidad las emisiones tóxicas, al mismo tiempo que contribuye a disminuir la congestión vehicular. Suma a esto, el Estado gasta cerca de 27 millones de dólares australianos en mantener y mejorar la red de transporte, dados los daños ocasionados a las superficies de las carreteras por los automóviles. También se estiman costos por 5 mil millones de dólares australianos al año como consecuencia de la congestión vial¹⁵.

Por otro lado, de acuerdo con un informe de la European Cyclists' Federation, el ciclismo en 28 Estados miembros de la UE genera beneficios económicos de 513 mil millones de euros al año, entre estos, se estima que al sustituir el 32% del tráfico vehicular se logra un ahorro en combustible de 2,8 mil millones de Euros, aproximadamente, también se encontró un ahorro de 426 millones asociado al costo de la contaminación atmosférica, y un estimado de 2 mil millones de euros en ahorros por gastos de infraestructura para movilidad¹⁶.

Con respecto al ámbito social al ampliar la base de usuarios y elevar el perfil de la bicicleta en una ciudad, las bicicletas públicas pueden construir una base para la mejora de infraestructura de la bicicleta particular, lo que beneficiará a todos los ciclistas, tanto ricos como pobres. Las ciudades que han implementado los sistemas de bicicletas públicas han encontrado que estos benefician a una amplia variedad de usuarios que abarcan diversas generaciones, clases sociales, etnias y géneros, en una variedad de temporadas (Departamento de Planeación de la Ciudad de Nueva York, 2009)¹⁷. De igual forma se estima que solo el 10% de la población mundial puede comprar un automóvil, frente al 80% de las personas con capacidad para obtener una bicicleta, lo cual tiene un gran impacto social de cara a la movilidad¹⁸.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara
Departamento de Santander

¹⁵ Queensland Government. Cycling Benefits. Recuperado el 7/02/2010. Página oficial [En línea] <<https://www.tmr.qld.gov.au/Travel-and-transport/Cycling/Benefits.aspx>>

¹⁶ European Cyclists' Federation (2016). The EU cycling economy Arguments for an integrated EU cycling policy. Recuperado el 7/02/2019 [En línea] <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf>

¹⁷ Inatitute for Transportation & Development Policy (México). Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Pública. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] <<https://3gozaa3xxbbp499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/12/Gu%C3%ADa-Bici-P%C3%BAblica-ITDP-Mexico.pdf>>

¹⁸ Queensland Government. Cycling Benefits. Recuperado el 7/02/2010. Página oficial [En línea] <<https://www.tmr.qld.gov.au/Travel-and-transport/Cycling/Benefits.aspx>>

CÁMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL

El día 27 de febrero del año 2019 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 320 con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Representante *Fabián Díaz Plata*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 321 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se promueve la soberanía alimentaria, mercados campesinos y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Asociatividad.* El Gobierno nacional fomentará y promocionará la asociatividad económica del campesinado, así como de los trabajadores y trabajadoras del campo, en sus formas organizativas, redes de colaboración solidaria, circuitos económicos solidarios, prácticas económicas de comercio justo y consumo responsable, la interrelación entre cooperativas, los mercados locales campesinos y solidarios y las distintas expresiones asociativas de la economía campesina y la agricultura familiar, que garantice la producción a escala, la competencia en condiciones justas, las cadenas de valor agregado y los mecanismos de comercialización local, regional, nacional y de exportación, en el marco del Plan Nacional de Fomento a la Economía Solidaria y Cooperativa Rural que beneficie las iniciativas asociativas de este sector.

Parágrafo 1°. Se desarrollará un Plan Nacional para el Reconocimiento de la Labor Productiva de la Mujer Rural a nivel local, regional y nacional, respaldando preferentemente sus iniciativas productivas, gastronómicas, comerciales y de incidencia comunitaria en el sector.

Parágrafo 2°. Se desarrollará un Plan Nacional para el Reconocimiento de la Labor Productiva de los Jóvenes Campesinos a nivel local, regional y nacional, respaldando sus iniciativas productivas, gastronómicas, comerciales y de incidencia comunitaria en el sector, buscando su permanencia y arraigo en las áreas y territorios rurales.

Artículo 2°. *Agregación de valor.* El Ministerio de Salud y Prosperidad Social junto con el Invima y las instituciones encargadas de la prestación del servicio público de Extensión Agropecuaria adelantarán un Plan Nacional para el Incentivo e Implementación de Procesos de Agregación de Valor a los productos de la Economía Campesina y la Agricultura Familiar, financiando y asesorando a las familias, comunidades y organizaciones en lo

referente a transformación, codificación, registro sanitario y etiquetado nutricional.

Parágrafo. Las personas jurídicas o naturales que participen en programas y proyectos de Economía Campesina y Agricultura Familiar que sean promovidos por el Gobierno nacional o los Entes Territoriales, estarán exentas de pagar los costos de las licencias, los trámites y los permisos que deban ser diligenciados en el marco de estos programas y proyectos productivos.

Artículo 3°. *Mercados Locales*. El Gobierno nacional promoverá la realización de Mercados Locales de manera progresiva en las cabeceras municipales y ciudades capitales para fortalecer los circuitos cortos de comercialización a través de la inversión en bienes públicos y el fortalecimiento organizativo y productivo sostenible. Estos se constituirán en una herramienta de comercialización y distribución de los productos de la Economía Campesina y de la Agricultura Familiar, asegurando la disminución del número de intermediarios en la cadena de producción y mercado.

Artículo 4°. *Compras Públicas*. El Gobierno nacional establecerá un Programa de Compras Públicas con las entidades del Estado que garantice las compras de alimentos frescos y transformados de las Economías Campesinas y de la Agricultura Familiar. Cada contratista debe realizar mínimo un 30% de compras locales y un 100% de productos nacionales siempre que el producto se encuentre disponible en el mercado nacional, este porcentaje se calculará sobre el total de las compras del programa.

La Compra Pública de alimentos a la Economía Campesina y a la Agricultura Familiar podrá efectuarse mediante una modalidad de contratación directa y los precios de compra de los alimentos ofertados por el sistema socioeconómico del que trata esta ley, deberán ser consistentes con los observados en el mercado local, empleándose como referencia el precio promedio según departamento.

Parágrafo 1°. Se adicionará al Sistema Integrado de Contratación Estatal SIPSE una nueva categoría de oferentes denominada “Economía Campesina y Agricultura Familiar”.

Parágrafo 2°. Será obligación de los Alcaldes y Gobernadores contar con estudios anuales de oferta y demanda de alimentos dentro de sus territorios relacionados con la Economía Campesina y la Agricultura Familiar.

Artículo 5°. Adiciónese el siguiente numeral al artículo 4° de la Ley 1150 de 2007:

K) La compra de alimentos en el marco de la Economía Campesina y la Agricultura Familiar.

Artículo 6°. *Mercado de Agroinsumos*. El Gobierno nacional regulará el mercado de agroinsumos con el fin de optimizar su utilización, evitar las inequidades en el acceso y asegurar la

calidad de los mismos. La regulación de precios se hará con base en comparaciones internacionales y en todo caso no podrán superar el precio internacional de referencia de acuerdo con la metodología que defina el Gobierno nacional. Los precios se regularán hasta la salida del proveedor mayorista.

Parágrafo. El Ministerio de Agricultura, a través del Instituto Colombiano Agropecuario ICA o quien haga sus veces, prohibirá o suspenderá, según el caso, los registros de agroquímicos que contengan sustancias de las enunciadas en el convenio de Estocolmo y en la Ley 822 de 2003.

Artículo 7°. *Prácticas comerciales*. El Gobierno nacional promoverá la formulación de Contratos con Condiciones Uniformes que garanticen la equidad en el acceso al mercado para las familias, comunidades y organizaciones campesinas que desarrollan la Economía Campesina y la Agricultura Familiar.

Artículo 8°. *Sellos Comerciales*. El Ministerio de Industria y Comercio impulsará la creación de un Sello Social como estrategia de posicionamiento y articulación de los productos agropecuarios, silvícolas, acuícolas, de la pesca artesanal y de la Economía Campesina y de la Agricultura Familiar con los sistemas de abastecimiento y comercialización públicos y privados.

El Gobierno nacional mediante la Superintendencia de Industria y Comercio regulará y vigilará las buenas prácticas comerciales ejecutadas por supermercados, tiendas y proveedores mayoristas en materia de etiquetado y difusión de productos propios de la Economía Campesina y de la Agricultura Familiar, fomentando la apertura de un espacio de su oferta a productos provenientes de este sistema socioeconómico.

Artículo 9°. *Estímulo al consumo*. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural junto con el Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio de Salud, el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la Comisión Intersectorial de Seguridad Alimentaria y Nutricional, diseñarán e implementarán una campaña a nivel nacional para incentivar el consumo de productos propios de la Economía Campesina y la Agricultura Familiar a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 10. El presente proyecto de ley rige a partir de su sanción y deroga las normas que les sean contrarias



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara
Departamento de Santander

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY NÚMERO 321 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se promueve la soberanía alimentaria, mercados campesinos y se dictan otras disposiciones.

ANTECEDENTES:

El presente proyecto de ley busca recuperar las disposiciones normativas contenidas en el título VI del Proyecto de ley número 126 de 2017, contenido en la *Gaceta del Congreso* número 753 de 2017. Debido a los tiempos legislativos el proyecto no logró dar trámite.

Se recuperan los contenidos centrales relacionados con ciclos de mercado y soberanía alimentaria, conservando el espíritu de aplicación de recursos con una vocación transformadora. El proceso de construcción del proyecto base se dio a través de la interacción de múltiples actores con competencia en el tema, entre ellos destaca la Red Nacional de Agricultura Familiar RENAF, el MADR, la FAO, estos actores contribuyeron a la construcción del proyecto matriz y en esa medida resulta pertinente rescatar los apartes más destacados de esta iniciativa a través del presente proyecto de ley.

CONTEXTO

Este proyecto surge como una iniciativa encaminada a articular las economías campesinas con los mercados locales de forma tal que permita un desarrollo social y alimentario en un ciclo virtuoso que ayude a la superación paulatina de los subsidios como mecanismo de desarrollo. Es relevante señalar que el término economía campesina hace referencia a modelos o sistemas económicos existentes en el medio rural, categorizados bajo distintos nombres y que “busca darles una nueva connotación social, simbólica y de identidad”¹. Dentro de estos sistemas ya existentes, se destacan en Colombia las múltiples conceptualizaciones y análisis sobre economía campesina, así como la propuesta de economía propia desarrollada recientemente por organizaciones agrarias².

En América Latina y el Caribe, la agricultura campesina, comunitaria y familiar es compuesta por “cerca de 17 millones de unidades productivas, que agrupan a una población de 60 millones de personas. Así mismo, contiene cerca del 81 % de las explotaciones y ocupa entre el 20 % y 65 % de la superficie agropecuaria, generando entre el 30 %

y el 67 % del total de la producción alimentaria y entre el 57 % y el 77 % del empleo.”³.

Lo que constituye un sector de alto interés para el desarrollo social y económico de las regiones más apartadas del país, el enlace de estos modelos económicos con otros renglones productivos ha demostrado un gran potencial para disminuir la pobreza, en especial porque se basa en lógicas de autosustentación y no de auxilios periódicos dependientes. “Según el Departamento Nacional de Planeación (DNP) en su diagnóstico de la pobreza rural, en Colombia la población rural considerada pobre se encuentra en un 44.1%, siendo los agricultores campesinos medianos y pequeños los más afectados”. Debido a esto la economía campesina ha sido un escenario privilegiado para el desarrollo de políticas que permitan superar la brecha urbano-rural en materia de ingresos, así como mitigar la malnutrición y mejorar el índice de necesidades básicas insatisfechas.

Los datos preliminares para el año 2016, respecto al 2015, indican que la producción agrícola creció en varios países de América Latina y el Caribe (en adelante ALC), para el caso de Colombia (0,5 %). Por otra parte, “los precios internacionales de los productos básicos (en dólares y ajustados por la inflación) muestran una tendencia al alza, excepto los de los cereales. En promedio, los precios de los cereales, anualizados a febrero de 2017, bajaron 6,2 %, siendo la primera vez en más de una década que los precios de los granos presentan un comportamiento distinto del de los precios de los otros grupos de alimentos. La mayoría de los precios que subieron en dólares constantes lo hicieron en menor proporción en monedas locales”.

Esto implica una gran vulnerabilidad para las economías altamente dependientes de la importación de alimentos como la colombiana; el fortalecimiento de la política agropecuaria basada sobre la economía campesina permite fundar las bases de soberanía alimentaria necesaria para resistir el embate de los ciclos económicos, sin exponerse a situaciones de hambruna, al mismo tiempo que robustecemos la capacidad de exportación. “Los datos preliminares muestran que en 2016 se dio una recuperación del crecimiento de las exportaciones agroalimentarias de ALC. Según datos espejo del ITC (2017), en 2016 las exportaciones agroalimentarias a nivel mundial cayeron 3,58 %”⁴ y no obstante ALC experimentó un aumento.

Sin embargo, el futuro no es prometedor, según proyecciones de la CEPAL:

“a largo plazo, se espera que disminuya la tasa de crecimiento de la demanda de granos y oleaginosas

¹ Schneider, S., and Escher, F. (2012). La construcción del concepto de agricultura familiar en América Latina. Sin publicar. Santiago, Chile: FAO. Pp. 12-13.

² Lineamientos estratégicos de política pública, agricultura campesina, familiar y comunitaria ministerio de agricultura, agencia de desarrollo rural, gobierno de Colombia. 2012.

³ Perspectivas de la agricultura y del desarrollo rural en las Américas: una mirada hacia América Latina y el Caribe 2017-2018, FAO, CEPAL IICA.

⁴ *Ibid.* 3 p 1.

de ALC, debido principalmente a la reducción de las tasas de crecimiento de la población mundial, de las economías de los mayores demandantes de alimentos y del uso de cultivos para combustible, así como a las políticas de autosuficiencia que pueden llevar a cabo las principales potencias agrícolas. Complementariamente, y debido a la disponibilidad de tierras aptas para incorporar a la agricultura, se prevé que algunos países de ALC incrementarán su participación en la producción y exportación de cultivos en el ámbito mundial, dentro de los cuales sobresalen EE. UU., Canadá, Brasil y Argentina”.

Aunado a que entre el 2002 y 2014, en las regiones rurales de ALC los hogares agrícolas (asalariados y autónomos) se redujeron en más de una quinta parte, mientras que los hogares asalariados no agrícolas aumentaron 50 por ciento. Esto habla de una migración rural-urbana que tiene graves consecuencias sobre la vida de los campesinos y su posibilidad de una ubicación real en el marco de economías formales en las urbes. Si bien esta transición se detuvo durante el pico de la crisis financiera mundial (2007-2010), la expansión del sector inactivo evidencia que existe un desajuste significativo de calificaciones entre los hogares que abandonan la agricultura para ingresar en el sector no agrícola.

Esta fórmula de fomento En los países que realizan esfuerzos significativos para modificar el tipo de apoyo brindado a los productores, se destinan mayores cantidades de recursos públicos a la provisión de servicios generales a los productores en forma colectiva (como alternativa a realizar transferencias directas a los productores individuales), tales como la investigación y desarrollo (I&D), la inspección, el mercadeo y promoción, la educación agrícola, la infraestructura y el almacenamiento público, que generan impactos y efectos multiplicadores más duraderos.

Atentamente;



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara
Departamento de Santander

**CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL**

El día 27 de febrero del año 2019 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 321 con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Representante *Fabián Díaz Plata*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

CONTENIDO

Gaceta número 94 - viernes 1° de marzo de 2019

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

LEYES SANCIONADAS

Ley 1953 de 2019, por medio de la cual se establecen los lineamientos para el desarrollo de la política pública de prevención de la infertilidad y su tratamiento dentro de los parámetros de salud reproductiva. 1

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 318 de 2019 Cámara, por medio del cual se establece un piso de aumento a los salarios pagados en el territorio nacional..... 2

Proyecto de ley número 319 de 2019 Cámara, por medio de la cual se adiciona el Decreto número 1077 de 2015..... 4

Proyecto de ley número 320 de 2019 Cámara, por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP), y se dictan otras disposiciones. 8

Proyecto de ley número 321 de 2019 Cámara, por medio de la cual se promueve la soberanía alimentaria, mercados campesinos y se dictan otras disposiciones..... 13