



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - Nº 585

Bogotá, D. C., viernes, 31 de julio de 2020

EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 001 DE 2020 SENADO

por medio del cual se autoriza el uso de plataformas de internet para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros tipo taxi.

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2020

“POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLATAFORMAS DE INTERNET PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS TIPO TAXI”

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto de la ley: La presente ley tiene por objeto establecer las reglas para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros tipo taxi mediante el uso de plataformas de internet, de conformidad con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política, así como en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

Artículo 2º. Plataformas de internet para facilitar el acceso al servicio público. Las empresas habilitadas por la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi podrán usar plataformas de internet. Las plataformas deberán garantizar la identificación del conductor del vehículo solicitado, la placa y características del vehículo, el lugar de origen y el de destino de la carrera así como el valor promedio de la misma. Además, deberán permitir la evaluación cualitativa y cuantitativa del conductor, del servicio prestado y del usuario.

Las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte que hagan uso de las plataformas de internet deberán registrar estas últimas ante el Ministerio de Transporte.

Parágrafo: Las empresas habilitadas para prestar el servicio y que hagan uso de las plataformas de internet deberán cobrar tarifas justas por la intermediación realizada entre el usuario y el conductor siempre que no superen el 5% del costo de la carrera.

Artículo 3º. Características de los vehículos. Todo vehículo que se utilice para prestar el servicio de transporte automotor terrestre individual tipo taxi tendrá que ser de servicio público y deberá cumplir con los requisitos mínimos que el Ministerio de Transporte determine de conformidad con el nivel del servicio prestado.

Artículo 4º. Tarifas. La potestad de fijar las tarifas del servicio público de transporte automotor terrestre individual tipo taxi es función exclusiva de las autoridades de tránsito municipales, distritales o metropolitanas y se determinarán a partir de criterios técnicos establecidos por el Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte establecerá criterios técnicos que permitan la fijación de tarifas diferenciales y dinámicas según los niveles del servicio, los horarios de la prestación del mismo o las características del tráfico del lugar donde sea prestado, tales como congestión o restricción de circulación. Igualmente, el Ministerio establecerá los criterios para determinar las tarifas de los costos adicionales por servicios complementarios.

Parágrafo: Las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte facilitarán los medios necesarios para que los usuarios puedan pagar la tarifa mediante efectivo, tarjeta débito o crédito.

Artículo 5º. Relaciones de la empresa habilitada con respecto al conductor del vehículo. Las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte automotor individual tipo taxi se obligan a verificar cada mes que los conductores de los vehículos se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social.

La empresa que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

Las empresas de habilitadas para prestar el servicio tendrán política de formación, ingreso y permanencia de los conductores en sus cargos para garantizar que los usuarios sean atendidos con calidad, debida diligencia y respeto.

Artículo 6º. Régimen tributario. Las empresas habilitadas para prestar el servicio regulado en la presente ley, sean nacionales o extranjeras, tendrán el mismo régimen tributario y estarán obligadas al impuesto de renta en los términos que lo establecen los artículos 240 y 241 del Estatuto Tributario según sea el caso. Por tratarse de un servicio público ninguna empresa habilitada cobrará impuesto de IVA a sus usuarios, tampoco les trasladará dicho costo a través de la tarifa.

Artículo 7º. Bloqueo de plataformas ilegales. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones bloquearán las plataformas de internet que oferten, promuevan o intermedien la prestación de los servicios de transporte público no habilitados por las autoridades competentes.

El Ministerio de Transporte reglamentará el proceso sancionatorio del bloqueo de plataformas definiendo, entre otros, los funcionarios competentes para adelantar el proceso, los términos de duración del mismo, las sanciones a los funcionarios públicos que incumplan

<p>con sus funciones o los términos del proceso y los mecanismos de contradicción de los representantes de las plataformas.</p> <p>Artículo 8°. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias y expresamente deroga el artículo 2.2.1.3.3. del Decreto Ley 1709 de 2015 modificado por el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015; párrafo 4 del artículo 2.2.1.3.2.1 del Decreto Ley 1709 de 2015 modificado por el artículo 4 del Decreto 2297 de 2015 y el artículo 2.2.1.3.2.2. del Decreto Ley 1709 de 2015.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>JORGE ENRIQUE ROBLEDO CASTILLO Senador</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>JORGE ALBERTO GÓMEZ GALLEGO Representante a la Cámara por Antioquia</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2020</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLATAFORMAS DE INTERNET PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS TIPO TAXI”</p> <p>1. OBJETO</p> <p>La presente ley tiene por objeto establecer las reglas para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros tipo taxi mediante el uso de plataformas de internet, de conformidad con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política, así como en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.</p> <p>2. JUSTIFICACIÓN</p> <p>El presente proyecto de ley surge del hecho de que el servicio público de taxis puede y debe mejorarse, particularmente, incorporando en el servicio plataformas de internet que faciliten el acceso al mismo y brinden garantías de seguridad, tanto a usuarios como conductores, propietarios y empresas del sector. Pero ello solo será posible a partir de criterios técnicos, del respeto del ordenamiento jurídico colombiano y atendiendo las necesidades de los pasajeros, de los propietarios de los vehículos y los conductores.</p> <p>En la actualidad en Colombia hay algo más de 210 mil personas vinculadas directamente al taxismo, incluyendo conductores, propietarios y empresas. Sin embargo, estas personas y sus familias se han visto afectadas, aproximadamente desde 2012, por la presencia ilegal y corrupta de empresas transnacionales que prestan ilegalmente el servicio, sin contar con la habilitación otorgada por parte de las autoridades competentes, como exige la normatividad vigente.</p> <p>Es así como estas transnacionales han convertido la ilegalidad en su negocio. Negocio por el que, además, cobran una intermediación significativamente costosa, no brindan garantías laborales a sus conductores y sacan provecho del gran desempleo nacional.</p> <p>a. Contexto mundial</p> <p>Desde finales de la década de los años 80 e inicios de los 90 el mundo se encuentra regido por el modelo económico y político de la globalización neoliberal. Esta modalidad de globalización, fundada en el decálogo de postulados del Consenso de Washington, ha promovido la apertura de nuevos mercados para el provecho de las rentas del capital financiero internacional, la protección mediante instrumentos jurídicos de la inversión extranjera, la flexibilización laboral y la reducción de la capacidad regulatoria del Estado a</p>
<p>los grandes negocios del capital transnacional, entre otras. En ese contexto, un puñado de potencias y transnacionales se quedan con una porción cada vez mayor de la riqueza global, aumenta el desempleo, la pobreza, el hambre, la corrupción e impidiendo que algunos países puedan aspirar de verdad a la modernidad.</p> <p>A la par, y con mayor ocurrencia en la última década, el consumo de contenidos, bienes y servicios ha tenido auge a través de la internet y las plataformas de internet conocidos como aplicaciones de dispositivos móviles, celulares o <i>smartphones</i>. Si bien son innumerables los beneficios para la sociedad relacionados con el acceso a la internet, esta también es usada como herramienta para lograr los objetivos de la globalización neoliberal.</p> <p>En particular, empresas multinacionales como UBER, Cabify y similares sacan provecho a escala global de la tecnología para prestar servicios de transporte público tipo taxi, extrayendo jugosas ganancias, violando las leyes de múltiples Estados y golpeando económicamente a conductores, propietarios y empresas que sí cumplen la normatividad del país en el que operan. Así, mientras se extienden este tipo de compañías por el mundo, crecen las contradicciones sociales, normativas y judiciales en contra de las primeras.</p> <p>Cabe destacar que estas empresas que operan globalmente en la ilegalidad tienen una estrecha relación con importantes compañías y grupos económicos ligados al capital financiero internacional. En consecuencia, el capital financiero internacional y los grandes grupos económicos promueven y financian la ilegalidad y las distorsiones de los mercados de servicios de transporte público.</p> <p>Así las cosas, se encuentra que UBER es una empresa incorporada en Delaware, EE.UU. Esta empresa entró a la bolsa de valores de dicho país el 10 de mayo de 2019 valorada en \$82.200 millones de dólares. UBER hace parte del grupo de “empresas unicornio”, que agrupa a las <i>startups</i> tecnológicas avaluadas en más de mil millones de dólares. El informe presentado por UBER a la <i>Security and Exchange Commission</i> de EE.UU. indica que los principales accionistas de la compañía son importantes grupos económicos dedicados a los negocios de la tecnología y la especulación financiera.</p> <p>Los principales socios de la compañía UBER son:</p> <p>SoftBank Group Corp. Esta empresa, a través de SB Cayman 2 Ltda, sociedad constituida en Gran Caiman y controlada por filiales del SoftBank en EE.UU. y el Reino Unido, tiene la participación mayoritaria en UBER correspondiente al 16.3% del total de las acciones. El SoftBank Group tiene origen en Japón y su actividad comercial se ubica en los mega negocios de las telecomunicaciones, la internet, los servicios tecnológicos, la robótica, los</p> <p>¹ “Uber se estrena en la bolsa de Nueva York”. Disponible en: https://www.dinero.com/internacional/articulo/uber-se-estrena-en-la-bolsa-de-nueva-york/271653</p> <p>² Disponible en https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm#toc647752_16</p>	<p>servicios energéticos, el mercado de fondos de inversión el <i>marketing</i>, entre otros. Este grupo económico es dueño de Yahoo Japón y es el principal comercializador de las marcas Apple y Google en dicho país. El SoftBank Group ocupa el puesto 87 de las empresas más grandes del mundo según su valorización bursátil en 2019.</p> <p>Benchmark Capital: Se trata de una sociedad constituida en California y es la segunda compañía con mayor participación en UBER con el 11% del total de sus acciones. Benchmark Capital es un fondo de inversión dedicado a invertir capital semilla en <i>startups</i>. Entre las plataformas más reconocidas que Benchmark Capital ha fundado se encuentran: DropBox, Twitter, Uber, Snapchat e Instagram. Benchmark Capital es, a su vez, una compañía controlada por fondos de capital especulativos de origen noruego y británico.</p> <p>Expa-I, LLC: Compañía constituida en San Francisco que cuenta con el 6% de la participación accionaria en UBER. Expa es una “incubadora” de <i>startups</i> encargada de hacerlas atractivas para recibir financiación por parte de fondos de inversión privados. La compañía opera en <i>Silicon Valley</i>, EE.UU., y cuenta con un fondo de inversión financiado, entre otros, por integrantes del cuerpo directivo de Google, por Richard Branson fundador de Virgin, el CEO de HP y el Rothschild Investment Trust, fondo de inversiones británico.</p> <p>El fondo público de inversiones del Reino de Arabia Saudita: Empresa pública del Reino de Arabia Saudita cuya participación accionaria en UBER representa el 5.3% del total de sus acciones.</p> <p>Alphabet – Google: Compañía constituida en California que cuenta con acciones en UBER que representan el 5.2 de la composición accionaria de la misma. Alphabet, cuya principal filial es Google, se ubica en el cuarto puesto de las empresas más grandes del mundo según su capitalización bursátil.</p> <p>Otros accionistas minoritarios de UBER son: Morgan Stanley & Co y Goldman Sachs & Co. en calidad de representantes estas y otras 28 compañías, principalmente financieras, entre las que se destacan: Barclays Capital Inc, Citigroup Global Markets Inc, Deutsche Bank Securities Inc, HSBC securities (USA) Inc. Lo anterior ratifica que UBER es una empresa estrechamente ligada al capital financiero internacional.</p> <p>Por su parte, Cabify es una empresa constituida en Madrid, España. También reconocida como una de las “empresas unicornio”, la única de España, en 2018 Cabify se fusionó con Easy, creando el holding Maxi Mobility. Este holding se encuentra financiado, principalmente, por:</p> <p>³ Información obtenida de: https://techcrunch.com/2016/03/30/expa-opens-up-expa-labs-giving-companies-500k-in-funding/?_ga=2.158574140.728949516.1594279430.365124077.1594279430</p>

Rakuten Capital: Este grupo económico es dueño de la tienda en línea más grande en el mercado japonés, se ubica dentro del top 100 de la lista Forbes de las empresas digitales y en el top 1.000 de la lista Forbes de las empresas más grandes del mundo⁴.

The VentureCity: Compañía constituida en Madrid, España. Se trata de una “incubadora” de startups encargada de hacerlas atractivas para ser financiadas por fondos de inversión privados. Ente los principales socios de The VentureCity, que se promueve como la incubadora de mayor capacidad ubicada por fuera de *Silicon Valley*, se encuentran Microsoft, Microsoft for Startups y Amazon Web Services, esta última de propiedad del hombre más rico del mundo: Jeff Bezos.

Endeavor Catalyst: Empresa constituida en Nueva York como fondo de inversión y promotor de emprendimientos o startups. Algunos de los socios o financiadores de los fondos de Endeavor son la Corporación Financiera Internacional, entidad del Grupo Banco Mundial, Intel, PayPal, The VentureCity, Telefónica Ventures y decenas de fondos de inversión.

Otros inversores del holding Maxi Mobility son: el fondo de inversiones GAT Investments, de origen alemán y con presencia en Dubai y Luxemburgo; Lil Ventures, fondo de inversiones constituido en Ciudad de México y que tiene por socios a Sony Innovation Fund y Alphabet-Google, entre otros.

Por otra parte, son varios los continentes en los que la ilegalidad de UBER, Cabify y similares ha sido rechazada por tribunales o legislaciones. A continuación registramos los casos más relevantes.

1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea -TJUE- se pronunció sobre la ilegalidad de UBER. Mediante fallo del 20 de diciembre de 2017 el TJUE sentenció que UBER es una empresa de transporte público y no una plataforma que permite la intermediación entre el usuario y el conductor del vehículo.

En particular, sobre las características del servicio de esa empresa indicó el TJUE que **“debe considerarse que este servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de «servicio de la sociedad de la información», sino a la de «servicio en el**

⁴ Disponible en <https://www.forbes.com/companies/rakuten/#6a36f5e67172>

⁵ Disponible en <https://theventure.city/nuestros-partners/>

⁶ Disponible en: <http://endeavor.uberflip.com/4/1111642-2019-endeavor-catalyst-annual-report/19/>

ámbito de los transportes”⁷. Así, el TJUE rechazó la argumentación de la empresa que negaba su condición como prestadora de servicios de transporte.

2. Londres

En noviembre de 2019, la *Transport for London* (TfL), autoridad reguladora de transporte en la capital del Reino Unido, negó por segunda vez a UBER la licencia para operar su filial de taxis privados en dicha ciudad. Esta decisión se tomó tras considerarse que la plataforma “es un riesgo para la protección y seguridad de los pasajeros”. El principal argumento del TfL reside en que la aplicación permitía una alta facilidad de falsificar la identidad del conductor, práctica que fue recurrente, afectando la seguridad de los usuarios.

3. Alemania

La Corte regional de Frankfurt falló en contra de UBER porque su operación en ese país se realizaba por medio de empresas de alquiler de coches que tramitan los pedidos, lo cual viola las leyes de competencia leal en Alemania⁸. El Tribunal dice que la compañía es mucho más que solo un intermediario que conecta conductores con usuarios. “Para los pasajeros, Uber es quien provee el servicio”, afirmó la Jueza Annette Theimer, quien agregó que UBER es quien elige los conductores y fija los precios.

4. Barcelona

El 31 de enero de 2019 las autoridades de la capital de Cataluña, España adoptaron una nueva normatividad para regular la prestación del servicio de individual de pasajeros. Similar normatividad se adoptó en Valencia, España. Como consecuencia de lo anterior, UBER y Cabify anunciaron que cesarían operaciones⁹ en las ciudades mencionadas y, con tono de chantaje a las autoridades, el gerente de la primera indicó que la empresa no volvería hasta que se cambie la regulación a favor de los intereses de UBER¹⁰. Esta es la segunda vez en la que UBER se retira de las calles de Barcelona.

⁷ Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala). Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Disponible en: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jspx?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

⁸ “Londres deniega a UBER licencia para operar en sus calles”. https://elpais.com/economia/2019/11/25/actualidad/1574676876_162836.html

⁹ “Un tribunal prohíbe a UBER operar en Alemania”. https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/12/19/companias/1576759494_109827.html

¹⁰ “UBER y Cabify anuncian que dejan Barcelona por regulación del Govern”. <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20190131/uber-abandona-barcelona-despues-decreto-govern-7277878>

¹¹ “Uber descarta volver a Barcelona mientras no cambien la regulación”. <https://www.europapress.es/economia/transportes-00343/noticia-uber-descarta-volver-barcelona-mientras-no-cambie-regulacion-20191016113830.html>

5. Dinamarca

En 2017 UBER anunció que dejaría de prestar servicios en Dinamarca por la ley sobre taxis del país. La nueva ley abrió el mercado a nuevas empresas además de las compañías de taxi, pero obligando a las empresas a tener sensores en el asiento, taxímetros y cámaras de vigilancia. A pesar de lo anterior, la empresa mantuvo sus operaciones ilegales, motivo por el cual varios de los conductores afiliados a la plataforma fueron multados por el incumplimiento de la nueva reglamentación¹².

6. Hungría

UBER abandonó Hungría en julio de 2016 cuando el Gobierno aprobó una ley que permitía bloquear el acceso a la internet a quien ofreciera “servicios ilegales”, según informó Reuters.

7. Bulgaria

En Bulgaria fue prohibida la prestación de servicios por parte de la empresa UBER atendiendo a que violaba las normas de competencia. Junto a la prohibición se le impuso sanción económica a UBER equivalente a 50.000 euros, de los cuales 25.000 euros correspondían a la sanción por la competencia desleal y los otros 25.000 euros correspondían a la multa por no haber colaborado durante la investigación. La nueva normatividad en este país exige a las empresas prestadoras del servicio a contratar a los conductores y pagar su seguridad social, condición que no cumplía la empresa.

8. Turquía

Un tribunal turco declaró la ilegalidad de UBER tras una acción judicial interpuesta por parte de una asociación de taxistas¹³. A principios de enero de 2020, un portavoz parlamentario dijo que la prohibición podría ser revisada si UBER cumplía las normas vigentes.

En suma, la experiencia internacional demuestra que las plataformas de servicio tipo taxi operan a nivel global incumpliendo de manera constante los ordenamientos jurídicos de los lugares en donde operan. A los anteriores casos de declaratoria de ilegalidad o ajuste regulatorio para impedir las prácticas ilegales de UBER, Cabify y similares se suma el caso colombiano que se expondrá en el apartado c) de la presente exposición de motivos.

¹² “Conductores de UBER en Dinamarca tendrán que pagar multa por cada trayecto realizado”. <https://es.reuters.com/article/topNews/idESKCN1L1U0XF-0ESTP>

¹³ “La maldición de UBER. En siete países le echaron antes de Barcelona”. https://www.economiaidigital.es/directivos-y-empresas/la-maldicion-de-ubersiete-paises-le-echaron-antes-de-barcelona_603584_102.html

b. El servicio de transporte terrestre individual tipo taxi en Colombia

El servicio de transporte terrestre individual de pasajeros se caracteriza por ser un servicio de alta regulación por parte del ordenamiento jurídico colombiano. La regulación del mismo tiene como fundamento constitucional la libertad de la actividad económica y de la iniciativa privada dentro de los límites del bien común, entendiendo que se trata de un servicio que acarrea obligaciones y que guarda relación con el interés social (artículo 333 de la Constitución Política). A su vez, en el servicio de transporte terrestre individual de pasajeros interviene el Estado toda vez de que el servicio involucra la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano (artículo 344 de la Constitución Política).

La Corte Constitucional ha tenido la oportunidad de resaltar las anteriores características que son propias del sistema de transporte público. Por ejemplo, en la sentencia C-408 de 2004 indicó:

“Dentro de la regulación del transporte público, el legislador al expedir el Estatuto del Transporte, dispuso que ese servicio público puede ser prestado por empresas o personas naturales o jurídicas legalmente constituidas de conformidad con lo que para el efecto disponga la ley y **previa obtención de la habilitación o expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación**. Significa lo anterior que quien aspire a la prestación de dicho servicio debe acreditar el cumplimiento de ciertos requisitos establecidos en la ley, relacionados con la organización, capacidad técnica y económica, comodidad, seguridad, propiedad, y en general todos los elementos e instrumentos indispensables para garantizar la calidad y eficiente prestación del servicio, en atención a los intereses jurídicos que se pretenden proteger, pues como se señaló **en la prestación de dicho servicio público se encuentra involucrado el interés general, la seguridad y protección de los usuarios del servicio, así como de peatones y en general quienes se desplazan por las vías públicas**.

...
Así las cosas, quien haya cumplido los requisitos que por ministerio de la ley se exigen para la prestación del servicio público de transporte, y **en tal virtud haya obtenido la habilitación y permiso correspondiente**, puede ejercer libremente su actividad económica dentro de los límites que para el efecto establezcan la Constitución y la ley. Cosa distinta es pretender prestar el servicio en cuestión sin el cumplimiento de los requisitos exigidos, porque, si bien la Constitución garantiza la libertad de empresa como base del desarrollo, ella tiene una función social que implica obligaciones, mucho más, si se trata de un servicio público en donde la participación de los particulares debe ser especialmente regulada, vigilada y controlada por el Estado, pues su deber es garantizar la prestación eficiente del

<p>mismo, en aras del bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población”. (Énfasis fuera del texto original)</p> <p>Posteriormente, en sentencia C- 033 de 2014 la Corte Constitucional indicó:</p> <p>“El servicio público de transporte presenta las siguientes características: i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida”. (Énfasis fuera del texto original).</p> <p>Aunado a lo anterior, el legislador se ha ocupado de la materia ratificando los elementos característicos de este servicio. En primer lugar, mediante la Ley 105 de 1993, “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, se estableció la Ley Marco del transporte público que determina los principios fundamentales y los principios generales sobre el transporte.</p> <p>Entre otros principios contenidos en la Ley 105 de 1993 se destacan como fundamentales: el de intervención del Estado en la regulación del servicio (Artículo 2.b), el derecho fundamental a la libre circulación de las personas dentro del territorio nacional en el marco de los límites establecido por la Ley (Artículo 2.c). A su vez, son relevantes como principios: el carácter de servicio público del transporte bajo regulación del Estado (Artículo 3.2), la libertad de empresa en el marco de la habilitación legal que defina el Estado tendiente a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante (Artículo 3.6) y la obligatoriedad de prestar el servicio bajo permiso otorgado por autoridad competente (Artículo 3.7).</p>	<p>Posteriormente, el Congreso de la República reglamentó el servicio público esencial mediante el Estatuto Nacional de Transporte, Ley 336 de 1996. Este estatuto define el transporte como un servicio público esencial (Art. 5). A su vez, el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, establece que “<i>por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional</i>” (Énfasis fuera de texto).</p> <p>El artículo 11 de la Ley 336 de 1996 establece que “<i>las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar</i>”. (Énfasis fuera de texto). Por tanto, no cabe duda de que no puede existir, a la luz del ordenamiento jurídico colombiano, prestador del servicio público de transporte sin que ostente una autorización previa para operar debidamente otorgada por autoridad competente. La anterior disposición se complementa mediante el artículo 23 de la Ley en tanto exige a las empresas registrar o matricular los equipos destinados para el servicio.</p> <p>En lo que respecta a la fijación de tarifas la norma señala en su artículo 29 que tendrá el Ministerio de Transporte la obligación de “formular política y fijar criterios” de las tarifas. El anterior le impide a cualquier prestador del servicio, sea público o particular, suplantar al Ministerio en la formulación de dichas políticas y criterios. El anterior artículo fue reglamentado por el Ministerio mediante la Resolución 4350 de 1998, norma en la que se fijaron doce criterios (variables, fijos y de capital) por los que se calcula la estructura de costos de la actividad económica del transporte público y, por ende, la tarifa por la prestación del respectivo servicio. Cabe destacar que, entre otros, la norma contempla como costos variables los salarios y prestaciones sociales que forman parte de los derechos laborales de los conductores de los taxis.</p> <p>Junto con la ya indicada, el Estatuto Nacional de Transporte contiene disposiciones tendientes a la protección de los conductores y los usuarios. En ese orden de ideas, impone a las empresas habilitadas para prestar el servicio la obligación de verificar que los conductores tengan licencia de conducción, vigente y apropiada. Igualmente, las empresas habilitadas deben verificar que los conductores estén debidamente afiliados al sistema de seguridad social (artículo 34). Aunado a lo anterior, el Estatuto de Transporte crea garantías en materia laboral para los conductores al indicar que estos “serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo” (artículo 36).</p> <p>La regulación de la prestación del servicio público de transporte incluso exige una capacitación especial para las personas que quieran conducir un vehículo de servicio público (artículo 16 de la Ley 769 de 2002), motivo por el cual se ratifica la idea de que no cualquier persona puede prestar el servicio público sino aquella capacitada para hacerlo.</p>
<p>Las anteriores disposiciones han sido desarrolladas normativamente por el Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del sector transporte. Este Decreto ratifica que los servicios de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y de transporte terrestre automotor especial: i) son servicios de carácter público; ii) sólo pueden ser prestados cuando exista habilitación para ello por parte de la autoridad competente, <i>so pena</i> de que se le imponga sanción por operar sin habilitación; iii) son servicios en los que las tarifas son fijadas por autoridades municipales y no por las empresas, los conductores de los vehículos o intermediarios; iv) las empresas habilitadas deben cumplir con unos requisitos mínimos en cuanto al registro de los vehículos y de sus conductores, así como que tienen el deber de verificar la afiliación de los mismos al sistema de seguridad social.</p> <p>En suma, el servicio de transporte individual de pasajeros tipo taxi se encuentra altamente regulado por parte del Estado en tanto su carácter público, sólo puede ser prestado a través de empresas habilitadas por las autoridades, son las autoridades estatales las encargadas de fijar las tarifas, las empresas deben cumplir con requisitos mínimos para garantizar la calidad en el servicio a los usuarios y las garantías laborales a los conductores, y es un servicio que debe prestarse mediante equipos debidamente registrados y destinados a la prestación del servicio.</p> <p>c. Ilegalidad de plataformas como UBER y similares</p> <p>Apartir de las diversas disposiciones del ordenamiento jurídico colombiano y al contrastarlas con la práctica comercial de empresas como UBER, Cabify y similares en el mundo, es posible concluir que se trata de empresas ilegales. La anterior conclusión no es una simple conjetura de los autores de la presente iniciativa, la misma ha sido ratificada por diversas autoridades nacionales.</p> <p>A modo de recuento:</p> <p>i) La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionó la ilegalidad de UBER con una multa de 700 salarios mínimos y acusó a la empresa por competencia desleal ante la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionó a UBER COLOMBIA S.A.S. mediante Resolución No. 07838 del 02 de marzo de 2016, ratificando la sanción impuesta en primera instancia. En la primera instancia la Superintendencia de Puertos y Transporte determinó que:</p> <p>“(i) El servicio prestado por los socios y conductores adscritos a la plataforma de que se aprovecha UBER COLOMBIA S.A.S. es, efectivamente, no autorizado”.</p> <p>“(ii) UBER COLOMBIA S.A.S. facilita su prestación en esas condiciones irregulares, mediante la plataforma tecnológica de que se aprovecha, por</p>	<p>tolerancia de acuerdo con las firmas extranjeras UBER TECHNOLOGIES INC y UBER B.V.”.</p> <p>ii) La Secretaría de Movilidad de Bogotá ha realizado múltiples operaciones contra los carros asociados a la plataforma UBER, a los que ha calificado de ilegales. Posteriormente, el secretario de movilidad del Distrito Capital interpuso denuncia penal¹⁴ contra los representantes legales de UBER y Cabify por por incurrir en el delito de usurpación de funciones públicas consagrado en el artículo 425 del Código Penal, delito que se sanciona con entre 16 y 36 meses de cárcel. En particular, la denuncia indica que el delito en el que incurrían las empresas consiste en usurpar la función del Estado de determinar las tarifas que se cobran por la prestación del servicio de transporte.</p> <p>iii) La Superintendencia de Industria y Comercio sancionó a UBER en dos oportunidades. Primero, mediante Resolución 347942 se impuso sanción a la empresa por obstruir investigaciones en su contra. Posteriormente, mediante Sentencia del 20 de diciembre de 2019 las SIC sancionó a UBER por incurrir en actos de competencia desleal por violación de normas y desviación de clientela (artículos 8 y 18 de la Ley 256 de 1996) al prestar irregularmente el servicio público individual de transporte.</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, la SIC ordenó a UBER “que de manera inmediata cesen los actos de competencia desleal mencionados ... que ejecutan haciendo uso de la aplicación Uber”, al igual que ordenó el cese inmediato “de la prestación de servicio de transporte individual de pasajeros bajo las modalidades “Uber”, “Uber X” y “Uber VAN” por medio de la utilización de la aplicación tecnológica “UBER” en el territorio colombiano mediante las páginas web”. Finalmente, la sanción a UBER COLOMBIA S.A.S. impuesta por la SIC incluyó una multa equivalente a \$4.140.580 millones de pesos.</p> <p>iv) Ninguna norma u orden judicial ha declarado la legalidad de la empresa UBER, tampoco ha habilitado a la misma para la prestación del servicio público de transporte individual ni permitido su intermediación para la prestación del servicio. En particular, y contrario a lo que masivamente se informó en algunos medios de comunicación, la Sentencia del Tribunal Superior del Distrito Judicial, Sala Civil del 18 de junio de 2020, mediante la que se revocó la Sentencia de la Superintendencia de Industria y Comercio del 20 de diciembre de 2019, no negó</p>

¹⁴ Denuncia disponible en: <https://manuelsarmiento.com/wp-content/uploads/2018/05/Respuesta-denuncia.pdf>

los hallazgos de la SIC por competencia desleal y desviación de la clientela, prácticas ilegales en las que incurre UBER.

Tal como lo aclaró el Concejal de Bogotá Manuel Sarmiento "La discusión del Tribunal radicó en el término con el que contaba la parte demandante para iniciar la acción, que según la sentencia se limitaba a dos años desde que se tuvo conocimiento del acto de competencia desleal". Por lo que agregó, y con razón, que "¡El fallo no legaliza a Uber!"¹⁵.

Tal como se expuso en el apartado b. de la presente exposición de motivos, sólo son legales los servicios de transporte público de las empresas habilitadas por parte de las autoridades competentes, no siendo UBER una de ellas.

d. Otros argumentos relevantes

Bloqueo de plataformas y su armonía con el principio de la neutralidad del internet

La neutralidad del internet es un concepto cuyo origen se encuentra en el derecho extranjero (principalmente EE.UU.) y que ha sido incorporado en el ordenamiento jurídico colombiano mediante el artículo 56 la Ley 1450 de 2011 (Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014). El concepto de de la neutralidad en el internet implica que el acceso en la internet debe ser libre e ilimitado, sin que existan barreras injustificadas para que cualquier usuario pueda navegar por la red.

El Artículo 56 de la Ley 1450 de 2011 indica que:

"Los prestadores del servicio de internet:

2. No podrán limitar el derecho de un usuario a incorporar o utilizar cualquier clase de instrumentos, dispositivos o aparatos en la red, **siempre que sean legales** y que los mismos no dañen o perjudiquen la red o la calidad del servicio.

...".

El artículo 56 de la Ley 1450 de 2011 fue reglamentado mediante la Resolución 3502 de 2011 de la Comisión de Regulación de Comunicaciones. De las disposiciones de la Resolución se destaca el artículo 3.1 que establece:

"LIBRE ELECCIÓN. El usuario podrá libremente utilizar, enviar, recibir u ofrecer cualquier contenido, aplicación o servicio a través de Internet, **salvo casos que por disposición legal** u orden judicial estén prohibidos o su uso se encuentre restringido.

¹⁵ Trino del Concejal Manuel Sarmiento disponible en <https://twitter.com/mjsarmiento/status/1274055983195660289?s=20>

Adicionalmente, el usuario podrá libremente utilizar cualquier clase de instrumentos, dispositivos o aparatos en la red, **siempre que sean legales** y que los mismos no dañen o perjudiquen la seguridad de la red o la calidad del servicio".

Como se observa, ambas normas garantizan el libre e ilimitado acceso a la internet siempre y cuando estén el marco de unos límites de naturaleza legal. Es decir, que el acceso libre e ilimitado a la internet, aunque debe ser lo más amplio posible, no es absoluto. Por tanto, todo instrumento ilegal dispuesto para el acceso a la red puede ser limitado en los casos en los que una norma o decisión judicial lo indiquen. Aunado a lo anterior, la Resolución 3502 de 2011 de la Comisión de Regulación de Comunicaciones expresamente reconoce que el legislador puede, como se pretende mediante el presente proyecto de ley, limitar el uso de aplicaciones de internet.

Cabe destacar que la obligación de bloquear a las plataformas ilegales, que se le asigna a los ministerios de Transporte y de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, comprende una sanción posterior y no previa. Lo anterior implica que no se trata de una sanción *a priori* a la existencia de aplicaciones sino de una sanción *a posteriori* cuando se identifica que las mismas promueven servicios ilegales de transporte. Aunado a lo anterior, la obligación de bloqueo de plataformas ilegales: i) se consagrará mediante una ley clara y precisa; ii) protege a los agentes del mercado, que se acogen a las disposiciones del ordenamiento jurídico colombiano relativas a la reglas para la prestación del servicio público de transporte, de prácticas anticompetitivas promovidas por agentes que desconocen la Constitución Política, leyes y decretos que reglamentan el servicio público de transporte; iii) en todo caso se deberá garantizar el debido proceso de las plataformas que sean sancionadas.

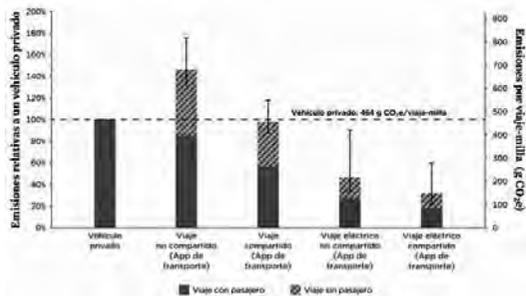
Impactos de las plataformas sobre el medio ambiente

Investigadores del Massachusetts Institute of Technology (MIT) de la Union of Concerned Scientists realizaron una investigación sobre las emisiones de carbonos asociadas a los viajes realizados por las plataformas Lyft y Uber en Estados Unidos. Esta investigación del año 2020 encuentra importantes conclusiones.

En primer lugar, hay un aumento exponencial en los viajes realizados por medio de estas plataformas, donde han superado a los viajes realizados por los taxis. Mientras en 2012 el 2% de los usuarios de taxis eran también usuarios de estas plataformas, para el 2018 aumentó hasta el 83%.

Al evaluar las emisiones de los vehículos que prestan servicio de transporte, comparados con el vehículo privado, los resultados arrojan que los vehículos que prestan servicio por medio de las plataformas digitales son más contaminantes que los vehículos privados, principalmente por el tiempo que recorren la ciudad sin pasajero, lo cual no ocurre en el caso de un vehículo privado.

Emisiones por viaje- millas (g CO2 e) relativas al vehículo privado



Fuente: Union of concerned scientist

La investigación también encuentra que las personas (encuesta realizada en California) que utilizan estas plataformas de transporte han reemplazado en un 15% medios de transporte menos contaminantes como bus o camioneta compartida, tranvía, tren, bicicleta o incluso caminar. Además de los efectos de contaminación, se produce un efecto directo en la congestión y la reducción de ingresos de sistemas de transporte público, afectando principalmente a las ciudades con alta densidad de población. Los viajes de transporte por medio de plataformas producen 69% más emisiones que los viajes en otros medios de transporte que fueron desplazados.

Según la Alcaldía de Bogotá mientras los vehículos privados generan el 2,78% de las emisiones de material particulado en la ciudad, los taxis producen el 0,25%. El aumento de plataformas que ofrecen servicio de transporte en carros no autorizados genera un incremento en las emisiones en la ciudad y la incapacidad de regular o exigir el cumplimiento de normas técnicas para los vehículos que prestan estos servicios.

Impactos de las plataformas sobre el tráfico

Una de las discusiones alrededor del transporte público individual parte de si se requiere una regulación frente a la oferta del servicio, o si se debe dejar ingresar a cualquier individuo que quiera ofrecer el servicio en cualquier momento.

En el transporte público, la intervención del Estado es fundamental para intervenir en la movilidad, los problemas de tráfico y que los ciudadanos puedan desarrollar sus actividades cotidianas de manera adecuada, con criterios de dignidad y calidad de vida.

De esto se desprende los sistemas masivos de transporte, como Metros, articulados

En varias ciudades de Estados Unidos, por ejemplo, se empezó a regular el servicio de taxis en la década de 1920, como respuesta al aumento de taxis en la ciudad, que provocó disminución de tarifas, largas jornadas para los conductores, autos peligrosos y compensaciones inadecuadas para las víctimas de accidentes (Rogers, B., 2015).

Las plataformas y los derechos de los trabajadores

Las plataformas de internet plantean que no tienen una relación laboral con los conductores de los vehículos. Por el contrario, como sucede en el caso de UBER, denominan eufemísticamente a los conductores como "socios conductores". Al afirmar esto, se desprenden de la responsabilidad de asumir los derechos laborales contemplados en la legislación nacional, tales como las obligaciones que recaen sobre las empresas prestadoras de servicios de transporte relacionadas con la verificación de la afiliación de los conductores al sistema de seguridad social, entre otras.

Conforme a un estudio de la Asesoría Técnica Parlamentaria de Chile¹⁶, realizado con base en el estudio "Experiencia Comparada: Uber y la relación con sus conductores" (2017) Álvarez, Weidenslauffer y Abujatum, diversas autoridades judiciales de España, EE.UU, Reino Unido y Brasil han identificado la existencia de relaciones laborales entre la empresa UBER y los conductores de los vehículos que prestan el servicio de transporte.

El pasado 14 de julio de 2020 la Fiscal general de Massachusetts, EE.UU., anunció que demandaran a las plataformas UBER y LYFT por clasificar de manera errónea a sus conductores como contratistas independientes y no como trabajadores. Dijo la Fiscal Maura Healey mediante un tweet que "las empresas multimillonarias no pueden elegir que ley cumplir"¹⁷ e insistió que esas plataformas desconocen los derechos y garantías laborales de los conductores tales como el salario mínimo.

Así, además de las distorsiones en los mercados regulados de transporte público creadas por las plataformas, también existen distorsiones causadas por estas compañías en las relaciones laborales en los países. Por tanto, reglamentar el uso de plataformas dentro del marco constitucional, legal y normativo vigente permite garantizar a los conductores de servicio público las mínimas garantías laborales y asigna a las empresas habilitadas para prestar el servicio obligaciones sobre esta población de trabajadores.

Conclusión:

Los avances tecnológicos brindan facilidades para el acceso a los usuarios y prestadores del servicio de transporte público terrestre individual de pasajeros tipo taxi. Estos avances han sido incorporados al servicio de manera anárquica, al punto de justificar la vulneración de

¹⁶ Informe disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/25909/1/BCN_Uber_Laboral_actualizado_PA_CW_GW_2_.pdf

¹⁷ Ver trino en <https://twitter.com/MassAGO/status/1283046160006086657?s=20>

toda la normatividad vigente que regula el servicio público en detrimento de usuarios, conductores y empresas.

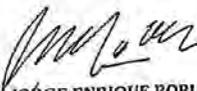
En ese orden de ideas, el proyecto de ley, por medio del cual se autoriza el uso de plataformas tecnológicas en la prestación del servicio de transporte público terrestre individual de pasajeros tipo taxi, busca incorporar en el ordenamiento jurídico la posibilidad del uso de dichas plataformas sin desconocer que se trata de un servicio público sujeto a la intervención del Estado en la economía, tanto por su naturaleza pública como por la medición del interés general. Además, se se reglamenta el uso de plataformas tecnológicas en el marco del reconocimiento de que el servicio público debe ser prestado mediante vehículos específicamente destinados para ello y matriculados a empresas debidamente habilitadas por parte de las autoridades competentes. Finalmente, el proyecto busca eliminar la ilegalidad promovida por las plataformas transnacionales que han hecho a nivel mundial de la ilegalidad su negocio.

REFERENCIAS

Anair, Don, Martin, J., Pinto, M., Goldman, J. (2020). Ride-Hailing's Climate Risks: Steering a Growing Industry toward a Clean Transportation Future. Cambridge, MA: Union of Concerned Scientists. <https://www.ucsusa.org/resources/ride-hailing-climate-risks>

Rogers, B. (2015) "The Social Costs of Uber," University of Chicago Law Review Online: Vol. 82 : Iss. 1 , Article 6.

Atentamente,


JÓRGE ENRIQUE ROBLEDO CASTILLO
 Senador


JÓRGE ALBERTO GÓMEZ GALLEGO
 Representante a la Cámara por Antioquia

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 20 de julio de 2020

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 001/20 Senado “**POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLATAFORMAS DE INTERNET PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS TIPO TAXI**”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador JORGE ENRIQUE ROBLEDO CASTILLO; y el Honorable Representante JORGE ALBERTO GÓMEZ GALLEGO. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 20 DE 2020

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

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ARTURO CHAR CHALJUB

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 002 DE 20 SENADO

por medio de la cual se fortalece la educación en cuidados paliativos.

PROYECTO DE LEY No. ____ de 2020- SENADO

“Por medio de la cual se fortalece la educación en cuidados paliativos”

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
 DECRETA**

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto fomentar y promover la integración de los núcleos básicos de los cuidados paliativos en el plan de estudios de los programas educativos de Psicología, Medicina, Enfermería y Fisioterapia.

Artículo 2°. Plan de Estudio. A partir de 2022, los Planes educativos de Psicología, Medicina, Enfermería y Fisioterapia deberán incorporar de forma transcurricular temáticas de cuidados paliativos en las materias existentes, con el fin de garantizar el derecho efectivo de los ciudadanos colombianos a la atención en cuidados paliativos.

El Ministerio de Educación Nacional reglamentará los parámetros y horas mínimas que deberán cumplir las instituciones de educación superior para este fin, así como la supervisión y cumplimiento de estos.

Parágrafo 1°. En observancia del principio de autonomía universitaria, cada institución de educación superior incluirá contenido que aborde temáticas de cuidados paliativos, en concordancia con sus programas académicos y su modelo educativo.

Artículo 3°. Adiciónese el siguiente parágrafo al artículo 7o de la Ley 1733 de 2014, el cual quedará así:

Artículo 7°.: Talento Humano. Las Entidades Promotoras de Salud (EPS) garantizarán el acceso a la atención de servicios de cuidado paliativo, incorporando a su Red de Atención Instituciones Prestadoras de Salud (IPS) con personal capacitado en cuidado paliativo, al cual le sea ofrecida educación continuada en el tema.

Parágrafo: El Estado promoverá la formación de postgrados y la investigación en cuidados paliativos, y el apoyo a las familias y demás cuidadores en la atención de enfermos crónicos o terminales para que reciban los cuidados paliativos.

Artículo 4°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.


MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
 Senadora de la República
 Partido Centro Democrático

PROYECTO DE LEY No. ____ de 2020- SENADO

“Por medio de la cual se fortalece la educación en cuidados paliativos”

**El Congreso de la República
 Declara**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Todo ciudadano tiene derecho a un tratamiento integral del dolor o cuidados paliativos cuando su estado de salud lo requiera. Así lo establece el marco legal vigente, pero en la práctica, la norma es de papel y, por ejemplo, en el año 2016, según cifras del Observatorio de Cuidados Paliativos, cerca de 82.000 colombianos no pudieron acceder a este tratamiento.

Una de las variables que afecta la garantía efectiva de este derecho es la falta de formación académica en la materia, que deriva en la falta de personal capacitado. Es por ello que la presente iniciativa legislativa pretende fortalecer la formación en estos cuidados paliativos durante de los cursos de pregrado de medicina, enfermería, fisioterapia y psicología y demás ciencias de la salud.

Para justificar esta medida se hizo: (i) Una revisión normativa y jurisprudencial de los cuidados paliativos en Colombia y (ii) Un análisis la formación académica en cuidados paliativos en nuestro país, las cuales se relacionan a continuación y (iii) Una mesa de trabajo el 12 de junio del 2018 con la participación del Gobierno Nacional, la academia y algunos integrantes de las comisiones séptimas. En la socialización del proyecto se contó con el respaldo de ASCOFAME a la iniciativa.

A continuación, se relacionan brevemente cada uno de estos puntos:

(i) Normativa sobre Cuidados Paliativos

De acuerdo con el Código de Ética Médica vigente en Colombia, el fin principal de la medicina es cuidar la salud del hombre, prevenir las enfermedades y mejorar los patrones de vida de la colectividad.¹ En esa línea de propender por cuidar la salud y mejorar sus patrones de vida, se ha desarrollado un despliegue normativo y jurisprudencial en Colombia sobre los cuidados paliativos.

¹ ley 23 de 1981, artículo 1.

La ley más importante sobre la materia es la "Ley Consuelo Devis Saavedra" - Ley 1733 de 2014, que estableció que los cuidados paliativos, entendidos como un tratamiento integral del dolor, eran un **derecho**:

- **Artículo 1°. Objeto.** Esta ley reglamenta el derecho que tienen las personas con enfermedades en fase terminal, crónicas, degenerativas e irreversibles, a la atención en cuidados paliativos que pretende mejorar la calidad de vida, tanto de los pacientes que afrontan estas enfermedades, como de sus familias, mediante un tratamiento integral del dolor, el alivio del sufrimiento y otros síntomas, teniendo en cuenta sus aspectos psicopatológicos, físicos, emocionales, sociales y espirituales (...)

Esta misma Ley definió los cuidados paliativos en su artículo cuarto, como los cuidados apropiados para el paciente con una enfermedad terminal, crónica, degenerativa e irreversible, en la que el control del dolor requiere apoyo médico, social, espiritual, psicológico familiar, durante la enfermedad y el duelo. Asimismo, estableció que el objetivo de estos cuidados es lograr la mejor calidad de vida posible para el paciente y su familia.

En el desarrollo de la Ley 1733, la Resolución 1216 del 2015 reglamentó el acceso de las personas con enfermedades en fase terminal a la atención en cuidados paliativos para mejorar la calidad de vida, tanto de ellos (los pacientes) como de sus familias, mediante un tratamiento integral del dolor.

La Circular 23 de 2016 del Ministerio de Salud, dirigida a las entidades prestadoras de planes de beneficios de los regímenes Contributivo, Subsidiario Especial y de Excepción, a IPS, a entidades territoriales, a talento humano en salud y a usuarios, contiene las instrucciones para la garantía de los derechos de los pacientes que requieran cuidados paliativos, con el objetivo de garantizar una atención integral. Este debe incluir, entre otras cosas, la atención prestada por especialistas en dolor y/o cuidado paliativo y equipos de salud que cuenten con técnicos, profesionales o especialistas del área de la salud, con formación certificada o competencias relacionadas con la atención de pacientes que requieren manejo del dolor y cuidados paliativos.

Jurisprudencia

En **Sentencia T-970 de 2014**, la Corte Constitucional definió los cuidados paliativos y/o ortotanasia, como el tratamiento médico que dignifica la vida de aquellas personas que de forma inevitable van a morir, pero esperan la muerte de forma natural. En el desarrollo de esta definición, la corte estableció que estos cuidados se constituyen como un esfuerzo terapéutico para disminuir al máximo el sufrimiento del paciente que es ocasionado por los efectos colaterales de la enfermedad terminal: *"son una alternativa intermedia entre la eutanasia y distanasia, pues no se prolonga la vida de forma innecesaria y tampoco la termina*

deliberadamente".

De igual forma, en **Sentencia C-233 de 2014** la misma corporación evidenció que las finalidades específicas de los cuidados paliativos son: alcanzar y mantener un nivel óptimo de control del dolor y de los efectos causados por su sintomatología; afirmar la vida y entender el proceso de morir como normal; no apresurar ni posponer la muerte; integrar aspectos psicológicos y espirituales en los cuidados brindados al enfermo y ofrecer las herramientas que permitan a los pacientes vivir de manera activa hasta el momento de su muerte.

Más recientemente, la Corte Constitucional se refirió a los cuidados paliativos en **Sentencia T-721 de 2017**. Allí sostuvo que el derecho fundamental a morir con dignidad tiene múltiples dimensiones, entre las que se puede distinguir la de cuidados paliativos. En este sentido sostuvo la corporación que estos:

"Se deben suministrar a los pacientes que padecen una enfermedad en fase terminal o crónica, degenerativa e irreversible, con alto impacto en la calidad de vida, con el fin de mejorar su calidad respecto del paciente y de su familia, a través de un tratamiento integral del dolor, el alivio del sufrimiento y otros síntomas, teniendo en cuenta aspectos psicopatológicos, físicos, emocionales, sociales y espirituales."

En esta providencia recordó que el cuidado paliativo no está dado únicamente para pacientes en fase terminal, sino también para las personas que padecen enfermedades crónicas, degenerativas, irreversibles y de alto impacto para la calidad de vida. De esta forma, el cuidado paliativo incluye no sólo el manejo del dolor, sino de otros síntomas, teniendo en cuenta aspectos psicopatológicos, físicos, emocionales, sociales y espirituales, tanto del paciente como de su familia. Finalmente, recordó que el otorgamiento de los servicios de cuidados paliativos está a cargo de las E.P.S. públicas y privadas, que deben garantizar cobertura, equidad, accesibilidad y calidad.

Todo el desarrollo normativo en Colombia fue en gran medida una consecuencia del desarrollo internacional sobre la materia. La Organización Mundial de la Salud (OMS) definió los cuidados paliativos como "el cuidado activo total de los pacientes cuya enfermedad no responde ya al tratamiento". En el desarrollo de la definición, se estableció que estos cuidados daban prioridad al control del dolor y a otros síntomas y problemas de orden psicológico, social y espiritual. Siendo el principal objetivo de estos cuidados "proporcionar la mejor calidad de la vida para los pacientes y sus familiares".

Aunque el desarrollo normativo en Colombia significó un avance importante en el marco de la medicina de dolor, no fue suficiente establecer estos cuidados como un derecho, porque en la práctica el acceso a este tratamiento es insuficiente.

(ii) Acceso a cuidados paliativos en Colombia:

Según el informe del Observatorio de Cuidados Paliativos de la Universidad del Bosque, en el año 2016 en Colombia ocurrieron 136.846 muertes por condiciones susceptibles de cuidados paliativos, y solo el 40% tuvo acceso al servicio. Es decir, alrededor de **50.000 colombianos murieron sin los cuidados necesarios para menguar su dolor, o mejorar su calidad de vida.**

De estos casos, 42.856 correspondieron a cáncer, 35.564 a enfermedades isquémicas del corazón, 14.430 casos a enfermedad cerebrovascular y 13.023 casos a la enfermedad pulmonar obstructiva crónica.

El mismo informe revela que departamentos como Putumayo, Guaviare, San Andrés y Providencia, Amazonas, Vichada, Vaupés, Guainía y Arauca **no cuentan con servicios para pacientes terminales.**

Una de las variables que puede explicar la ausencia de este servicio es la falta de formación académica y profesional en esta materia. De acuerdo con el Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES), solo 5 de 57 facultades de medicina del país tienen en la actualidad formación en cuidados paliativos en el pregrado.

En programas de posgrado y cursos adicionales se encuentra que hay 7 programas de especialización, 1 programa de especialización centrado en medicina del dolor, 3 diplomados y programas adicionales como 1 semillero de cuidados paliativos y 3 electivas.

TIPO DE PROGRAMA	DEPARTAMENTO	INSTITUCION	PROGRAMA DE FORMACION
ESPECIALIZACIÓN	ANTIOQUIA	UNIVERSIDAD CES	MEDICINA
		UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA	MEDICINA
		UNIVERSIDAD SAN BUENAVENTURA SECCIONAL MEDELLÍN	PSICOLOGÍA
		UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA	ENFERMERÍA PSICOLOGÍA TRABAJO SOCIAL
		FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DE	MEDICINA

	BOGOTÁ D.C.	CIENCIAS DE LA SALUD	
		UNIVERSIDAD DEL ROSARIO	MEDICINA
		UNIVERSIDAD EL BOSQUE	MEDICINA
DIPLOMADO	BOGOTÁ D.C.	UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA	MEDICINA
		FUNDACIÓN UNIVERSITARIA SANITAS	ENFERMERÍA MEDICINA PSICOLOGÍA TRABAJO SOCIAL
		FUNDACIÓN UNIVERSITARIA LOS LIBERTADORES	PSICOLOGÍA
		UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA	ENFERMERÍA
ELECTIVA	MAGDALENA	UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE COLOMBIA SEDE SANTA MARTA	ENFERMERÍA
	SANTANDER	UNIVERSIDAD DE SANTANDER	ENFERMERÍA
	VALLE DEL CAUCA	UNIVERSIDAD DEL VALLE	ENFERMERÍA
PREGRADO	ANTIOQUIA	UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA	ENFERMERÍA MEDICINA PSICOLOGÍA
	BOGOTÁ D.C.	UNIVERSIDAD DE LA SABANA	MEDICINA
		UNIVERSIDAD DEL ROSARIO	MEDICINA PSICOLOGÍA
		UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA	ENFERMERÍA
	SANTANDER	UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER	MEDICINA
	VALLE DEL CAUCA	UNIVERSIDAD DEL VALLE	MEDICINA
SEMILLERO DE CUIDADO PALIATIVO	SANTANDER	UNIVERSIDAD AUTONOMA DE BUCARAMANGA	ENFERMERÍA

Fuente: Elaboración propia con base en la información del Observatorio de Cuidados Paliativos y el SNIES

Es por lo anterior, que el presente Proyecto de Ley busca materializar el derecho a la atención en cuidados paliativos cuando un ciudadano colombiano lo requiera, mediante el fomento y promoción de la educación en cuidados paliativos a nivel nacional. Esto, garantizando que, en la formación obligatoria de los médicos, enfermeras, psicólogos, trabajadores sociales y fisioterapeutas del país, se incorporen las competencias profesionales para atender a los pacientes en etapa terminal.

Si bien la Constitución Política reconoce el principio de autonomía universitaria en su artículo 69, la presente iniciativa no busca cambiar el Plan Básico de Estudios de Medicina, Enfermería, Psicología y Fisioterapia, sino establecer que de manera transversal en el pensum de estos estudios se deben integrar los **núcleos básicos de los cuidados paliativos, en aras de lograr una mayor protección a los derechos fundamentales a la salud y a la vida digna**, previstos en los artículos 11 y 49 de la Carta de 1991

La Corte Constitucional ha entendido el principio de autonomía universitaria² como la facultad que tienen las universidades para darse sus directivas y regirse por sus propios estatutos. De esta forma, propende por la garantía de cada institución de desarrollar su misión, filosofía y objetivos, en un entorno adaptado a su ideología y los fines académicos que se plantea.

No obstante, lo anterior, es importante recordar que a la luz de la Carta de 1991 ningún principio es absoluto y la autonomía universitaria no es la excepción. Así lo ha entendido también el Tribunal Constitucional, pues ha sostenido que este no se trata de una potestad absoluta, en tanto existen límites a su ejercicio, que están dados principalmente por la Ley y el respeto a los derechos fundamentales. Así pues, ha señalado que la autonomía universitaria se encuentra limitada, entre otras cosas, por "el amplio margen de configuración política que el artículo 150-23 le reconoce al Congreso para expedir las leyes que regirán la prestación efectiva de los servicios públicos, entre los que se cuenta el de educación" y "el respeto por el ejercicio legítimo de los derechos fundamentales, derivado de la obligación que el artículo 2° de la Carta le impone a las autoridades de la República para garantizar y propender por la efectividad de todos los derechos ciudadanos"³

En aras de lograr una protección efectiva a los usuarios del sistema de salud y permitir un acceso a los cuidados paliativos sin que se produzca una limitación desproporcionada al principio de autonomía universitaria, el presente proyecto de

² sentencias T-068 de 2012 (M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub), T-703 de 2008 (M.P. Manuel José Cepeda Espinosa)
³ sentencias T-933 de 2005 (M.P. Rodrigo Escobar Gil), Sentencia T-020 de 2010, (M.P. Humberto Antonio Sierra Porto) y Sentencia T-141/13 (M.P. Luis Ernesto Vargas Silva)

ley busca promover y fomentar la integración a los núcleos básicos de los cuidados paliativos en el plan de estudios de los programas educativos de Psicología, Medicina, Enfermería, Fisioterapia y demás ciencias de la salud.


MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
 Senadora de la República
 Partido Centro Democrático

PROYECTO DE LEY NÚMERO 004 DE 2020
SENADO

por la cual se reglamenta el ejercicio de la Alergología Clínica, sus procedimientos y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY NO. _____ DE 2020

"Por la cual se reglamenta el ejercicio de la Alergología Clínica, sus procedimientos y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1° Definición. Se entiende por Alergología Clínica (Alergología) la especialidad o subespecialidad de la medicina que comprende el conocimiento, diagnóstico y tratamiento de la enfermedad alérgica producida por mecanismos inflamatorios, especialmente de hipersensibilidad, con las técnicas que le son propias.

Parágrafo. El especialista o subespecialista en Alergología Clínica (Alergología), es aquel que haya realizado estudios de medicina y cursado la especialidad o subespecialidad en Alergología Clínica (Alergología) en Facultades de Medicina de Instituciones de Educación Superior en Colombia o en instituciones de reconocida competencia en el exterior y que hayan convalidado su título en Colombia.

Artículo 2° Objeto. La Alergología Clínica (Alergología) estudia los principios, procedimientos, instrumentos y materiales necesarios para diagnosticar y realizar procedimientos terapéuticos óptimos, todo con fundamento en un método científico, académico e investigativo.

Artículo 3° Competencia. La Alergología Clínica (Alergología) participa con las demás especialidades o subespecialidades de la medicina en el manejo integral del paciente y por ende pueden prescribir, realizar tratamientos, expedir certificados y conceptos sobre el área de su especialidad.

Artículo 4° Ejercicio. El médico titulado como especialista o subespecialista en Alergología Clínica (Alergología) es el único autorizado en la República de Colombia para la práctica de esta especialidad o subespecialidad.

Artículo 5° Pertinencia de contar con especialistas o subespecialistas. Las instituciones pertenecientes al Sistema General de Seguridad Social en Salud y prestadores independientes que oferten consulta ambulatoria u hospitalaria que utilicen métodos diagnósticos o terapéuticos de Alergología, tienen que contar por lo mínimo con un médico especialista o subespecialista en Alergología Clínica (Alergología), quien será el encargado de realizar y vigilar la aplicación de estos métodos diagnósticos o terapéuticos, por parte del personal del área de la salud debidamente entrenado.

Parágrafo 1: La adquisición y manejo de los extractos alérgicos o similares para pruebas cutáneas, pruebas epicutáneas e inmunoterapia alérgica deben ser del ámbito profesional solo del Alergólogo clínico o Alergólogo.

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 20 de julio de 2020

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 002/20 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECE LA EDUCACIÓN EN CUIDADOS PALIATIVOS", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por las Honorables Senadoras MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA, ESPERANZA ANDRADE DE OSSO; y el Honorable Representante JUAN FERNANDO ESPINAL RAMÍREZ, CARLOS EDUARDO ACOSTA LOZANO. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 20 DE 2020

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

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ARTURO CHAR CHALJUB

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

Parágrafo 2: Las pruebas cutáneas, las pruebas de exposición controlada con alimentos, medicamentos, desensibilizaciones con alimentos o medicamentos u otro tipo de alérgenos y/o antígenos deben ser realizadas por un Alergólogo clínico o Alergólogo, para la aplicación de los mismos por personal del área de la salud debidamente entrenado.

Parágrafo 3: Sin perjuicio de lo anterior, los anteriores procedimientos a los que hacen referencia los parágrafos 1 y 2, pueden ser realizados por profesionales de la salud con especializaciones o subespecializaciones afines, con la autorización y vigilancia expresa del profesional Alergólogo clínico o Alergólogo.

Parágrafo 4: Las instituciones que oferten estos servicios deberán cumplir los requisitos técnicos y de infraestructura de seguridad reglamentados por el Ministerio de Salud y contar con un especialista o subespecialista en Alergología Clínica (Alergología) para su realización, manejo y vigilancia

Artículo 6° Título de especialista o subespecialista en Alergología Clínica (Alergología). Dentro del territorio de la República de Colombia, podrán llevar el título de médico especialista o subespecialista en Alergología Clínica (Alergología) y ejercer funciones como tal:

a. Quien haya adquirido o adquiera el título en medicina de acuerdo con las leyes colombianas y que haya realizado posteriormente una especialidad o una subespecialidad en un programa de Alergología Clínica (Alergología) en una Institución de Educación Superior debidamente aprobada y reconocida por los organismos competentes del gobierno nacional.

b. Quienes hayan realizado estudios de medicina y cursado la especialidad o subespecialidad en Alergología Clínica (Alergología) en Universidades, Facultades de Medicina o instituciones de reconocida competencia en otros países y siempre que los respectivos títulos estén legalizados en el país de origen de los títulos y sea posteriormente convalidados por las autoridades colombianas, según las leyes, convenios y tratados vigentes.

Artículo 7° Permisos transitorios. Los especialistas o subespecialistas en Alergología Clínica (Alergología) que visiten el país en misión científica o académica y de consultoría, podrán hacerlo por el término de tres (3) meses, prorrogables hasta por otros tres, con el visto bueno del Ministerio de Salud y a petición expresa de una institución de educación superior.

Artículo 8° Del registro y la autorización. Los títulos expedidos por Instituciones de Educación Superior colombianas o los de las Universidades, Facultades o instituciones de reconocida competencia en otros países, debidamente convalidados, de que habla el artículo 5, deberán registrarse ante las autoridades de conformidad con las disposiciones vigentes.

Artículo 9° Modalidad de ejercicio. De acuerdo a la naturaleza de la Alergología Clínica (Alergología) enunciada en el artículo 1, el médico especialista o subespecialista en Alergología Clínica (Alergología), podrá ejercer las siguientes funciones de manera individual y/o colectiva, en el ámbito privado o como servidor público y/o empleado particular:

<p>a. Asistenciales: evaluando la situación de salud, elaborando el diagnóstico de la Alergología Clínica (Alergología); planeando y ejecutando la atención integral del paciente, la familia y la comunidad.</p> <p>b. Docente: Preparando y capacitando el recurso humano a través de la enseñanza elaborada en los programas universitarios y de educación médica continuada.</p> <p>c. Investigativa: Realizando un programa y estudios que contribuyan al avance de la tecnología y de la práctica de la Alergología Clínica (Alergología), de su proyección en otros campos de la salud y en el desarrollo de la especialidad o la subespecialidad misma.</p> <p>d. Administrativa: Contribuyendo en el manejo de las políticas de salud, orientadas al desarrollo de la Alergología Clínica (Alergología). En la dirección de servicios y programas de diferente complejidad en el área comunitaria, hospitalaria, ambulatoria, docente e investigativa.</p> <p>Artículo 10° Derechos. El médico especialista o subespecialista en Alergología Clínica (Alergología) al servicio de entidades pertenecientes al Sistema General de Seguridad Social en Salud tendrá derecho a:</p> <p>a. Acceder al desempeño de funciones y cargos de dirección, conducción y orientación institucionales, manejo y asesoría dentro de la estructura orgánica del sistema de Seguridad Social Integral.</p> <p>b. Recibir los elementos básicos de trabajo de parte de los órganos que conforman el sistema de Seguridad Social Integral, para garantizar un ejercicio idóneo y digno de la especialidad o la subespecialidad en Alergología Clínica (Alergología).</p> <p>c. Ser clasificado como profesional universitario con título de especialista o subespecialista y recibir la asignación salarial correspondiente a su clasificación.</p> <p>Artículo 11° Se crea el Comité Nacional del Ejercicio de la especialidad o la subespecialidad en Alergología Clínica (Alergología) en Colombia, que como organismo tendrá carácter asesor, consultivo y de control del ejercicio de la práctica de la Alergología Clínica (Alergología) en la República de Colombia y que estará conformado por:</p> <p>a. El Viceministro de Salud o su representante, quien lo presidirá.</p> <p>b. El Presidente de la Asociación Colombiana de Alergia, Asma e Inmunología (ACAAI) o su representante.</p> <p>c. El Director de la Asociación Colombiana de Facultades de Medicina (ASCOFAME) o su representante.</p> <p>d. El Director de la Asociación Colombiana de Sociedades Científicas o su representante.</p> <p>e. Un Representante de los programas académicos de la Especialidad o subespecialidad en Alergología Clínica (Alergología) que será nombrado por los coordinadores de los programas y que liderará el funcionamiento del Comité.</p> <p>Artículo 12° Funciones. Las funciones del comité serán:</p> <p>a. Actuar como órgano asesor y consultivo del Gobierno Nacional en materia de su especialidad o subespecialidad médica.</p> <p>b. Actuar como organismo asesor y consultivo del ejercicio de la profesión de la Especialidad o subespecialidad en Alergología Clínica</p>	<p>(Alergología) y de instituciones universitarias, clínicas o de salud, que requieran sus servicios y para efectos de la reglamentación o control del ejercicio profesional de la Especialidad o subespecialidad en Alergología Clínica (Alergología).</p> <p>c. Ejercer vigilancia, contribuir con las autoridades estatales, para que la profesión no sea ejercida por personas no autorizadas ni calificadas legalmente.</p> <p>d. Contribuir en la vigilancia de los centros médicos de Alergología Clínica (Alergología) que conforman el Sistema General de Seguridad Social en Salud cumplan con los requisitos que el Ministerio de Salud establezca y permisos de funcionamiento.</p> <p>e. Darse su propio reglamento.</p> <p>Artículo 13° Programa de re-acreditación. El comité nacional del ejercicio de la especialidad o subespecialidad tendrá a su cargo la reglamentación de un programa de re-acreditación para todos los especialistas o subespecialista que ejerzan la Alergología Clínica (Alergología), con el fin de promover la educación continua y garantizar la calidad e idoneidad de los servicios prestados a la comunidad.</p> <p>Artículo 14° Ejercicio ilegal. El ejercicio de la especialidad o subespecialidad de la Alergología Clínica (Alergología) por fuera de las condiciones establecidas en la presente ley se considera ejercicio ilegal de la medicina, pues representa una mala práctica que puede ocasionar consecuencias legales y económicas para el profesional que incurra en dicho ejercicio y para los entes habilitantes.</p> <p>Artículo 15° Responsabilidad profesional. En materia de responsabilidad profesional, los médicos con especialidad o subespecialista en Alergología Clínica (Alergología) a que hace referencia la presente Ley, estarán sometidos a los principios generales de responsabilidad de los profesionales de la salud. Las conductas éticas, legales, disciplinarias, fiscales o administrativas, serán las establecidas para todos los profesionales de la salud y las normas generales.</p> <p>Artículo 16° Normas complementarias. Lo no previsto en la presente Ley, se regirá por normas generales para el ejercicio de las profesiones de la salud.</p> <p>Artículo 17° Vigencia. Esta Ley regirá a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p style="text-align: center;">  GABRIEL JAIME ESCOBAR OCAMPO Senador de la República </p>
<p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>Los factores determinantes de la demanda médica de una población son: el perfil demográfico, el perfil epidemiológico, los factores culturales, las barreras de acceso, el nivel de formación, el nivel de ingreso y el sistema de salud. A continuación, se presenta el análisis de estos factores y la forma en cómo justifican la existencia de los programas de Alergología Clínica (Alergología).</p> <p>1. Las Alergias en Colombia</p> <p>Existe una tendencia mundial al incremento de las enfermedades alérgicas y Colombia no es la excepción (1). Colombia es un país con una altísima prevalencia de enfermedades alérgicas en el contexto mundial: como ejemplo, en rinoconjuntivitis es el quinto país del mundo en adolescentes y el octavo en población infantil (Estudio ISAAC) (2). Se estima que las alergias afectan a la tercera parte de la población mundial (3-5). La rinitis, el asma y la dermatitis son las enfermedades crónicas más frecuentes de la infancia y su falta de control lleva a un deterioro progresivo de la salud de los pacientes y pérdida de días escolares/laborales, lo que tiene como consecuencia un alto costo económico sin contar los recursos requeridos para su tratamiento y diagnóstico. La rinitis afecta alrededor de 30% de la población (4, 6) y ha sido reconocida como un importante factor de riesgo para el asma. Se estima que 11% de los colombianos tienen asma, siendo más frecuente en la infancia con 20% de los niños presentando sibilancias recurrentes. Aunque las muertes por asma parecen ir en descenso, la frecuencia actual de 1.7 muertes por cada 10.000 habitantes en Colombia aún sigue siendo alta si la comparamos con otros países de Latinoamérica y del mundo (7, 8). La dermatitis atópica afecta al 5% de la población y es considerada la enfermedad cutánea crónica más frecuente. En sus presentaciones más severas afecta la calidad de vida del paciente y su familia, incluso más que otras enfermedades crónicas como la diabetes o la hipertensión (9). También se ha asociado a una alta tasa de ideación suicida. Un punto importante y de alto impacto para el paciente es que las enfermedades alérgicas suelen presentarse de manera conjunta ya que comparten mecanismos fisiopatológicos: alrededor del 80% de los pacientes con asma padecen rinitis y además 20% dermatitis atópica lo que hace que su manejo y tratamiento tenga un alto costo tanto para el paciente como para el estado ya que deben tener múltiples controles por diversas especialidades. Estos pacientes con varias alergias pueden ser manejados de forma integral por la especialidad o subespecialidad de Alergología Clínica (Alergología) lo que reduciría las necesidades de consulta a diversas especialidades con el consecuente ahorro de tiempo, dinero y recursos tanto para el paciente como para el Estado. Adicionalmente, la sobrecarga de pacientes en las múltiples especialidades que manejan por separado cada una de las alergias, limita su capacidad de atención y aumenta el costo económico para el sistema de salud.</p> <p>La Alergología Clínica (Alergología) surge en Europa y Estados Unidos como una especialización transversal enfocada en el manejo diagnóstico y terapéutico de las reacciones de hipersensibilidad, sea cual fuere el órgano o sistema afectado, permitiendo al paciente un manejo integral. En Estados Unidos y en España, existen escuelas de Alergología desde hace más de 50 años. La presencia de alergólogos en estos países ha demostrado tener como consecuencia un manejo integral del paciente alérgico, mejorando su control de síntomas y reduciendo el uso de medicamentos farmacológicos, el</p>	<p>número de consultas médicas, con el consecuente ahorro económico y de tiempo para el paciente y sistema de salud (10)(11).</p> <p>2. Impacto de la Alergología en el sistema de salud de Colombia</p> <p>La Seguridad Social en Colombia es un servicio público obligatorio. El Sistema general de seguridad social en salud (SGSSS) se creó mediante la Ley 100 del 23 de diciembre de 1993, con el objeto de dotar de una nueva organización al sector salud, de modo que se hiciera posible la gradual y progresiva ampliación de coberturas y el acceso a la salud para toda la población del país. A su vez, esta transformación implicó el rediseño de la estructura existente hasta el momento, en gran parte definida por la Ley 10 de 1990, la Ley 60 de 1993 y la Ley 715 de 2001. Esta organización del sistema implica que el estado asume buena parte de los costos de las enfermedades de su población, por lo que es necesario desarrollar medidas tendientes a mejorar la eficacia en los tratamientos pero a su vez reducir los costos para el estado.</p> <p>En Colombia, en los últimos 20 años varios estudios han mostrado que, al igual que el resto del mundo, las alergias vienen en aumento generando un alto costo para los colombianos ya sea de forma directa (paciente) o indirecta (aportantes al sistema contributivo). En la búsqueda de soluciones a las necesidades de la población, la Universidad de Antioquia en cabeza del Dr. Ricardo Cardona Villa asumió la responsabilidad social de abrir el programa en Alergología Clínica hace 14 años con el cual, a partir de la formación de médicos especialistas en alergias, buscaba enfrentar de forma integral la creciente frecuencia de alergias y de forma secundaria, reducir los costos económicos y de tiempo para el paciente y el sistema de salud. Al igual que en otros países de Latinoamérica, la organización del programa en Alergología Clínica en Colombia se hizo utilizando como referentes los programas de Alergología en España. Aunque existen diferencias curriculares, todas las instituciones académicas deben cumplir unos requisitos mínimos en el programa que varía según la especialización o subespecialización. Así mismo en la actualidad se están abriendo otros programas en Alergología.</p> <p>Los objetivos formativos de esta especialidad o subespecialidad son:</p> <ol style="list-style-type: none"> Formar integralmente un especialista o subespecialista en Alergología con un enfoque biopsicosocial sensibilizado y comprometido con la promoción de hábitos de vida saludable, prevención de la enfermedad, el mantenimiento y la recuperación de la salud del niño y el adulto. Promover en el estudiante el aprendizaje autónomo que le permita su permanente actualización y participación en reuniones científicas y tecnológicas de su especialidad y la evaluación crítica de las innovaciones de su campo. Formar un especialista o subespecialista con disposición intelectual y capacidades para desarrollar investigaciones sobre la epidemiología y patogénesis de las enfermedades alérgicas. Proporcionar al estudiante los espacios para la educación que le faciliten su rol en la formulación de diseños educativos comunitarios y asistenciales. Propiciar el desarrollo de competencias administrativas y gerenciales que le permitan el diseño y ejecución de programas preventivos en el marco de la legislación vigente en salud. Velar para que el estudiante, en lo personal y en lo profesional, se desempeñe en un marco ético y bioético.

7. Adquirir los conocimientos teóricos necesarios para comprender la estructura y funcionamiento del sistema inmunológico, sus mecanismos de control y su papel en la defensa biológica del individuo.
8. Conocer e identificar las diversas enfermedades alérgicas, los mecanismos de hipersensibilidad y la fisiopatología.
9. Conocer el fundamento y manejo de la terapéutica empleada convencional y de inmunomodulación avanzada, así como el seguimiento y evolución de los enfermos con procesos alérgicos.

3. Impacto de la Alergología Clínica en Colombia

La enseñanza formal de la Alergología Clínica en Colombia inició en el 2002 en la Universidad de Antioquia, con la creación de la especialidad. Este programa ha permitido aportar al país varias promociones de alergólogos que se han destacado también como científicos y profesores, ejerciendo en prestigiosos centros de investigación y universidades del país y a nivel internacional. Con la creación de este posgrado, se ha formalizado la práctica de la Alergología Clínica, permitiendo la creación de servicios de alergia en la red de salud del país, con el consecuente beneficio para la población. Previo a la formación del programa, los médicos que practicaban la alergología en el país se habían formado en el extranjero, otros realizaban su haber de forma empírica o con conocimientos limitados, lo que en muchas ocasiones generaba una mala práctica médica con costos directos en la salud del paciente y también a nivel económico para el estado. Con la creación del programa formal, los médicos interesados en el campo han tenido acceso a una preparación dentro del territorio nacional de calidad y además esto representa una gran ventaja para la población al haber más facilidad en el acceso a los alergólogos con una certificación adecuada.

A nivel nacional y gremial, los profesionales de la alergología se han organizado hace más de 60 años alrededor de la Asociación Colombiana de Alergia, Asma e Inmunología (ACAAI), la cual ha participado de forma activa en la sociedad divulgando información pertinente para el acceso a los especialistas, la aplicación de medidas de prevención y control en alergias y además, asesorando a varias entidades tanto públicas como privadas en la evitación de prácticas que generen riesgos a la población.

Lo anterior ha generado un impacto favorable entre la comunidad médica y científica del país por sus aportes en la formación de profesionales de diferentes disciplinas; de igual manera entre las autoridades de salud nacionales a través de investigaciones que han dado a conocer la importancia de las enfermedades alérgicas en Colombia y en el mundo. Así mismo los hospitales con servicio de alergología se han visto beneficiados en el desarrollo de la prestación de servicios de salud de los pacientes alérgicos, reduciendo costos en comparación a los que se generaban por una evaluación no integral por diferentes especialistas, lo que resalta la importancia de la creación de nuevos servicios de alergia hospitalarios a nivel nacional.

Por qué se requiere una ley de los programas de Alergología Clínica (Alergología) en la República de Colombia

Actualmente en el país el ministerio de protección social y el ministerio de educación vienen adelantando medidas buscando la mejor preparación de los profesionales de salud colombianos y adicionalmente maximizar el provecho de los recursos económicos de las arcas del estado.

Debido a que las enfermedades alérgicas están en aumento y en varias ciudades de Colombia aún se sigue manejando de forma fragmentada por varias especialidades, los pacientes no tienen un manejo integral, lo que genera un mayor costo económico y menor efectividad de su tratamiento. Adicionalmente, la falta de regulación en el uso de extractos alérgicos tanto diagnósticos como terapéuticos hace que su uso sea potencialmente mal empleado con el riesgo directo para el paciente en quien es aplicado y los sobrecostos mencionados.

Una normatividad clara en el hacer de los programas en Alergología Clínica (Alergología) genera una mejor atención y un compromiso social, tanto del estado como de los profesionales en salud, para la mejor atención del paciente con enfermedad alérgica. Así mismo este compromiso implica una mayor vinculación de los alergólogos al sistema de salud hospitalario, lo que permite un acceso más fácil a técnicas diagnósticas y de tratamiento en este campo para el paciente, y además un mejor control en el hacer profesional que en la actualidad pocos hospitales poseen.

Del Honorable Senado,


GABRIEL JAIME VELASCO OCAMPO
 Senador de la República

REFERENCIAS

1. Cooper PJ, Rodrigues LC, Cruz AA, Barreto ML. Asthma in Latin America: a public health challenge and research opportunity. *Allergy*. 2009;64(1):5-17.
2. Ait-Khaled N, Pearce N, Anderson HR, Ellwood P, Montefort S, Shah J, and the ISAAC Phase Three Study Group. Global of the prevalence of symptoms of rhinoconjunctivitis in children: The International Study of Asthma and Allergies in Childhood (ISAAC) Phase Three. *Allergy*. 2009;64:12-148
3. Dennis RJ, Caraballo L, García E, Rojas MX, Rondon MA, Pérez A, et al. Prevalence of asthma and other allergic conditions in Colombia 2009-2010: a cross-sectional study. *BMC Pulm Med*. 2012;12:17.
4. Chong Neto HJ, Rosário NA, Solé D, Group LAI. Asthma and Rhinitis in South America: How Different They are From Other Parts of the World. *Allergy Asthma Immunol Res*. 2012;4(2):62-7.
5. Dennis R, Caraballo L, García E, Caballero A, Aristizabal G, Cordoba H, et al. Asthma and other allergic conditions in Colombia: a study in 6 cities. *Ann Allergy Asthma Immunol*. 2004;93(6):568-74.
6. Desalu OO, Salami AK, Iseh KR, Oluboyo PO. Prevalence of self reported allergic rhinitis and its relationship with asthma among adult Nigerians. *J Investig Allergol Clin Immunol*. 2009;19(6):474-80.
7. Vergara C, Caraballo L. Asthma mortality in Columbia. *Ann Allergy Asthma Immunol*. 1998;80(1):55-60.
8. Neffen H, Baena-Cagnani CE, Malka S, Sole D, Sepulveda R, Caraballo L, et al. Asthma mortality in Latin America. *J Investig Allergol Clin Immunol*. 1997;7(4):249-53.
9. Solé D, Mallol J, Wandalsen GF, Aguirre V, Group LAIPS. Prevalence of symptoms of eczema in Latin America: results of the International Study of Asthma and Allergies in Childhood (ISAAC) Phase 3. *J Investig Allergol Clin Immunol*. 2010;20(4):311-23.
10. Marshall GD, American Academy of Allergy AtalWC. The status of US allergy/immunology physicians in the 21st century: a report from the American Academy of Allergy, Asthma & Immunology Workforce Committee. *J Allergy Clin Immunol*. 2007;119(4):802-7.
11. Simoens S. The cost-effectiveness of immunotherapy for respiratory allergy: a review. *Allergy*. 2012;67(9):1087-105.

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 20 de julio de 2020

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 004/20 Senado **“POR LA CUAL SE REGLAMENTA EL EJERCICIO DE LA ALERGOLOGÍA CLÍNICA, SUS PROCEDIMIENTOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador GABRIEL JAIME VELASCO OCAMPO. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 20 DE 2020

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

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ARTURO CHAR CHALJUB

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 011 DE 2020
SENADO**

por medio de la cual se reconoce la tejeduría Zenú de la cañaflacha como manifestación del patrimonio cultural inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley ____ de 2020

“Por medio de la cual se reconoce la Tejeduría Zenú de la cañaflacha como Manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:

Artículo 1°. Reconócese la Tejeduría Zenú de la cañaflacha como Manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y postúlese para su inclusión en la Lista de Patrimonio Cultural Inmaterial del Ministerio de Cultura.

Artículo 2°. Facúltase al Ministerio de Cultura para establecer e implementar, en asocio con Artesanías de Colombia, un Plan Especial de Salvaguardia según lo dispuesto en la Ley 397 de 1997 que busque proteger las tradiciones de tejido de cañaflacha y las técnicas ancestrales de cultivo, manufactura y procesamiento de la misma fibra como materialización de la tradición artesanal del pueblo Zenú.

Artículo 3°. Autorícese a la Nación a través del Ministerio de Cultura para asignar los recursos necesarios para el fomento y la protección de la muestra cultural referida en la presente ley.

Parágrafo: Los departamentos y municipios podrán asignar presupuesto para el fomento y la protección de la muestra cultural referida en la presente ley.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

RUBY HELENA CHAGÜI SPATH
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

Proyecto de Ley ____ de 2020

“Por medio de la cual se reconoce la Tejeduría Zenú de la cañaflacha como Manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

(...)
*y con la tierra alcalina
con la bija y con la jagua
se va tiñendo la caña
de negrura cristalina
trenzan los dedos con ritmo
un manantial de luceros
de infinito logaritmo
como es infinito el cielo*

– Benjamin Puche Villadiego –

1. Objeto

El presente Proyecto de Ley busca establecer la Tejeduría Zenú de la cañaflacha como Manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y postúlese para su inclusión en la Lista de Patrimonio Cultural Inmaterial del Ministerio de Cultura.

2. Introducción

La presente iniciativa busca proteger las ancestrales técnicas de tejeduría Zenú de la cañaflacha y recuperar las tradiciones asociadas a ésta. La iniciativa se enmarca en la Ley 397 de 1997 -Ley General de Cultura-, la cual establece la forma según la cual debe inscribirse una manifestación Cultural en la Lista de Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación. En mérito de lo establecido en dicha norma, no se busca inscribir en la mencionada lista a las técnicas de tejeduría por fuerza propia de la ley, sino, atendiendo a sus criterios y lineamientos, que se reconozcan como Muestra Representativa de

Patrimonio Cultural y, presentarlas, a nombre del Congreso mismo como persona jurídica, al Ministerio de Cultura para su inclusión en el catálogo.

Además, es de recalcar que la aprobación de éste proyecto y su eventual sanción como Ley de la República constituiría un desarrollo de las metas propuestas por el Gobierno Nacional en las Bases del Plan Nacional de Desarrollo, donde se propone incluir veinte nuevos ítems a la lista. En el mismo sentido, un apoyo estatal a la tejeduría misma, es concordante con el impulso que desde el Gobierno Nacional se le quiere dar a la Economía Naranja y a las industrias culturales como estas artesanías que constituyen un renglón importante en la economía local de varios municipios de Córdoba y Sucre que han sido reconocidas, en la materialización prístina del sombrero vueltiao, como símbolo de la Nación.

Es claro que se ha avanzado en favor de la salvaguardia de esta herencia de épocas precolombinas, por ejemplo, la protección a la denominación de origen a las técnicas del Tejido hecha por la Superintendencia de Industria y Comercio en 2011. Sin embargo, no es suficiente con la protección comercial de las tradiciones pues en ellas subyace un trasfondo que llega a ser de mayor importancia: las tradiciones ancestrales del pueblo Zenú aún vivo en las sabanas de Córdoba y Sucre.

El invaluable trabajo que Artesanías de Colombia ha hecho en la documentación de las técnicas de cultivo y procesamiento de la Caña Flecha dan cuenta de la importancia de unas tradiciones que van más allá del sombrero mismo, pues constituyen una fuente de refugio –dado que con los tallos de la caña, parecidos al bahareque, se construyen viviendas–, de trabajo –al ser una verdadera industria multifacética que abarca desde el cultivo de la planta hasta la comercialización de los productos terminados– y de encuentro comunitario en el que todos los miembros de las familias participan de los diversos procesos que se desprenden de la planta facilitando la perpetuación de la cultura que pasa de las mujeres a los niños y niñas en estos espacios.

En lo sucesivo nos atenderemos a dos investigaciones hechas por Artesanías de Colombia al respecto, que respaldan lo expuesto anteriormente.

3. La Tejeduría Zenú¹

“El Tejido en Caña Flecha es uno de los elementos que nos permite acercarnos a la diversidad y riqueza cultural del pueblo Zenú y cada textura, color o forma de sus artesanías, reflejan la identidad no solo de quien crea una pieza con sus manos, sino de su familia y entorno.

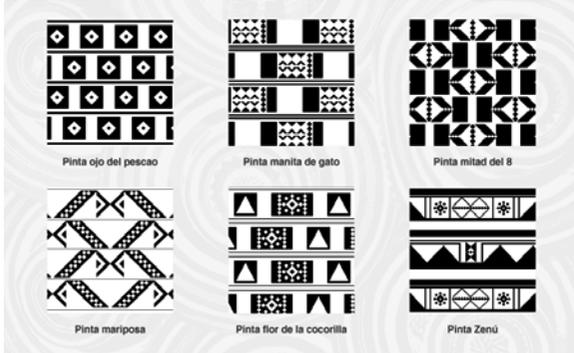
¹ Artesanías de Colombia, (2018).

Es así como los Zenúes han gestado la tradición de entrelazar la Caña Flecha, creando productos que conservan las raíces, las historias, la memoria y el sentir de su etnia; tejiendo en símbolos, la esencia de sus auténticas creaciones.

Estas formas o dibujos que tejen los artesanos Zenú se denominan “pintas” y cada una de ellas, hace alusión a la concepción del origen del mundo, el pensamiento del individuo, a elementos de la fauna y flora de la región y a la diferenciación de los clanes y familias que se pertenece. Las pintas son el resultado de la inspiración, la creatividad, la experiencia, resistencia, pervivencia y el amor por lo que esta comunidad es en sí misma.

Para tejer la diversidad de las pintas, los artesanos deben tener un gran cúmulo de conocimiento y experticia en la técnica, por eso, quienes se dedican a este oficio comienzan a muy temprana edad como el maestro Marcial Montalvo, quien a sus seis años, y gracias a las enseñanzas de sus madre y sus abuelos, comenzó a tejer; “Uno comenzaba a amarrar la palmita que iba quedando de la trenzada de mis padres y luego le ponía cuidado a lo que ellos iban haciendo y ellos le iban explicando a uno cómo se teja”, recuerda el artesano.

Dentro de las pintas tradicionales se han reconocido más de setenta patrones distintos entre los que se destacan: la cocá o gallina guinea, la flor de la cocorilla, el pechito del grillo, la mariposa, el granito de arroz, el ojo de pescado, la flor de limón, flechas, la mano de gato, las patas de armadillo, el piloncito o el pilón, el peine grande y el chiquito el gusano, la araña, dientes de ñeque, flor de totumo.



Muchos de estos diseños han sido creados por los antepasados Zenúes, pero es importante destacar que los talleres artesanales contemporáneos plasman en pintas nuevas, toda su visión y concepto creativo. "Hay unas pintas que tienen alrededor de 200 o 300 años y otras que son inventadas por nosotros y tienen como inspiración 'un pajarito o cualquier objeto' entonces, uno se lo inventa en el pensamiento y después, lo teje en la trenza", nos cuenta Marcial Montalvo.

Pero el color también es fundamental en este proceso creativo porque con el blanco y el negro, principalmente, se reflejan las emociones y los sentimientos de sucesos que inspiran pintas como la "boquita del grillo, que fue creada entre los años 1902 y 1905, cuando el territorio que habitaban los Zenú sufrió una plaga de langostas que arrasaban con todos sus cultivos".

El sombrero vueltiao, Símbolo Cultural de nuestra nación desde 2004 y que en su forma circular expresa la concepción del mundo, es una pieza insigne tanto para los Zenú como para los colombianos. Buscando proteger su identidad, el Resguardo Indígena Zenú de San Andrés de Sotavento logró en 2011, la declaración de Denominación de Origen para este producto" (Artesanías de Colombia, 2018).

4. Desde su recolección hasta su confección²

La siguiente, es una infografía hecha por Artesanías de Colombia que ilustra el procesamiento de la Caña Flecha desde su recolección hasta su confección en las trenzas que luego formarán parte de las diferentes artesanías que pueden ser manufacturadas:

² Artesanías de Colombia, (2016).

4.1 RECURSO NATURAL

Caña Flecha: La materia bruta para elaborar el Nepa de la trenza del sombrero es la palma tropical llamada "Caña Flecha" (*Gynenium Sagithatum*) similar a la Caña Brava.

Zonas de Cultivo: La Caña Flecha es una palma propia de la región. Actualmente por la ganadería extensiva de la sabana de Sucre y Córdoba, han desaparecido los cultivos, a excepción de los del bajo Sinú y San Jorge, especialmente en las poblaciones de San Marcos y el Viajano.

Cultivo: La palma se da en tierras bajas, húmedas y pantanosas de forma silvestre, pero los campesinos las cultivan en sus predios en pequeña escala, generalmente en los sembrados de maíz. La semilla se planta cerca de la mata de maíz y se deja crecer a la altura de 50 centímetros de alto durante dos meses. Luego se trasplanta a tierras pantanosas.

Clases: Existen tres variedades de Caña Flecha: Martínera, criolla y Costera. La Criolla es la más adecuada por su textura, flexibilidad y color. Es utilizada para los sombreros "finos" 21 y 19 especialmente. La Martínera par el 15 y la Costera para el 11, o los sombreros de muy baja calidad.

Sin embargo los sombreros 15 y 11, también son tejidos con Criolla o combinaciones de las tres. Existe diferencia de calidad, en cada variedad de la Caña Flecha, debido al lugar, clima, pantano y tiempo de cosecha. Los artesanos afirman que la Nepa adquiere mayor calidad, según la altura de la mata, la forma como es raspada y teñida.

Otras utilidades: El tallo de la caña, parecido al bahareque, se utiliza para la construcción de las casas, ranchos y cercas; y en algunas regiones se utiliza como cañas de las flechas de pescar. Razón por la cual algunos investigadores le atribuyen el nombre de "flecha".

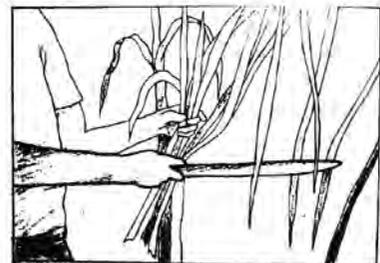
4.2 RECOLECCIÓN DESHOJE

A los dos meses de cultivo, cuando la hoja tiene un metro de largo aproximadamente, se corta con machete y se "arruma" en montones para ser raspada.



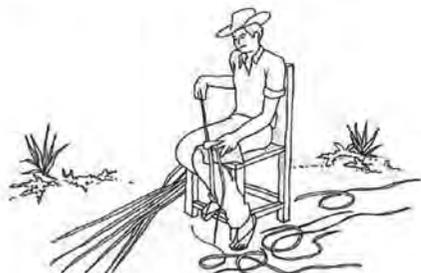
4.3 DESPAJADA

Con un machete se corta la parte verde y blanda de la hoja, dejando solo la vena o Nepa, que es la que se utiliza en la elaboración de la trenza.



4.4 RASPADA

Se toma la Nepa sobre la pierna, protegida por un cuero amarrado al muslo "zapattila" y se raspa por el lomo, con un cuchillo especial o socio, dejando el lado interior de la vena liso.



4.5 SECADO O SOLEADO

Teniendo las Nepas raspadas, se hacen masos de 30 manojos con 12 Nepas cada uno y se cuelgan al sol durante cuatro días hasta que tome el color blanco característico.



Ilustración de Ochoa

4.6 SELECCIÓN

Una vez terminado el tiempo de secado, se toman las más claras para elaborar la trenza blanca y las "prietas" o manchadas para la trenza negra.

...

4.7 RIPIADO

Las nepas seleccionadas para cada color se ripian con un chuchillo especial y afilado sacando 7 u 8 "ripitas" de un centímetro de ancho aproximadamente.



Ilustración de Ochoa

4.8 TEÑIDO

Se toman los masos y se cocinan en una olla. Para la blanca: agua, jugo de limón, caña brava o bicarbonato, durante una hora.

Para la negra: agua y hojas de "limpiadientes" o bija durante dos horas, quedando las Nepas de color terracota.



La nepa negra una vez cocida en limpiadientes, se sumerge en barro durante tres días consecutivos.

El barro está compuesto por:

- Una greda especial sacada de minas del lugar.
- Hojas o plantas que le dan el color negro como: Catorrea, jagua, añil, dividivi, concha de palma verde, hoja de manzano y pajarito, polpú, flor de totumo, rabo de zorra, y concha de plátano verde.

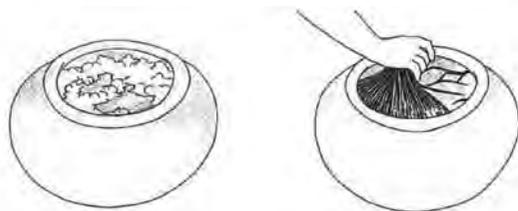


Ilustración de Ochoa

4.9 LAVADO

Se saca, se lava con agua y se vuelve a cocer con limpiadientes, para fijar mejor el color negro y lograr un tono tornasolado, durante una hora, tres veces.



...

4.10 TRENZADO

Se toman dos nepas blancas, dejando una parte como base sin ripiar y se ripia el resto, una en siete piezas o ripitas y otra en ocho pies, luego se trenzan logrando el principio de 15 pies, así:

- 7 pies arriba (AR - 7)
- 8 pies abajo (AB - 8) = 15 pies

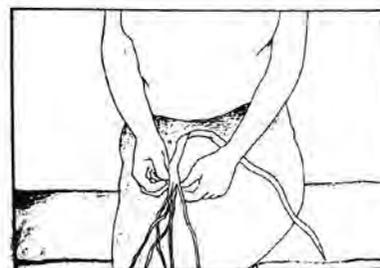
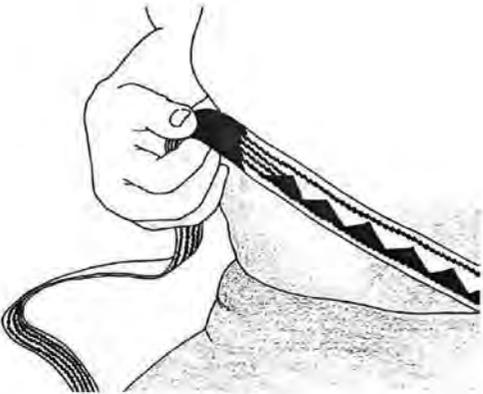


Ilustración de Ochoa



Se comienza por la izquierda de la nepa de abajo (AB 8) con un pie, sobre un pie de la nepa de arriba (AR 7) también por su lado izquierdo y sigue por dos pies de la nepa de arriba (AR 7), dos veces. Luego se toma un pie de la nepa de arriba sobre un pie de la nepa de abajo y sigue por debajo de dos pies de la nepa de arriba, dos veces.

Después del tejido de diez (10) pies, se pegan o mezclan quince (15) pies negros, como al comienzo, una por una, quedando 15 pares de pies, o riplas blancas y negras. Este es el procedimiento para lograr la trenza quince (15). Distinta es la forma como se elaboran las trenzas 21, 19 y 11.

Para lograr las pintas del tejido existe un proceso particular que puede ser descrito en otro estudio.

Bibliografía

Artesanías de Colombia (2016). Recuperación de Memorias de Oficio y Cuadernos de Diseño. Recuperado el 19 de marzo de 2019. Disponible en: <https://repositorio.artesaniasdecolombia.com.co/bitstream/001/3809/1/INST-D%202016.%202017.pdf>

Artesanías de Colombia (2018). Colombia Artesanal: los Zenú, tejedores por tradición. Recuperado el 19 de marzo de 2019. Disponible en: http://www.artesaniasdecolombia.com.co/PortalAC/Noticia/colombia-artesanal-los-zen-tejedores-por-tradicion_11607

Artesanías de Colombia (2018). Colombia Artesanal: tejeduría Zenú, "pintas" que cuidan las raíces. Recuperado el 19 de marzo de 2019. Disponible en: http://artesaniasdecolombia.com.co/PortalAC/Noticia/colombia-artesanal-tejeduria-zen-pintas-que-cuidan-las-raices_11827

Cuello, O (2019). Los negocios que tejen los zenúes en cada trenza del sombrero vueltiao. Recuperado el 10 de abril de 2019. Disponible en: <https://www.elheraldo.co/cordoba/los-negocios-que-tejen-los-zenues-en-cada-trenza-del-sombrero-vueltiao-592642>

Abbagnano, N (1996). Diccionario de Filosofía. México: Fondo de Cultura Económica.

5. Una economía que se hereda

Es preciso, teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, desarrollar los mecanismos pertinentes para Salvaguardar el Tejido de la Caña Flecha del Pueblo Zenú que se ha visto azotada por el embate de la comercialización depredadora y el contrabando de réplicas que inundó el mercado nacional. Se hace necesario que el Ministerio de Cultura tutele muestras de patrimonio cultural como ésta que, además de ser un referente cultural de nuestro país constituye un pilar fundamental para el desarrollo económico de la región, revistiendo una importancia mayúscula en el contexto de la incipiente Economía Naranja propendida por el Gobierno Nacional.

Ejemplo de lo anterior es el producto icónico de Colombia, el sombrero vueltiao, que en el municipio de Tuchín (Córdoba), su producción representa una fuente de vida para los miembros de la etnia Zenú. El 90 por ciento de la población devenga su sustento de la elaboración artesanal de este producto, y el 9 por ciento de la economía se sustenta de las artesanías a base de Caña Flecha (Cuello, 2019).

Cabe anotar, que algunos de los recursos de la comercialización de estas artesanías son destinados al sostenimiento de escuelas de enseñanza de las comunidades zenúes. Además, muchos jóvenes que están en las zonas rurales lo ven como una fuente económica para ayudar a sus familias (Cuello, 2019). La comunidad reconoce que la capacidad de transferencia de la elaboración artesanal es la clave para la supervivencia de este conocimiento ancestral. De este modo, la tejeduría zenú se enmarca dentro de lineamientos culturales, a través de cómo bien lo expone Abbagnano (1996) "modos de vida creados, aprendidos y transmitidos por una generación a otra entre miembros de una sociedad particular", estableciéndose como prioritaria su protección y conservación.

6. Símbolo de identidad patria

Los embates de la modernidad ponen en peligro esta muestra viva cultura que ha estado en el territorio nacional desde mucho antes de la llegada de los conquistadores españoles. Perder estas formas de trabajo – que son, en última instancia, formas de vida – significaría una pérdida cuantiosísima en cuanto a patrimonio nacional se refiere, significaría dejar ir una de las tradiciones que nos aferran a nuestros ancestros y a sus usos y costumbres tradicionales; representaría perder parte de nuestras raíces como colombianos.

No nos podemos permitir extraviar la matriz según la cual se han Tejido memoria y la vida de las personas originarias de las sabanas de Córdoba y Sucre y, además, de tantos connacionales que, incluso sin ser de la región, ven en el sombrero vueltiao un símbolo de identidad patria y, en las pintas blancas y negras, imágenes que nos identifican como nativos de esta República.

De los honorables Congresistas,


RUBY HELENA CHAGÚÍ SPATH
 Senadora de la República
 Partido Centro Democrático

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 20 de julio de 2020

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 011/20 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE RECONOCE LA TEJEDURÍA ZENÚ DE LA CAÑAFLECHA COMO MANIFESTACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por la Honorable Senadora RUBY HELENA CHAGÚÍ SPATH. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 20 DE 2020

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

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ARTURO CHAR CHALJUB
 SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 015 DE 2020 SENADO

por la cual se establecen medidas para combatir el hurto de celulares en Colombia.

Proyecto de Ley N° _____ **"Por la cual se establecen medidas para combatir el hurto de celulares en Colombia"**

El Congreso de la República decreta:

ARTÍCULO 1. La presente Ley tiene por objeto implementar soluciones tecnológicas para combatir el hurto de celulares en el país, que permitan complementar los esfuerzos realizados por las autoridades judiciales y de policía, y mejorar la seguridad de los ciudadanos.

ARTÍCULO 2. DEFINICIÓN DE LA SOLUCIÓN. La solución propuesta es una solución de software de bloqueo de teléfonos a través del cual, el usuario que se sea víctima de hurto de su equipo celular, pueda borrar su información personal y bloquear de manera remota éste para que no sea usado nuevamente. El desbloqueo del equipo sólo puede ser realizado por el usuario autorizado.

Esta solución aplicará sólo para los teléfonos móviles inteligentes. Se entiende por teléfonos móviles inteligentes, aquellos con, al menos, las siguientes características:

- Utiliza un sistema operativo móvil.
- Tiene la capacidad de la navegación a internet, el uso de aplicaciones, mensajes de texto, enviar y recibir correos electrónicos, conectividad a wifi.
- Uso de servicio de telefonía móvil.

ARTÍCULO 3. ALCANCE DE LA MEDIDA. Todos los teléfonos móviles inteligentes que sean importados y vendidos dentro del país desde la entrada en vigencia de la presente ley, deberán contar con una solución tecnológica, realizada directamente por el fabricante del dispositivo, a través del cual el teléfono móvil inteligente que sea robado pueda quedar inoperable para un usuario no autorizado.

Es responsabilidad del usuario autorizado activar esta solución al momento de la compra del dispositivo. Sobre el particular, los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones móviles (PRSTM), así como los comercializadores de los teléfonos móviles, tomarán las acciones que sean necesarias para que los compradores conozcan sobre este mecanismo, su funcionamiento y forma de activarlo.

ARTÍCULO 4. OBLIGACIONES DE LAS PARTES. El importador del dispositivo será responsable de informar en la declaración de importación, que el teléfono móvil inteligente cuenta con la solución de software de bloqueo. Corresponde a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN y al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones - MinTIC -verificar que los teléfonos móviles inteligentes importados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, cumplan con esta característica.

Asimismo, MinTIC deberá implementar una campaña de comunicaciones a través de la cual se exhorte a los usuarios de los teléfonos móviles inteligentes a activar la solución de software de bloqueo en sus dispositivos como una forma de protección contra el hurto de éstos.

ARTÍCULO 5. VIGENCIA: La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



Soledad Tamayo Tamayo
Senadora de la República

Proyecto de Ley N° _____ **"Por la cual se establecen medidas para combatir el hurto de celulares en Colombia"**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. JUSTIFICACIÓN

El robo de celulares se encuentra entre los delitos más comunes en los países de América Latina, y particularmente en Colombia, donde a pesar de los esfuerzos realizados por desarticular a las mafias internacionales dedicadas a este flagelo, es un delito que sigue en aumento, poniendo en riesgo la seguridad e incluso la vida de los ciudadanos.

Según cifras de la Policía Nacional, en los primeros 22 días de 2020, "se había reportado a las empresas de telefonía móvil el robo de 69.585 celulares, es decir, 3.162 cada día. De esa cifra solo el 11,7 por ciento de los ciudadanos (8.178) informaron a las autoridades que fueron víctimas de ese delito".

Por otro lado, las estadísticas de la Fiscalía General de la Nación, reportaron "que el año pasado se recibieron 99.954 denuncias por hurto de celulares, lo que representa un incremento del 15 % frente a los 86.749 casos que se reportaron en el 2018. El mayor número de robos se realizaron en Bogotá, Medellín y Cali"¹

Este continuará siendo un problema latente en América Latina y en el país, si se espera en los próximos años un aumento en el uso de los celulares, y particularmente de los teléfonos móviles inteligentes. De acuerdo con los pronósticos del GMSA², el número de suscriptores a los servicios de celulares en la región aumentará del 67% en el 2018 al 74% en el 2025. A su vez, el uso de los teléfonos móviles inteligentes incrementará del 65% en el 2018 al 79% en el 2025 (GMSA, 2020).³

Al Estado se le ha confiado el deber constitucional de "proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás

derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."⁴

Es así como bajo este mandato, las autoridades colombianas han tomado las medidas necesarias para garantizar la seguridad y vida de los ciudadanos, lo cual incluye, entre otras, la lucha contra el robo de celulares en diferentes frentes, por un lado, a través del fortalecimiento del sector de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICS), y por otro, con las actuaciones de las autoridades judiciales y de policía.

I. MARCO LEGAL

Internacional

Una primera aproximación para afrontar este flagelo a nivel regional, se realizó mediante la Resolución 128 en la XV reunión de CITEI que buscó "fomentar el desarrollo de bases de Números Seriales Electrónicos negados a nivel nacional, subregional y regional, con base en la información que en forma coordinada se considere oportuna y necesaria".⁵

Los últimos años los gobiernos latinoamericanos han promulgado políticas dirigidas a combatir el hurto de dispositivos móviles que incluyen la inclusión de dispositivos en listas negativas y listas positivas según su número IMEI - del inglés International Mobile Equipment Identity, Identidad Internacional de Equipo Móvil- (TMG, 2018)⁶. En estas listas se reporta el IMEI de los celulares robados o perdidos (lista negativa) así como aquellos que pueden ser legalmente usados en el país (lista positiva).

Así, los gobiernos de los países a través de convenios bilaterales o regionales han establecido mecanismos para el intercambio de información. Por ejemplo, en el 2013 los gobiernos de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) firmaron la Decisión 786, que propone "un marco normativo para regular el intercambio de información de equipos terminales móviles extraviados, robados o hurtados". En 2014 la CAN implementó una lista negra de celulares, en la que se encuentran los códigos IMEIs de los celulares reportados como robados en los países que la conforman."⁷

¹ En: <https://www.eltiempo.com/justicia/delitos/sigue-creciendo-el-robo-de-celulares-este-ano-en-colombia-454868>

² La organización GSMA representa los intereses de los operadores de celulares de todo el mundo, que une a más de 750 operadores, casi 400 empresas y organizaciones del sector.

³ GSM Association (2020). The mobile economy 2019. En: <https://www.gsmaintelligence.com/research/?file=b9a6e620ee1d5f787cfebb95d3639c5&download>

⁴ Constitución Política de Colombia (1991). Artículo 2.

⁵ En: https://www.citel.oas.org/en/SiteAssets/PCCI/Final-Reports/P1-1459rev2_e.pdf

⁶ Telecommunications Management Group (2018). Hurto de equipos móviles en América Latina. Políticas e iniciativas actuales. En:

⁷ En: <https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/desglosando-lucrativo-comercio-telefonos-celulares-robados-latinoamerica/>

A su vez, existen países que mantienen una cooperación con la GSM Association, de modo que llevan dos registros: uno a nivel nacional y otro a nivel internacional. De esta manera, los IMEI registrados en la GSMA son bloqueados a nivel internacional, con el objetivo de que no se comercialicen celulares robados entre diferentes países.⁸

Experiencia Internacional: El caso de California

El Estado de California, Estados Unidos aprobó una ley que buscaba desincentivar el robo de celulares. Esta medida estableció que desde el 1° de junio de 2015, los productores de teléfonos inteligentes debían instalar soluciones de software de bloqueo de teléfonos, llamado "kill switch", de manera obligatoria en todos los teléfonos inteligentes que se fabricaran y vendieran en el estado.

Una vez el "kill switch" fuera activado en los celulares, el usuario que fuera víctima de robo podía borrar su información personal y bloquear de manera remota éste para que no fuera usado nuevamente. El desbloqueo del equipo solo podía ser realizado por el usuario autorizado.

Esta medida fue implementada ante las alarmantes cifras de robos en el país. Según la encuesta realizada por *Consumer Reports*, "en el 2012, aproximadamente 1.6 millones de norteamericanos fueron víctima del robo de sus celulares. Esta cifra aumentó a 3.1 millones en el 2013."⁹ Esto llevó a las autoridades del Estado de California a tomar medidas para combatir este flagelo.

Además de los estados de California y Minnesota, esta medida también se ha implementado en las ciudades de Nueva York y Londres. Por otro lado, ha llevado a grandes compañías del sector como Apple, Google y Samsung a implementarla de manera generalizada.

La implementación del "kill switch" ha mostrado ser efectiva al generar una disminución significativa en el robo de celulares. De acuerdo con un estudio de *Consumer Reports*, desde el 2013 cuando la compañía Apple comenzó a implementar este sistema, y luego lo hizo Android para ciertos modelos, se logró

⁸ En: <https://www.telesemana.com/blog/2017/05/22/la-politica-regulatoria-contra-el-robo-de-celulares-en-america-latina-un-analisis-comparativo/>
⁹ En: <https://www.consumerreports.org/cro/news/2014/04/smart-phone-thefts-rose-to-3-1-million-last-year/index.htm>

una "reducción del 32% en el número de robo de celulares entre el año 2013 y 2014, que pasó de 3.1 a 2.1 millones."¹⁰

Por otro lado, un estudio realizado por la Universidad de Creighton estableció que "la implementación de esta tecnología eventualmente podría generar ahorro a los consumidores por valor de \$3.4 billones, asociados a los costos de reemplazar los aparatos y el pago de seguros."¹¹

Ante estos resultados, "Apple, Google, HTC, Huawei, Motorola, Microsoft, Nokia, Samsung y las cinco principales compañías telefónicas de Estados Unidos suscribieron acuerdos para que a partir de julio de 2015 todos los nuevos teléfonos que se pusieran a la venta llevaran el sistema antirrobo."¹²

Respecto al uso de este tipo de tecnologías, la Telecommunications Management Group ha argumentado que teniendo en cuenta que las listas no han sido efectivas en solucionar este flagelo, "le convendría mucho más a América Latina adoptar un enfoque que incremente dramáticamente la visibilidad y el uso de las soluciones tecnológicas, con el apoyo de listas negativas así como de un sistema jurídico actualizado que penalice las actividades de recolección, modificación y distribución de equipos robados. Sobre el uso de soluciones basadas en mecanismos de desactivación o "kill switch", dicen que han demostrado ser capaces de reducir el hurto de teléfonos inteligentes, en contraste con las soluciones de listas negativas y positivas que prefieren muchos gobiernos latinoamericanos.

Sobre el particular, Asomovil, el gremio de las empresas de telefonía móvil en Colombia, también se ha pronunciado sobre la importancia de que "además de políticas vinculadas a la labor de las autoridades se acuda a tecnología de punta para que se garantice que los celulares robados no puedan ser activados en ningún lugar del mundo con lo que se acabaría el negocio ilegal de esos equipos."¹³

Nacional

En Colombia, la lucha contra el robo de celulares se viene implementando desde el año 2011 en diferentes frentes, por un lado, a través del fortalecimiento de las medidas del sector TICS, como la consolidación de bases de datos positivas y

¹⁰ En: <https://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2015/07/01/as-california-kill-switch-laws-takes-effect-smartphone-theft-already-down-32/#50efecf8641f>
¹¹ En: <https://www.consumerreports.org/cro/news/2015/06/smartphone-thefts-on-the-decline/index.htm>
¹² En: https://elpais.com/tecnologia/2014/04/16/actualidad/1397633093_202336.html
¹³ En: <https://www.eltiempo.com/justicia/delitos/sigue-creciendo-el-robo-de-celulares-este-ano-en-colombia-454868>

negativas, bloqueo de IMEIS, controles a la exportación e importación de celulares, entre otros. Por otro lado, a través del desmantelamiento de las mafias internacionales, facilidad en las denuncias, campañas pedagógicas, entre otros.

La **Ley 1341 de 2009** definió los principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones -TIC-, estableció la intervención del Estado en el sector, las funciones del Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la Comisión de Regulación de Comunicaciones, entre otras disposiciones.

Ésta fue modificada por la **Ley 1978 de 2019** que moderniza el Sector de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones -TIC-, distribuyen las competencias, se crea un Regulador Único y se dictan otras disposiciones.

A través del **Decreto 1630 de 2011**, el Ministerio TIC estableció el marco reglamentario para restringir la utilización de Equipos Terminales Móviles (ETM) que han sido reportados como hurtados y/o extraviados en la prestación de servicios de telecomunicaciones móviles y generó obligaciones a los proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones móviles (PRSTM) y a los usuarios.

A su vez, la **Ley 1453 de 2011** modificó el artículo 22 de la Ley 1341 de 2009 y dejó en cabeza de la Comisión de Regulación de Comunicaciones (CRC), entre otros aspectos, la facultad de definir las condiciones y características de bases de datos, tanto positivas como negativas, que contengan la información de identificación de equipos terminales móviles, así como establecer las obligaciones de los proveedores de redes y servicios de comunicaciones, comercializadores, distribuidores o cualquier comerciante de equipos terminales móviles, y las relativas al reporte de la información de identificación de dichos equipos ante la CRC y al suministro de esta información a los usuarios.

Además, se estableció que las bases de datos de que la que trata el numeral, deberán ser implementadas y administrativas de manera centralizada, a través de un tercero, por parte de los proveedores de redes y servicios de comunicaciones y la información consignada en dichas bases de datos tendrá carácter público, sin perjuicio de la información que contenga datos personales, la cual será protegida de conformidad con lo establecido por la ley.

Así también el artículo 106 de la Ley 1453 de 2011 incluyó como delito la manipulación de equipos terminales móviles con el fin de alterar las bases de datos

positivas y negativas incurriendo en prisión de seis (6) a ocho (8) años y multa de seis (6) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

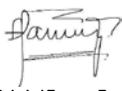
La CRC a través de la **Resolución 3128 de 2011**, definió el modelo técnico, los aspectos operativos y las reglas para la implementación, carga y actualización de las bases de datos positiva y negativa para la restricción de la operación en las redes de telecomunicaciones móviles de los equipos terminales móviles reportados como hurtados y/o extraviados.

En relación con el control a la exportación e importación de celulares, mediante el **Decreto 2025 de 2015**, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, deroga el Decreto 2365 de 2012 y expide medidas adicionales para el régimen de exportación de teléfonos móviles celulares, teléfonos móviles inteligentes, y sus partes, y establece medidas específicas en materia de importación de éstos.

Por otro lado, desde el año 2015, la Policía Nacional, en coordinación con la Fiscalía General de la Nación, implementó, como parte del Sistema Nacional de Lucha contra el Crimen Organizado, la Estrategia contra el Hurto a Celulares (ESHUC) que contempla "la caracterización de la cadena delictiva y su modus operandi, investigación criminal, la coordinación interagencial regulatoria (CRC y MINTIC) y la dinamización de la cooperación internacional judicial (Interpol - Ameripol), el control permanente en todos los pasos fronterizos y aeroportuarios, la priorización de las investigaciones por hurto de celulares en las fiscalías seccionales, los planes de control en las terminales de transporte y empresas de encomienda y paquete, la coordinación con autoridades administrativas frente al control de establecimientos no autorizados para la venta de celulares, la identificación de establecimientos destinados al servicio técnico y reparación de celulares (censo), masificación de la consulta de IMEI en la base de datos negativa, socialización de resultados operativos a través de los medios de comunicación institucional y campañas de prevención, intervenciones a centros de comercio de celulares en coordinación, así como la aplicación del Código Nacional de Policía y Convivencia contra establecimientos de comercio no autorizados."¹⁴

Recientemente, en el marco de la Política Nacional de Convivencia y Seguridad Ciudadana, presentada en diciembre de 2019, se definió como una línea de acción la de derrotar el hurto en todas sus modalidades, particularmente sobre el hurto de celulares "se busca desincentivar la demanda al tiempo que reducir la oferta. Para eso se perseguirá por igual a quien compre celulares hurtados como a quien los hurta. Se desarrollará una campaña para que socialmente reciban el mismo

¹⁴ En: <file:///C:/Users/invitado.tamayo/Downloads/proceso-de-modernizacion-cartilla-7.pdf>

<p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</p> <p>Bogotá D.C., 20 de julio de 2020</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 015/20 Senado “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA COMBATIR EL HURTO DE CELULARES EN COLOMBIA”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por la Honorable Senadora SOLEDAD TAMAYO TAMAYO. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p> <p style="text-align: center;">PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 20 DE 2020</p> <p>De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>CÚMPLASE</p> <p>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>ARTURO CHAR CHALJUB SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO</p>	<div style="text-align: center;">  <p>SOLEDAD TAMAYO TAMAYO Senadora de la República</p> </div> <p><i>reproche y judicialmente se concentrarán esfuerzos para sancionar a quienes los compran y los venden. Los centros donde estos se venden o sus partes, serán objetivo permanente de la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación. No deberán existir lugares donde esa actividad se desarrolle cubierta por la impunidad.”¹⁵</i></p> <p>II. IMPACTO FISCAL</p> <p>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.</p> <p>III. CONFLICTO DE INTERESES</p> <p>De conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019¹⁶, declaro que no existe circunstancia o evento que pueda generar un conflicto de interés para la presentación, discusión y votación del presente proyecto de ley como quiera que no existe beneficio particular, actual o directo a mi favor.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto y con el ánimo de prevenir y mitigar los efectos del hurto de celulares en el país que tanto afecta a los ciudadanos, se pone a consideración del Honorable Congreso de la República esta iniciativa.</p> <p>Atentamente,</p> <div style="text-align: center;">  <p>Soledad Tamayo Tamayo Senadora de la República</p> </div> <p><small>¹⁵ Ministerio de Defensa Nacional. (2019). Política Marco de Seguridad y Convivencia Ciudadana. En: https://id.presidencia.gov.co/Documents/191220-Politica-Marco-Convivencia-Seguridad-Ciudadana.pdf ¹⁶ Modifica parcialmente la Ley 5 de 1992 y se dictan otras disposiciones.</small></p> <p style="text-align: right;">8</p>
---	--

CONTENIDO

Gaceta número 585 -viernes, 31 de julio de 2020

SENADO DE LA REPÚBLICA
INFORMES DE CONCILIACIÓN **Págs.**

Proyecto de ley número 001 de 2020 Senado, por medio del cual se autoriza el uso de plataformas de internet para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros tipo taxi	1
Proyecto de ley número 002 de 2020 Senado, por medio de la cual se fortalece la educación en cuidados paliativos	6
Proyecto de ley número 004 de 2020 Senado, por la cual se reglamenta el ejercicio de la alergología clínica, sus procedimientos y se dictan otras disposiciones	8
Proyecto de ley número 011 de 2020 Senado, por medio de la cual se reconoce la tejeduría Zenú de la cañaflécha como manifestación del patrimonio cultural inmaterial de la nación y se dictan otras disposiciones	11
Proyecto de ley número 015 de 2020 Senado, por la cual se establecen medidas para combatir el hurto de celulares en Colombia.....	15