



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 654

Bogotá, D. C., lunes, 10 de agosto de 2020

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 089 DE 2020 CÁMARA

por el cual se dictan normas orientadas a regular la incorporación de nuevas tecnologías en la gestión integral de residuos sólidos y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2020 CÁMARA

“Por el cual se dictan normas orientadas a regular la incorporación de nuevas tecnologías en la gestión integral de residuos sólidos y se dictan otras disposiciones”

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular la incorporación de nuevas tecnologías en la gestión integral de residuos sólidos.

Parágrafo 1: Entiéndase por Gestión Integral de Residuos lo establecido en el Artículo 2 del Decreto 2981 de 2013.

Artículo 2. Las nuevas tecnologías utilizadas en el aprovechamiento de residuos sólidos en la Gestión Integral de Residuos sólidos tendrán por uso prioritario:

a. La Separación y concentración selectiva de los materiales incluidos en los residuos por cualquiera de los métodos o técnicas usuales.

b. La Transformación, consistente en la conversión por métodos químicos (hidrogenación, oxidación húmeda o hidrólisis, que contemple el mismo fin) o bioquímicos (compostaje, digestión anaerobia y degradación biológica) de determinados productos de los residuos en otros aprovechables.

c. Recuperación, mediante la reobtención, en su forma original, de materiales incluidos en los residuos para volverlos a utilizar.

Parágrafo 1: Entiéndase por Aprovechamiento de Residuos lo establecido en el Artículo 2 del Decreto 2981 de 2013.

Artículo 3. Los residuos sólidos que no puedan ser tratados por las tecnologías disponibles deben ser destinados a un sitio de disposición final que determine la autoridad competente, denominado relleno sanitario.

Parágrafo 1. En todos los sitios de disposición final del país la cantidad de residuos tratados por cualquier método debe ser superior a los dispuestos.

Parágrafo 2. A partir de la vigencia de la presente ley el tratamiento previo a la disposición final debe aumentarse progresivamente de la siguiente manera;

- En el primer año un 25%.
- En el tercer año un 35%.
- En el sexto año un 40%.

Artículo 4. Se garantizará el acceso a la asistencia técnica, tecnológica y financiera de la población recicladora de oficio con la finalidad de que se integre a los esquemas de aseo y disposición final de residuos existentes.

La población recicladora de oficio tendrá garantizada la inclusión y participación mayoritaria en el proceso de recolección de los residuos sólidos ordinarios y en las actividades de los centros de selección.

Artículo 5. Toda licencia ambiental de funcionamiento de lugares de disposición final de residuos debe contener un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos que incorpore un prontuario de las tecnologías adquiridas y las que se plantean adquirir.

Las Secretarías de Ambiente Territoriales, o quien haga sus veces, harán la revisión de los Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos y velarán por la actualización tecnológica de los espacios de disposición final de residuos.

Parágrafo: Esta obligación es exigible por las autoridades ambientales a la entrada en vigor de esta norma.

Artículo 6. Antes del depósito final de los residuos sólidos, estos deberán pasar por un punto de separación selectiva.

Artículo 7. En la fórmula de remuneración por disposición final de residuos se descontarán los residuos aprovechables.

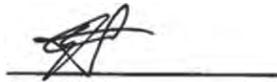
Los descuentos se generarán automáticamente, sin embargo, se aplicarán a la tarifa del mes siguiente.

Parágrafo: El Gobierno Nacional reglamentará la materia en un término no superior a doce (12) meses.

Artículo 8. Los multiusuarios del servicio ordinario de aseo tienen derecho a que el prestador de este servicio realice su facturación de acuerdo con la producción real de residuos presentados, los cuales serán aforados por la persona prestadora.

Parágrafo: El Gobierno Nacional reglamentará la materia en un término no superior a doce (12) meses.

Artículo 9 Vigencias y derogatorias. Para el desarrollo de los preceptos contenidos en la presente ley se dispone un término de dos años contados a partir de la promulgación de esta y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



FABIÁN DÍAZ PLATA
Representante a la Cámara
Departamento de Santander



CÉSAR ORTIZ ZORRO
Representante a la Cámara
Departamento de Casanare

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2020 CÁMARA

"Por el cual se dictan normas orientadas a regular la incorporación de nuevas tecnologías en la gestión integral de residuos sólidos y se dictan otras disposiciones"

RESUMEN DEL PROYECTO

Con la presente norma se pretende regular la incorporación de nuevas tecnologías la Gestión Integral de Residuos. Así, el proyecto está compuesto por nueve artículos incluyendo la vigencia y el objeto, en su artículo segundo establece la necesidad de priorizar algunas acciones de la gestión integral con las nuevas tecnologías; en su tercer artículo, se desarrollan los residuos finales del proceso.

El Artículo 4 crea disposiciones relacionadas con la garantía tecnológica a los recicladores de oficio. Por otro lado, se dispone la obligatoriedad de Planes de Gestión de Residuos Sólidos que incluyan inventarios y planes de tecnologías como requisito de licenciamiento para los lugares de disposición final de residuos.

Los Artículos 7 y 8 ordenan asuntos tarifarios relativos a la disposición de residuos aprovechables que deben ser descontados a la tarifa del servicio y a hacer cobros adecuados por los residuos producidos, dejando ambas normas a reglamentación del Gobierno Nacional.

JUSTIFICACION DEL PROYECTO

Para el año 2016, en el país existían 275 sitios de disposición final entre adecuados e inadecuados, como se observa en la *Figura 1*, dentro de los adecuados se tiene: 158 rellenos sanitarios; 13 celdas de contingencia; 6 plantas de tratamiento. En cuanto a los sistemas inadecuados de disposición de residuos, se encontraron: 54 botaderos a cielo abierto; 34 celdas transitorias; 7 sitios de enterramientos; 1 sitio de quema.

La disposición final inadecuada es aquella que no posee la aprobación de la autoridad ambiental competente para operar, en su mayoría no cumplen los lineamientos técnicos de operación y no están reconocidos como una alternativa de disposición final, según la normatividad colombiana.

- Sistemas de disposición final inadecuados: celda transitoria, botadero a cielo abierto, enterramiento, vertimiento a cuerpos de agua, quema de los residuos sólidos, y todo aquel que no cumpla con las definiciones, autorizaciones y requerimientos de la normatividad colombiana.

- Sistemas de disposición final adecuados: relleno sanitario, planta de tratamiento y celda de contingencia (Departamento Nacional de Planeación (DNP), 2014).

En la figura siguiente se identifican geográficamente los lugares de disposición final de recursos, diferenciando entre inadecuado, adecuado, y sin información, es preocupante ver la gran extensión de lugares sobre los cuales no se posee información, adicional resalta la concentración de sitios de disposición inadecuada en cabeceras urbanas y su extensión generalizada en los departamentos del país.

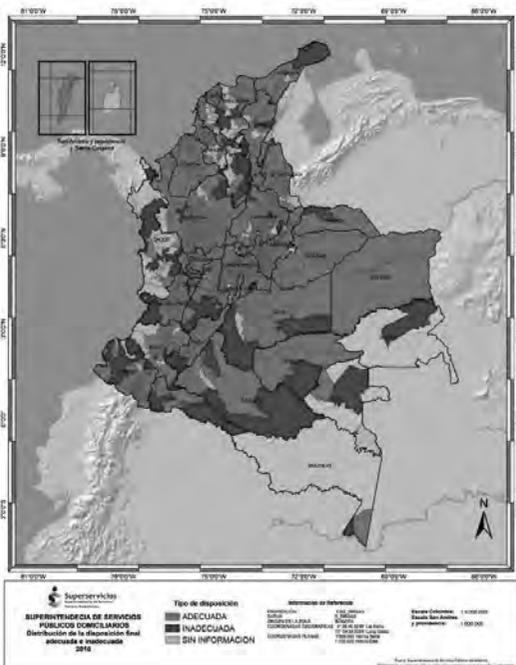


Figura 1. Disposición final de los residuos por municipio
Fuente: Superservicios. Disposición Final de Residuos Sólidos 2016.

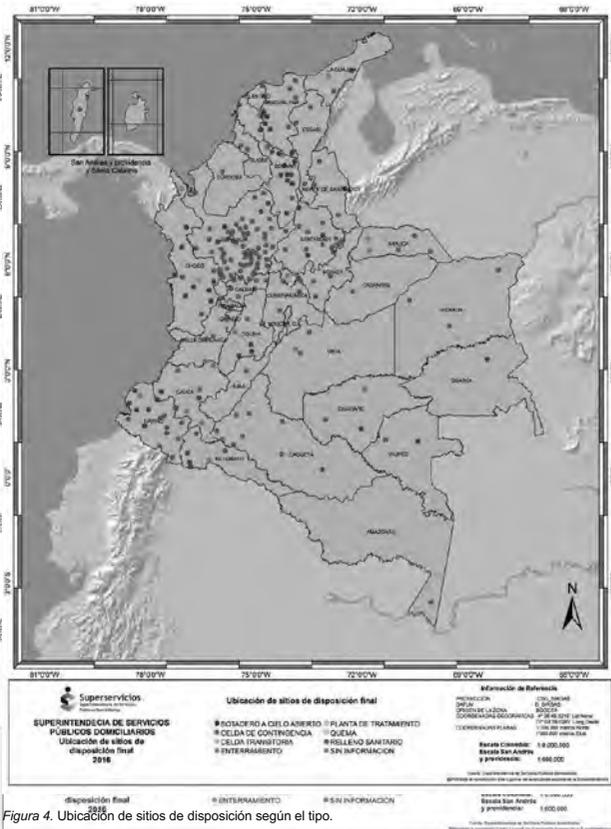


Figura 4. Ubicación de sitios de disposición según el tipo.
Fuente: Superservicios y DNP. Disposición final de residuos sólidos 2016.
Fuente: Superservicios y DNP. Disposición final de residuos sólidos 2016.

Los departamentos con mayor número de sitios no permitidos para botar los desperdicios, para la vigencia de 2016, fueron Bolívar (29), Chocó (25), Magdalena (18), Cauca (14) y Nariño (9). De igual forma, es importante señalar que para este mismo periodo 267.307 toneladas al año, fueron dispuestas en sistemas inadecuados, lo que acarrea grandes impactos negativos para la comunidad, el medio ambiente y el entorno en general, ya que según Superservicios el buen manejo del sector residuos puede contribuir con 6% en la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

Adicional a esto, según el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la vida útil del relleno sanitario de 321 municipios del país se terminará en tres años, lo que tendrá enormes impactos ambientales, ya que el país no cuenta con estrategias para asumir este reto. Entre las ciudades, cuyos sitios de disposición final se les agotará su capacidad para recibir residuos se encuentran: Bucaramanga, Armenia, Manizales y Neiva. Para el caso de Bogotá, al relleno sanitario Doña Juana le queda una vida útil de 4 años.

Es de destacar la ausencia de información respecto a la vida útil de los sitios de disposición final inadecuados, debido a su dificultad para el monitoreo. Lo que contrasta fuertemente con la proliferación de los mismos, con esta advertencia se relacionan los siguientes datos que hacen relación con respecto a los sitios de disposición final adecuados, se encontró la siguiente información:

Relleno Sanitario: 57, con vida útil de más de 10 años; 45, vida útil de 3 a 10 años; 24, con una vida útil de 0 a 3 años; 12, ya se encuentran vencidos.

Planta de tratamiento: 1, vida útil de más de 10 años; 2, vida útil de 3 a 10 años; 1, con una vida útil entre 0 a 3 años.

Celda de Contingencia: 6, cuentan con una vida útil de 0 a 3 años; 3 tienen la vida útil vencida (Dirección Nacional de Planeación & Superintendencia de Servicios Públicos, 2016) (Dirección Nacional de Planeación & Superintendencia de Servicios Públicos, 2016).



Figura 2. Vida útil de los sitios de disposición final.

Fuente: Superservicios y DNP. Disposición Final de Residuos Sólidos 2016

En esta materia existe un gran reto para Colombia; según el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Colombia genera 11,6 millones de toneladas de residuos al año, aproximadamente 31 mil toneladas al día, de las cuales solo se recicla en promedio un 17%, en países de la Unión Europea este porcentaje llega hasta el 67% de los residuos. La meta que el Departamento Nacional de Planeación (DNP) ha propuesto a corte de 2018 es del 20%.

Según el Departamento Nacional de Planeación y la Superintendencia de Servicios Públicos (2016), en su informe sobre "La disposición Final de Residuos Sólidos", el 55% de las toneladas de residuos dispuestas en Colombia se concentran en 3 departamentos y el distrito capital (Figura 3); Bogotá, D.C. (2,175,203 ton/año, 19.25%), Antioquia (1,951,607 ton/año, 17.27%), Valle del Cauca (1,274,047 ton/año, 11.27%) y Atlántico (812,698 ton/año, 7.19%). Adicionalmente, las 11,6 toneladas anuales que se dispusieron se distribuyen según el tipo de sistema, de la siguiente manera de mayor a menor: relleno Sanitario (10,904,459 ton/año, 96.49%); celda transitoria (146,829 ton/año, 1.30%); celda de contingencia (109,419 ton/año, 0.97%); botadero a cielo abierto (103,884 ton/año, 0.92%); planta de tratamiento (18,589 ton/año, 0.16%); enterramiento (15,274 ton/año, 0.14%); quema (1,320 ton/año, 0.01%); sin información (1,021 ton/año, 0.01%).

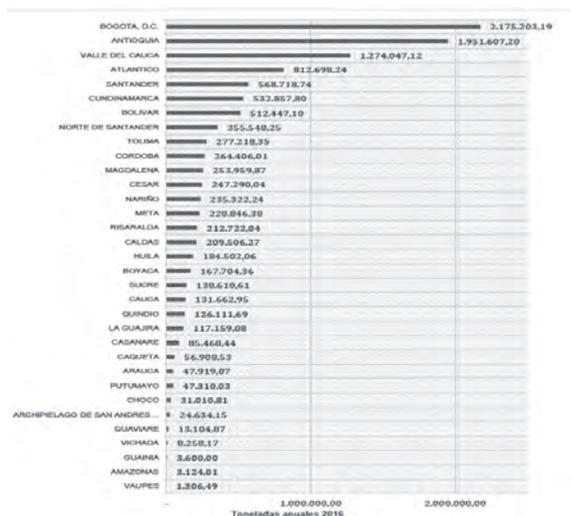


Figura 3. Número de toneladas de residuos en el año 2016 por departamento.

Fuente: Superservicios y DNP. Disposición final de residuos sólidos 2016.

Inspección, vigilancia y control

En el cuadro relacionado a continuación se explica de forma gráfica el grado de cumplimiento de los requisitos ambientales de diferentes formas de disposición final. Donde el 0 corresponde a una falta de conformidad, acompañado por una casilla roja.

		Criterio 2E.1	Criterio 2E.2	Criterio 2E.3	Total
Rellenos sanitarios	Doña Juana	10	0	20	10
	La Pradera	15	10	20	15
	Colomba - El Guabal	20	15	20	15
	Parque Ambiental Los Pocitos	20	15	20	15
	El Carrasco	15	5	0	5
	Total parcial rellenos	15	5	15	10
Celdas de contingencia	Celda Contingencia Riohacha	10	10	5	5
	Celda Contingencia Antanas	10	10	0	5
	Celda Contingencia El Cortijo	15	5	0	5
Total parcial celdas de contingencia	10	5	0	5	
Celdas transitorias	Celda Transitoria Biorgánicos del Sur	10	5	5	5
	Celda Transitoria Córdoba	10	5	10	5
	Celda Transitoria Metarrala	10	10	5	5
	Total parcial celdas transitorias	10	5	5	5
Botaderos a cielo abierto	Botadero Loma del Diablo	0	0	0	0
	Botadero El Yarumo	0	0	0	0
	Total parcial botaderos a cielo abierto	0	0	0	0
Global	10	0	10	5	

Tabla. Desempeño de los sitios de disposición final

"Una vez realizada la evaluación de cada uno de los sitios respecto a: Criterio 2E.1 - Grado de control sobre la recepción de los residuos y manejo general del sitio, Criterio 2E.2 - Grado de control sobre el tratamiento y eliminación de residuos, y Criterio 2E.3 - Grado de monitoreo y verificación de controles ambientales; se observa que, de los 13 sitios caracterizados, ninguno presenta un desempeño "alto". Asimismo, se evidenció que los rellenos sanitarios obtienen una categoría parcial de "medio"; mientras que, los dos tipos de celdas obtiene un desempeño "bajo" y los botaderos a cielo abierto "deficiente". Se resalta que el desempeño global de la muestra cae en un rango "bajo". Frente a esta última afirmación se debe tener presente que la muestra no representa el universo completo del país y que este puntaje se ve afectado al contar con la presencia de 5 sitios no adecuados de disposición.

Una de las conclusiones centrales que arroja este balance, se expresa de la siguiente manera; se hace necesario realizar una mayor gestión en los municipios donde se encuentran los sistemas ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial decreto número (0838) 23 de marzo de 2005 "las inadecuados, para que migren lo antes posible a tecnologías donde se dispongan los residuos técnicamente, minimizando las externalidades negativas de la disposición final."

Esta recomendación recoge los lineamientos presentados en el documento CONPES 2750 DE 1994.

<p>Bajo la premisa de que se establecerían sistemas de control y monitoreo a "los estándares mínimos de calidad para manejo de residuos sólidos y peligrosos, emisiones atmosféricas, ruido y vertimiento de aguas residuales. Se promoverá un programa nacional de manejo de residuos sólidos y reciclaje, que comprometa la participación de los municipios, el sector productivo y la sociedad civil, involucrando soluciones para toda la cadena de producción, distribución y disposición final de basuras, incluyendo rellenos sanitarios y sistemas para el manejo de residuos peligrosos. Se respaldarán las "Empresas Comunitarias de Aseo y Reciclaje" en los programas de recolección y reciclaje de basuras. Para el Control de la Contaminación Sonora, el Ministerio del Medio Ambiente adelantará una campaña masiva de educación para prevenir el ruido de los grandes centros urbanos".</p> <p>Es importante tener presente que la recomendación anterior se estructura en el año 2016 mientras el documento CONPES es de 1994, y que, si bien se ha promulgado nueva normatividad en el interregno, la falta de apoyo del orden nacional ha dificultado las acciones de intervención técnica lo que ha repercutido en el aumento de los sitios de disposición final que no cumplen requisitos mínimos para operar, y que ante el declive de la vida útil de los sitios de disposición adecuada contribuyen a la proliferación de estos espacios inadecuados.</p> <p>Este retraso en el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías no ha sido exclusivo de las pequeñas ciudades, la política para la gestión integral de residuos de la ciudad de Bogotá del año 1998 consigna que "El enfoque de la gestión de los residuos sólidos no debe orientarse a establecer rellenos sanitarios si no a establecer y utilizar sistemas de eliminación de residuos o de tratamiento que reduzcan su cantidad y peligrosidad, y así evite o disminuya el uso del espacio disponible en los rellenos sanitarios y el riesgo de contaminación que puede generarse en el futuro debido a las reacciones bioquímicas de los materiales dispuestos en los rellenos"</p> <p>El presente proyecto de ley retoma algunos de los postulados que orientaron la formulación de la ley municipal 1854 de disposición final de residuos de la municipalidad de Buenos Aires Argentina, retomando formas de la redacción original que admitían comparación con el derecho interno y que permitían armonizar las disposiciones existentes. adicionalmente la dilación constante en la implementación de medidas de saneamiento y adecuación técnica, junto a la profundización de los daños ambientales conforme proliferan y se expanden rellenos a lo largo y ancho de todo el país, nos impulsa a poner un alto en este sentido, estableciendo con alcance de ley un freno normativo que suponga un punto de transformación de la forma como gestionamos la disposición final de residuos y por lo tanto proponemos el siguiente.</p> <p><u>Problemática de salud pública</u></p> <p>Cuando los residuos sólidos urbanos son dispuestos en rellenos sanitarios ocurren una serie de reacciones biológicas y químicas, "que favorecen su degradación, siendo generalmente aceptado que en rellenos sanitarios de 30 años o menos de operación, ocurren, al menos, cuatro fases de descomposición: aerobia inicial, ácida anaerobia, metanogénica inicial y metanogénica estable; sin embargo, factores en el relleno sanitario, como la composición de los RSU, condiciones climáticas, como la precipitación e</p>	<p>infiltración, la forma de operación, como es el caso de la recirculación de los lixiviados y la implementación de procesos de aireación, pueden tener un efecto sobre las tasas y el tiempo de degradación de los RSU" (Dahlof et al., 2002)</p> <p>En el proceso de degradación múltiples residuos son arrojados al aire, estos residuos afectan a la población circundante y de forma particular a los adultos mayores de conformidad con el estudio "Impacto de un sitio de disposición final de residuos sólidos en la salud respiratoria de los adultos mayores" demostrando que, independientemente de los potenciales factores de confusión, la salud respiratoria de los adultos mayores de 50 años expuestos al Botadero de Navarro (valle del cauca) está afectada con una mayor presencia y cronicidad de síntomas respiratorios moderados y una disminución de la función pulmonar. Adicional La exposición al depósito de residuos sólidos se asoció con un menor valor en los índices de crecimiento pondo-estatural.</p> <p>Existen varios estudios en el mundo que dan cuenta del impacto que pueden tener los rellenos sanitarios en la salud de la población cercana, como se ejemplifica a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Residentes a menos de 5km de rellenos sanitarios en seis áreas de la región de Toscana, Italia presentaron excesos de mortalidad por enfermedades cardiovasculares, cerebrovasculares, linfoma de tipo no-Hodgkin y por cáncer de hígado y de vejiga, entre 1995-2000. (Minichilli et al., 2017) • En 1995 se publicó un estudio sobre familias que vivían cerca de un importante relleno municipal: The Miron Quarry, en la Ciudad de Montreal, Canadá. Este relleno se utilizó entre 1968 y 1990 y es el tercer relleno más grande de América del Norte. Allí se encontró una elevada incidencia de cáncer de estómago, hígado, próstata, y pulmón entre los hombres y de útero y cervical entre las mujeres (Faroon et al., 2001) • Un estudio asocia el riesgo de cáncer y asma a personas con viviendas en áreas de rellenos sanitarios en Helsinki, Finlandia. (Henau et al., 2010) • Un estudio realizado en 1998 por el Departamento de Salud del Estado de Nueva York examinó la incidencia de siete tipos de cáncer en hombres y mujeres que viven cerca de 38 rellenos donde se piensa que existe liberación de gases. De los 14 tipos de cáncer estudiados (7 en hombres y 7 en mujeres), se encontró que en 10 casos, los valores eran elevados, pero en sólo dos tipos de cáncer (cáncer de vejiga y leucemia en las mujeres) fueron estadísticamente significativos. <p>La evidencia respecto a los impactos sobre la salud pública pone de manifiesto la necesidad de invertir en tecnologías que ayuden a disminuirlos, los residuos a cielo abierto son una consecuencia de los procesos de urbanización, no obstante, las afectaciones en la salud</p>
<p>no son consecuencia necesaria, de la disposición de residuos, si no de su disposición sin planificación y tratamiento adecuado.</p> <p><u>Mejores prácticas</u></p> <p>La definición de las mejores prácticas alrededor de la gestión de los residuos sólidos no contienen una sola fórmula de arreglo, sin embargo la idea de solución pasa por concebir el problema de los residuos como un problema de política pública, que debe tener al centro de sus preocupaciones el aprovechamiento en conjunto con el uso de tecnologías apropiadas, dentro de los modelos de gestión destacados, las características comunes son: la vinculación de sectores marginados por la sociedad, la destinación de recursos para la adquisición de tecnología con este fin, la vinculación de la ciudadanía en general con el modelo de gestión.</p> <p>Así dentro de estos modelos destaca el de Sierra Leona al haber apalancado además un sector productivo a partir de la transformación de estos residuos. El modelo de Cochabamba - Bolivia que recoge la experiencia de la ciudad de Bogotá en el proceso de formalización de población recicladora de oficio bajo un sistema llamado "ecorecolectores" aunado a una inversión sostenida por parte del estado para que estos alcanzaran su autosostenimiento y tecnificación, aumentando la ratio de recolección.</p> <p>En el contexto europeo la experiencia de Flandes (Bélgica). Posee el crecimiento en la recuperación de los residuos más alta de Europa, pasando de casi cero en 1980 a más del 70% en 2013. Este hito ha sido posible con una mezcla de políticas sociales, fiscales y legales, educación ambiental, centros de reutilización o el sistema "Pay As You Throw" (PAYT): cuanto menos basura producen sus ciudadanos, menos impuestos o tasas municipales pagan.</p> <p><u>El caso holandés</u></p> <p>A mediados de los años 70, Holanda adoptó al centro de la estructuración de su política pública el manejo de residuos. Hacia los años 90 jalonado por un sector mayoritariamente informal organizado regionalmente logró llegar, en el 2010 a una tasa de aprovechamiento del 80%, incinerando un 16% y disponiendo en relleno de un 3% a un 4%.</p> <p>La estructura de la política de aprovechamiento holandesa se soporta sobre cinco tipos de acciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Orden de preferencia para la eliminación de residuos (jerarquía de residuos) 2. Estrictas normas de tratamiento de residuos 3. Planificación a nivel nacional (en estrecha colaboración con autoridades locales) 4. Responsabilidad extendida del productor 5. Uso de diversos instrumentos (económicos) para estimular la prevención y reciclaje. <p>En primer lugar, encontramos el orden de preferencia como forma de prevenir la generación de residuos, luego en la misma acción se regulan los materiales de alto impacto</p>	<p>ambiental, con fuerte énfasis en la reutilización de los aprovechables. Seguido de la transformación en formas de combustible e incineración de aquellos cuyo tratamiento no es susceptible de ninguno de los métodos anteriores.</p> <p>Dentro de los estándares de regulación para tratamiento, la normatividad busca impedir el flujo de residuos aprovechables o susceptibles de incineración a los vertederos, acompañado de normas que velen por la protección de la calidad del aire, así como estricto seguimiento al cumplimiento de la norma técnica.</p> <p>El tercer componente de planificación requirió de un órgano de planificación centralizado cuya duración se basó en el cumplimiento de objetivos, que permitiera articular los diferentes niveles de gobierno con representación territorial.</p> <p>El cuarto componente de Responsabilidad Extendida del productor significa "responsabilidad para el manejo de los productos al final de su vida útil. Esta responsabilidad puede ser acordada voluntariamente (apoyado por el gobierno con una tarifa universal de gestión de desechos si así se desea) o por medio de una legislación."</p> <p>Como se puede observar de estos ejemplos la combinación de una buena normatividad, socialización e inclusión permite una solución al problema de los residuos sólidos con altas externalidades positivas. Es por esta razón y con la conciencia de que la existencia humana se encuentra íntimamente interconectada con su entorno, y que el futuro de las generaciones venideras depende de nuestras acciones presentes, nos permitimos presentar al congreso de la república el siguiente.</p> <p><u>Fomento al aprovechamiento</u></p> <p>El artículo 8 del presente proyecto de ley busca disminuir la disposición de residuos aprovechables en rellenos sanitarios por vía de la regulación de os residuos dispuestos por los multiusuarios bajo el entendido de que estos son los definidos en el Decreto 1713 de 2002, como " Todos aquellos usuarios agrupados en unidades inmobiliarias, centros habitacionales, conjuntos residenciales, condominios o similares bajo el régimen de propiedad horizontal vigente o concentrados en centros comerciales o similares, que se caracterizan porque presentan en forma conjunta sus residuos sólidos a la persona prestadora del servicio".</p> <p>Así mismo el decreto prevé la obligación de prorratear los descuentos en virtud del número de usuarios agrupados. El cambio introducido por el presente proyecto pretende que este cálculo y su consecuente descuento por separación de residuos aprovechables se realice de oficio, buscando conservar la mayor armonía normativa posible, al ser concordante con el artículo 80 de la Ley 675 de 2001, el cual señala que las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios elaborarán las facturas en forma individual.</p> <p>Adicional el artículo 87 de la Ley 142 de 1994 contiene los criterios del régimen tarifario, entre los cuales el artículo 87.2 establece el de neutralidad, según el cual cada usuario tiene</p>

<p>derecho a tener el mismo tratamiento tarifario que cualquier otro si las características de los costos que ocasiona a las empresas de servicios públicos son iguales.</p> <p>Lo cual implica que los descuentos por aprovechamiento deben aplicarse a todos los multiusuarios independiente si estos lo han solicitado o no, en especial por que el mismo artículo, prevé que las tarifas de los servicios públicos deben basarse en los costos reales de su prestación.</p> <p><u>El peligro de los rellenos sanitarios</u></p> <p>Uno de los casos más conocidos en Colombia como referente de malas prácticas en el proceso de disposición final de residuos es el del Relleno Sanitario Doña Juana que desencadenó la tragedia del año 1997.</p> <p>El relleno sanitario Doña Juana está ubicado al sur de la ciudad de Bogotá "En la zona rural del Distrito Capital, en terrenos pertenecientes a la vereda "Mochuelo Bajo" del Municipio anexo de Usme, a 4,5 Kilómetros de su zona urbana. Forma parte de la subcuenca correspondiente a la Quebrada Yerbabuena; el sitio se encuentra entre los 2.715 y 2.800 metros sobre el nivel del mar" . En su diseño inicial el relleno no comprendía tratamiento para lixiviado, ni manejo de residuos peligrosos, no obstante, destacaba el análisis de la Estabilidad de Taludes.</p> <p>A partir del 1 de noviembre de noviembre de 1988 se recibieron todos los residuos sólidos domésticos, comerciales, institucionales, de barrido de calles y áreas públicas e industriales producidos en el área urbana del Distrito Especial de Bogotá y en algunos municipios cercanos. Constituyéndose como el único sitio de disposición final de residuos sólidos.</p> <p>Nueve años después de la puesta en funcionamiento del RSDJ y cinco años después de la creación de la segunda etapa, el 27 de septiembre de 1997 "aproximadamente a las 4:00 de la tarde, ocurrió la explosión. El relleno sanitario de Doña Juana (zona II) se derrumbó dejando a la intemperie más de un millón doscientas mil toneladas de residuos sólidos descompuestos y peligrosos, que se esparcieron rápidamente en un área mayor a 15 hectáreas, taponando y represando el cauce del río Tunjuelito. Una nube de gases ofensivos, irritantes y tóxicos se levantó desde la basura y comenzó a esparcirse rápidamente por una extensa zona del suroriente de la ciudad produciendo afectación masiva en vías respiratorias, afectando de forma especial a adultos de la tercera edad y niños.</p> <p>Doce años después, el 31 de julio de 2009 se presentó un nuevo deslizamiento en la zona VIII del relleno sanitario en dirección longitudinal del Dique sur. La falla, de tipo rotacional, afectó una longitud aproximada de 80 metros y presentó hundimientos de 5 metros en la cresta y levantamientos cercanos a los 3 metros.</p> <p>Frente a los hechos ocurridos en el RSDJ, la Contraloría emitió un pronunciamiento bajo radicado 200980232 del 14 de diciembre de 2009, identificando los riesgos de la operación, se afirmó que la capacidad máxima de acopio de basuras se agotaría en el 2010 y que por</p>	<p>ende se debían habilitar otras zonas de acopio. El 17 de abril de 2013, la UAESP solicitó formalmente la tercera modificación de la licencia ambiental del RSDJ, para realizar una segunda fase de optimización de las zonas VII y VIII, para poder prolongar la vida útil del relleno se debía cumplir con ciertos planes de manejo , que contemplaban dentro de su eje articulador la reducción , reutilización y el reciclaje.</p> <p>No obstante, el Contralor en el control de advertencia que emitiera bajo el radicado Radicado 10000-23364/2-2014-18559, indicó que:</p> <p>"Su implementación, se identificaba como vital por cuanto, además de contribuir a la solución de múltiples problemas ambientales asociados a la deficiente gestión de los desechos, apuntaba a reducir la amenaza que se cernía sobre la ciudad, por el agotamiento de la vida útil del relleno, que en el 2006, había sido estimada en cinco años o sea hasta el 2011.</p> <p>El plan de manejo municipal integral de residuos sólidos distinguió como instrumento operativo el "Programa Distrital de Reciclaje", el que fue previsto en su Plan de Desarrollo "Bogotá Humana" 2012-2016, como "Programa Basura Cero", no obstante, considera esta Contraloría que las metas de reducción de volumen de residuos con las que se pretendía alargar la vida útil del RSDJ, no han tenido el cumplimiento esperado, veamos:</p> <p><i>"Para el año 2014 se proyectó un aprovechamiento de 1.111 toneladas diarias y según la información allegada por la misma Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, en adelante UAESP, el aprovechamiento potencial es de tan sólo 142 toneladas diarias; es decir el 11,2% de lo previsto, lo que en la práctica contribuye a prolongar la vida útil del relleno en tan sólo ocho días por año, cuando lo esperado eran 65 días. Lo anterior significa, que las restantes 969 toneladas, cuya separación y potencial aprovechamiento no se le dio cumplimiento, le siguen llegando al RSDJ, con lo cual se disminuye aún más las posibilidades reales de prolongar la vida útil del mismo"</i></p> <p>Es de destacar que en noviembre del año 2012 el Distrito De Bogotá fue condenado a pagar a título de indemnización de daño moral y afectación de los derechos constitucionales mencionados, la suma de \$227.440.511.400 a los integrantes del grupo que se constituyeron como parte en el proceso por las afectaciones derivadas del incidente de 1997. Lo que implica no solo un detrimento sobre las finanzas distritales, sino un detrimento ambiental y en las condiciones de vida de miles de ciudadanos.</p> <p>Como se observa a partir del caso del relleno sanitario Doña Juana y de la recopilación de hechos relacionados, la disposición final de residuos es un gran generador de riesgos, que crecen conforme al volumen de residuos en disposición final, haciendo menester la contención de estos espacios, la reducción de la cantidad de residuos y su tratamiento. La demora en la implementación de políticas que busquen la transformación y el aprovechamiento de residuos cada vez genera mayores costos al erario.</p> <p><u>Bibliografía</u></p>
<p>Dahlof, B., Devereux, B. R., & Kjeldsen, S. E. (2002). Cardiovascular morbidity and mortality in the losartan intervention for end point reduction in hypertension study (LIFE): a randomised trial against atenolol. <i>ACC Current Journal Review</i>. https://doi.org/10.1016/s1062-1458(02)00777-8</p> <p>Faroon, O. M., Keith, S., Jones, D., & de Rosa, C. (2001). Effects of polychlorinated biphenyls on development and reproduction. <i>Toxicology and Industrial Health</i>. https://doi.org/10.1191/0748233701th0970a</p> <p>Henau, K., Van Damme, N., Slabbaert, M., Francart, J., Van Eycken, L., Calay, F., Thibaut, L., Vos, K., Emmerechts, K., Benoit, Y., Chantrain, C., Van Damme, A., & Uytbroeck, A. (2010). Cancer Incidence in Belgium. <i>Belgian Cancer Registry</i>.</p> <p>Minichilli, F., Santoro, M., Bianchi, F., Caranci, N., De Santis, M., & Pasetto, R. (2017). Evaluation of the use of the socioeconomic deprivation index at area level in ecological studies on environment and health. <i>Epidemiologia e Prevenzione</i>. https://doi.org/10.19191/EP17-3-4.P187.052</p> <p>FUNDAMENTOS JURIDICOS</p> <p>La Constitución Política determina en los artículos 79, 80 y en el numeral 8 del artículo 95, la obligación del Estado de proteger la diversidad del ambiente, de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental y el derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano; así mismo consagra como deber de las personas y del ciudadano proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano.</p> <p>El desarrollo en el ordenamiento jurídico nacional se ha dado principalmente a través de decretos que desde sus disposiciones iniciales preveía la necesidad de la actualización de métodos de aprovechamiento, así el artículo 34 del Decreto 2811 de 1974 establece que para el manejo de los residuos sólidos se utilizarán los mejores métodos, de acuerdo con los avances de la ciencia y tecnología, para la recolección, tratamiento, procesamiento o disposición final de residuos sólidos, basuras, desperdicios y, en general, de desechos de cualquier clase. Adicional el artículo 36 del mismo decreto señala que para la disposición o procesamiento final de las basuras se utilizarán, preferiblemente, los medios que permitan:</p> <ol style="list-style-type: none"> Evitar el deterioro del ambiente y de la salud humana; Reutilizar sus componentes; Producir nuevos bienes; Restaurar o mejorar los suelos; <p>Como medida complementaria el artículo 130 del Decreto 1713 de 2002 señala que, a partir de su promulgación, todos los municipios o distritos quedan obligados a ejecutar todas las acciones necesarias para clausurar y restaurar ambientalmente o adecuar técnicamente los actuales sitios de disposición final que no cumplan la normativa vigente;</p> <p>En el marco de la Gestión Integral de Residuos Sólidos, se expide la Resolución 1045 de 2003 en su artículo 13 estableció un plazo máximo de 2 años, contados a partir de su publicación, para realizar la clausura y restauración ambiental de botaderos a cielo abierto y de sitios de disposición final de residuos sólidos que no cumplan con la normativa vigente, o su adecuación a rellenos sanitarios técnicamente diseñados, construidos y operados,</p>	<p>conforme a las medidas de manejo ambiental establecidas por las autoridades ambientales regionales competentes;</p> <p>En septiembre del año 2005 se expide la Resolución 1390 por la cual se establecen directrices y pautas para el cierre, clausura y restauración o transformación técnica a rellenos sanitarios de los sitios de disposición final a que hace referencia el artículo 13 de la Resolución 1045 de 2003 que no cumplan las obligaciones indicadas en el término establecido en la misma.</p> <p>Como se puede ver de este recorrido normativo, tradicionalmente la normatividad en esta materia se ha expedido en forma de decretos colocando en cabeza de la entidad territorial adelantar las gestiones correspondientes a la modernización y adopción de nuevas tecnologías, sin embargo, el panorama nacional nos indica que estas medidas han sido insuficientes, se evidencia un déficit en la inspección vigilancia y control, alrededor de este servicio público complementario.</p> <p>El presente proyecto de ley pretende articular además con una importante iniciativa que busca robustecer el aprovechamiento de residuos sólidos a través de estímulos a la formalización de población recicladora de oficio, que si bien no tiene presente las garantías sobre el acceso cierto y seguro al material esencial de aprovechamiento si tiene importantes progresos en el sentido de reconocer el aporte trascendente de la población recicladora de oficio en los esquemas de gestión de residuos sólidos.</p> <p>Así mismo la Honorable Corte Constitucional mediante auto 275 del 19 de diciembre de 2011 exhortó al gobierno nacional para que revise y redefina parámetros generales para la prestación de los servicios de separación, reciclaje, tratamiento y aprovechamiento de residuos sólidos en los términos establecidos en el numeral 115 de dicha providencia.</p> <p>CAUSALES DE IMPEDIMENTO</p> <p>Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>FABIÁN DÍAZ PLATA Representante a la Cámara Departamento de Santander</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>CÉSAR ORTIZ ZORRO Representante a la Cámara Departamento de Casanare</p> </div> </div>

PROYECTO DE LEY NÚMERO 090 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se adoptan normas de incentivos para el Apoyo a Iniciativas Locales y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. ____ de 2020 Cámara <i>Por medio de la cual se adoptan normas de incentivos para el Apoyo a Iniciativas Locales y se dictan otras disposiciones</i> EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto desarrollar el principio constitucional de función social de la propiedad privada, mediante la adopción de medidas que incentiven a las Grandes superficies comerciales o Hipermercados que favorezcan a los campesinos, refugios animales, fundaciones y emprendimientos locales instituyendo el Programa de Apoyo a Iniciativas Locales desde la Responsabilidad Social Empresarial.</p> <p>Artículo 2. Definiciones. Para los efectos de esta ley, se adoptan las siguientes definiciones:</p> <p>Grandes superficies comerciales o Hipermercados. Como aquellos establecimientos de comercio en los que se desarrollan actividades comerciales minoristas, polivalentes o especializados, y que a su vez disponen de una superficie de venta igual o superior a:</p> <p>200 metros cuadrados, en localidades con una población comprendida entre 10.000 y 50.000 habitantes.</p> <p>1.500 metros cuadrados, en localidades con una población inferior a 10.000 habitantes.</p> <p>750 metros cuadrados, localidades con una población inferior a 10.000 habitantes.</p> <p>Responsabilidad Social Empresarial. Forma de gestionar una organización mediante la interacción y relación armónica con sus diferentes grupos de interés dando respuesta a sus expectativas financieras, sociales y ambientales, de manera que se contribuya al desarrollo sostenible y a la creación de valor en todo el sistema. Todas aquellas decisiones que está en condiciones de tomar una organización del sector privado con el objetivo de incidir en mejoras sustanciales de su desenvolvimiento económico, social y ambiental, empoderando a su público interno y estableciendo un honesto canal de diálogo con el resto de sus públicos de interés.</p> <p>Plaza de Iniciativa Local. Es el espacio cedido gratuita, voluntaria, periódica y temporalmente por las Grandes superficies comerciales o Hipermercados, directamente, a los campesinos, refugios animales, fundaciones y emprendimientos locales mediante el ejercicio dispositivo de la función social de la propiedad.</p>	<p>Artículo 3. Programa de Apoyo a Iniciativas Locales. Programa de Apoyo a Iniciativas Locales, el cual estará a cargo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y cuyo objetivo principal será promover, informar e incentivar la formación de Plazas de Iniciativas Locales en las Grandes superficies comerciales o Hipermercados, que permitan evitar la intermediación en la venta y publicidad de los productos y servicios locales.</p> <p>El Programa de Apoyo a Iniciativas Locales se orientará a permitir condiciones adecuadas de competencia, lealtad y solidaridad entre las partes, que permitan acceder a los pequeños productores y empresarios a espacios convenientes para la comercialización y promoción de sus bienes y servicios.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno nacional, contará con seis (6) meses a partir de la entrada en vigor de la presente ley, para el diseño, formulación e implementación de la Programa de Apoyo a Iniciativas Locales formulando incentivos a los destinatarios de las medidas.</p> <p>Los recursos necesarios para la implementación de esta política deberán incluirse en la programación del presupuesto del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y ajustarse a las proyecciones del Marco de Gastos de Mediano Plazo del sector.</p> <p>Artículo 4. Las Grandes superficies comerciales o Hipermercados, en el marco del Programa de Apoyo a Iniciativas Locales, están obligadas a adoptar las siguientes acciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Publicitar en el territorio en el que se encuentra, la participación en el Programa de Apoyo a Iniciativas Locales. Establecer cronogramas claros y abiertos al público para conocer las fechas en las que las Grandes superficies comerciales o Hipermercados prevén desarrollar las Plazas de Iniciativa Local. Garantizar el conocimiento de los emprendedores locales de las instalaciones que les serán cedidas y permitirles el acceso a zonas comunes. Contactar a los campesinos y productores agrícolas de la región por los medios que estén al alcance de la Grande superficie comercial o Hipermercado que participe en el programa. <p>Artículo 5. Reporte semestral. Las Grandes superficies comerciales o Hipermercados reportarán al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, mediante el registro de participación o el que haga sus veces, las metas y medidas adoptadas para el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente ley. El reporte se efectuará semestralmente, con corte a junio y diciembre, al finalizar el mes de julio y enero, respectivamente.</p>
<p>Artículo 6. Certificado de Buenas Prácticas en Responsabilidad Social Empresarial. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, reconocerá las labores realizadas por las Grandes Superficies o Hipermercados que desarrollen a cabalidad el Programa de Apoyo a Iniciativas Locales, por medio de un Certificado de Buenas Prácticas en Responsabilidad Social Empresarial.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno nacional, contará con seis (6) meses a partir de la entrada en vigor de la presente ley, para diseñar, formular e implementar el Certificado de Buenas Prácticas en Responsabilidad Social Empresarial, desarrollando los incentivos aplicables a la acumulación de estos.</p> <p>Artículo 7. Vigencias y derogaciones. Esta ley rige desde su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>FABIÁN DÍAZ PLATA Representante a la Cámara Departamento de Santander</p>	<p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2020 CÁMARA <i>“Por medio de la cual se adoptan normas de incentivos para el Apoyo a Iniciativas Locales y se dictan otras disposiciones”</i></p> <p>OBJETIVO DEL PROYECTO</p> <p>Con el presente proyecto se busca desarrollar el principio constitucional de función social de la propiedad privada, mediante la adopción de medidas que incentiven a las Grandes superficies comerciales o Hipermercados que favorezcan a los campesinos, refugios animales, fundaciones y emprendimientos locales instituyendo el Programa de Apoyo a Iniciativas Locales desde la Responsabilidad Social Empresarial.</p> <p>JUSTIFICACION DEL PROYECTO</p> <p>Debido a las condiciones de permanente intermediación a las que se ven sometidos los productos de los pequeños y medianos productores locales de bienes, y de los pequeños y medianos productores agrícolas y campesinos, es necesario crear un marco normativo que permita corregir estas dificultades y proteger estas producciones, actividades que deben ser protegida y consolidada por el Estado en tanto es su deber constitucional. Los pequeños/as productores dinamizan la economía regional y local y generan ingresos en el área rural.</p> <p>Por ello, teniendo en cuentas algunas conclusiones presentadas por la (FAO, 2016) para Latinoamérica se ha recomendado dar aplicación a circuitos cortos de comercialización vinculados al impulso a la agricultura familiar y la inclusión de los productores y emprendedores de pequeña escala en el mercado</p> <p>Según la (CEPAL, 2014:7), los circuitos de proximidad o circuitos cortos son una forma de comercio basada en la venta directa de productos frescos o de temporada sin intermediario —o reduciendo al mínimo la intermediación— entre productores y consumidores. Los circuitos de proximidad acercan a los agricultores al consumidor, fomentan el trato humano, y sus productos, al no transportarse a largas distancias ni envasados, generan un impacto medioambiental más bajo”</p> <p>La segregación urbana es un tema de alta algidez en el mundo moderno, el debate por hacer más equitativas la distribución misma de las ciudades y los espacios que se encuentran en ella se hacen visibles dentro de los actuales programas e iniciativas cívicas políticas. Uno de los principales objetivos para una política que controle la segregación en las ciudades se traduce en el fomento de las</p>

integraciones sociales de los habitantes de determinado espacio geográfico, de esta manera, y según lo dicho por Sabatini, se requiere de una política capaz de distinguir las facetas explicables y hasta positivas de la segregación de aquellas otras que son negativas, y que afectan especialmente a los grupos pobres. De otra manera, los actuales accionares en busca de la reducción por la segregación social nos inducen a exaltar la integración de los habitantes comprendiendo la diversidad de los mismo.

Hay que comprender que para el caso latinoamericano una de las principales causas de la segregación social en la ciudad es determinada por condiciones socioeconómicas dispares entre los habitantes, caso contrario a lo observado en los países desarrollados, en los cuales, las principales condiciones que propician la segregación social en determinadas zonas se hace en mayor medida por factores étnicos o raciales, esta diferencia entre países desarrollados y subdesarrollados enmarca una similitud y la a pesar de que el impulso inicial para la segregación social es diferente, en ambos casos se observa la diferencia socioeconómico como impulso para la segregación dentro de los habitantes de una ciudad.

Uno de los aspectos fundamentales a tener en cuenta para el control de procesos urbanos y uso de suelo es la especulación encontrada en algunos territorios. La proyección sin control de la lógica especulativa inherente a la propiedad y manejo privado de los suelos hacia las áreas periurbanas no hace sino impulsar el crecimiento de los precios y, con ello, la segregación de los pobres a escalas aún mayores. Estas medidas de control del crecimiento geográfico de la ciudad no necesitan ser inflexibles, pero sí evitar las espirales especulativas de los precios del suelo que terminan reforzando la segregación de gran escala de los pobres.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

Constitución Política

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Artículo 58. “[...] La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica”

Artículo 63. “Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardos [son] [...] inalienables, imprescriptibles, inembargables”

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

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

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

Artículo 333. “La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común.”

Declaración del Milenio (2000):

Con el apoyo y coordinación de las Naciones Unidas, el Banco Mundial, El Fondo Monetario Internacional y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, Colombia y 188 países más firmaron la Declaración del Milenio, la cual contiene ocho objetivos para ser cumplidos por dichos países en el año 2015. Estos ocho objetivos son: Erradicar la pobreza extrema y el hambre, Educación Universal, Igualdad entre los géneros, Reducir la mortalidad de los niños, Mejorar la salud materna, Combatir el VIH/SIDA, Sostenibilidad del medio ambiente y Fomentar una asociación mundial.

Norma ISO 26000:

Es una guía que establece líneas en materia de Responsabilidad Social establecidas por la Organización Internacional para la Estandarización. Se designó a un Grupo de Trabajo ISO en Responsabilidad Social (WG SR) liderado por el Instituto Sueco de Normalización (SIS por sus siglas en inglés) y por la Asociación Brasileña de Normalización Técnica (ABNT) la tarea de elaborarla. Finalmente se publicó la norma en noviembre de 2010.

Guía Técnica Colombiana de Responsabilidad Social Icontec.

Es el compromiso voluntario que las organizaciones asumen frente a las expectativas concertadas que en materia de desarrollo humano integral se generan con las partes interesadas y que, partiendo del cumplimiento de las disposiciones legales, le permite a las organizaciones asegurar el crecimiento económico, el desarrollo social y el equilibrio ecológico.

Proyecto de Ley 191 de 2012

Los conceptos de Grandes superficies comerciales o Hipermercados y Responsabilidad Social Empresarial se desprenden del Proyecto de Ley 191 de 2012, por la cual se modifican los artículos 125, 125.2 y 125.3 del decreto 6424 de 1989 estatuto tributario y se dictan otras disposiciones, cuya autoría correspondió al Representante Didier Burgos Ramírez, y la cual fue archivada el 20 de junio de 2012.

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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

FABIÁN DÍAZ PLATA
Representante a la Cámara
Departamento de Santander

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 091 DE 2020
CÁMARA**

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

PROYECTO DE LEY N ° ___ DE 2020 CÁMARA

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

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO2, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016.

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

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales.

Ciclorrutas o Bicicarril: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

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

Cicloestación: Elemento modular que se utilizará para el estacionamiento, retiro y entrega de bicicletas por parte de los usuarios. Hace parte de la cicloestación la terminal para procesamiento de información de pagos.

Ciclousuario del SBP: Es la persona que accede al Sistema de Bicicletas Públicas una vez cumplidos los requisitos y condiciones para el uso del Sistema.

Transporte Sostenible: Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.

Zonas de implementación del Sistema: áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclorrutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.

Artículo 3°. Principios de implementación: Las entidades territoriales desplegarán las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, observando los siguientes principios:

<p>A) El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.</p> <p>B) Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del sistema.</p> <p>C) Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos.</p> <p>D) Generar pedagogía en los usuarios del Sistema Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas.</p> <p>Artículo 4°. Implementación del SBP. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley y conforme al estudio de viabilidad, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás sistemas y medios de transporte.</p> <p>Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito o de movilidad deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.</p> <p>Parágrafo Transitorio: Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.</p> <p>Artículo 5°. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración, con donaciones o aportes del sector privado en virtud del principio de responsabilidad social empresarial, con el pago por la afiliación al sistema por parte de los ciclistas y demás recursos provenientes del aprovechamiento económico de los componentes del Sistema.</p> <p>La financiación estará determinada por los estudios que se hagan sobre la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo; la administración municipal dispondrá en lo pertinente para promover la implementación del SBP.</p> <p>Artículo 6°. Obligaciones de las entidades territoriales. Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.</p> <p>A) Realizar campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente, el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.</p>	<p>B) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.</p> <p>C) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.</p> <p>D) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.</p> <p>E) Incluir en los planes de desarrollo municipales un aumento gradual de las ciclorrutas acorde a los estudios y la realidad de cada entidad territorial.</p> <p>F) Generar la interconexión entre las ciclorrutas en edificios e instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.</p> <p>G) Integrar el SBP al Plan de Movilidad Municipal.</p> <p>Artículo 7°. Composición del SBP. El Sistema de Bicicletas Públicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:</p> <p>A) Densa red de cicloparqueaderos a través del área de cobertura, el promedio de la distancia de uno a otro deberá ajustarse de acuerdo a un estudio detallado supliendo demandas y usos específicos.</p> <p>B) Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte, sin perjuicio de lo contenido en la Ley 1811 del 21 de octubre de 2016, artículo 4°.</p> <p>C) Cicloparqueaderos adecuados con buena iluminación y equipados de tal forma que garanticen una alta seguridad.</p> <p>D) Un sistema de seguridad que permita a los usuarios estacionar o sacar fácilmente las bicicletas en las estaciones.</p> <p>E) Un sistema de seguridad y de identificación que sirvan para determinar qué usuario tomó la bicicleta, en qué punto, y dónde la dejó.</p> <p>F) Monitoreo en tiempo real de la tasa de ocupación de las estaciones a través de comunicaciones inalámbricas y por medio de un servicio de paquete de datos o tecnologías similares. Servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.</p> <p>G) Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación.</p> <p>H) Registro de los afiliados al Sistema de Bicicletas Público.</p> <p>I) Infraestructura exclusiva para el uso de la bicicleta, esta puede ser mediante carriles preferenciales para el uso de la bicicleta, o una franja compartida con vías peatonales o de la malla vial debidamente identificados y señalados como ciclorrutas.</p> <p>J) Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciclistas.</p>
<p>Artículo 8°. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.</p> <p>El registro y afiliación por parte de los bicisuarios al Sistema de Bicicletas Públicas será durante un periodo de tiempo determinado, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.</p> <p>Artículo 9°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  FABIÁN DÍAZ PLATA Representante a la Cámara Departamento de Santander </div> <div style="text-align: center;">  LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA Representante a la Cámara Departamento de Antioquia </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  WILMER LEAL PÉREZ Representante a la Cámara Departamento de Boyacá </div> <div style="text-align: center;">  MARÍA JOSÉ PIZARRO RODRÍGUEZ Representante a la Cámara Coalición Lista de la Decencia </div> </div> <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N ° ____ DE 2020 CÁMARA</p> <p><i>por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) y se dictan otras disposiciones.</i></p> <p>1. Introducción</p>	<p>Los ciudadanos en el mundo son cada vez más conscientes sobre el daño que se le ha venido causando al planeta por las formas de depredación y las prácticas de consumo, esto ha conllevado a elevar el nivel de responsabilidad en relación con el cuidado del planeta respecto al desarrollo sustentable a escala humana. Es por eso que el presente proyecto de ley busca aportar en tres sentidos: 1) el cuidado ambiental fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte, 2) incentivar prácticas saludables, ya que al fomentar el uso de la bicicleta se presenta una mejoría en la salud de los colombianos que repercute directamente en el sistema general de salud, y 3) estimular el uso de la bicicleta permite que se mejore la movilidad en las ciudades, aportando a bajar los tiempos de desplazamiento.</p> <p>El proyecto de ley recoge las experiencias de las ciudades de Colombia que hoy cuentan con un sistema de transporte público de bicicletas además de tener en cuenta los aportes de las entidades de los ministerios de Salud, Medio Ambiente y Transporte que brindaron información técnica respecto a proyecciones y los beneficios que traería un proyecto de ley como este en el caso de ser aprobado.</p> <p>Ya en cuanto a su contenido, el articulado del proyecto de ley presentado inicialmente estaba muy encaminado a la protección del medio ambiente a partir del fomento del uso de la bicicleta y la generación de algunos dispositivos para la construcción de la política pública, estos elementos igualmente se mantienen y se refuerzan con la sostenibilidad del sistema a partir de su integración a los diferentes tipos de transportes multimodales, además de generar la prospectiva del sistema público para dejar sentadas las bases como una política pública y no una política de gobierno.</p> <p>2. Problemática</p> <p>La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, dado su gran impacto en la salud de la población, el medio ambiente, los cultivos y el deterioro de la infraestructura¹. Algunos de los contaminantes nocivos que se encuentran en el aire como el óxido de nitrógeno y el material particulado provienen principalmente de fuentes móviles como los vehículos operados mediante diésel, y según World Wildlife Fund (WWF) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aproximadamente una cuarta parte de las emisiones globales de CO2 tienen su fuente en el transporte, lo cual pone a la movilidad como uno de los principales desafíos en lo ambiental y social.</p> <p>Lograr un uso masivo de la bicicleta como medio de transporte tiene un importante efecto en bajar el nivel de congestión de las vías, lo que al mismo tiempo repercute en la disminución del consumo de combustibles fósiles y con ello un efecto favorable</p> <p><small>¹ IDEAM. Calidad del aire. Recuperado el 22/01/2019. [En línea] <http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>.</small></p>

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

En relación a lo anterior, esta nueva forma de transportarse ha venido creciendo con fuerza a nivel mundial, ahora son más los países que sumados a Dinamarca (país ciclista) han incorporado este medio de transporte como una alternativa viable, sostenible y segura. Por ejemplo, en Londres existe un SBP enfocado al alquiler llamado Barclays Cycle Hire, se estima que se han realizado más de 22 millones de viajes desde el 2010 y que un usuario puede hacer uso de más de 8.000 bicicletas y 500 estaciones, para lo cual debe realizar un pago de acuerdo al tiempo que utilice este servicio. Si el usuario solo "alquila" el servicio durante 30 minutos este será gratis, pero si lo utiliza por 2 horas puede costar £ 6.00, por 6 horas £ 35.00, y así se establecen unos rangos de precios con el fin de desincentivar los recorridos largos y poder rotar las bicicletas a más usuarios. Si las bicicletas no se devuelven en 24 horas o presentan algún daño, se llega a aplicar una multa hasta por £ 300.00³. Barcelona, por su parte, cuenta con un sistema llamado Bicing, el cual funciona las 24 horas del día los 365 días del año. Actualmente cuenta con 7 mil bicicletas robustas, estables y cómodas, con características similares a las encontradas en Londres, Nueva York o Montreal. De estas 7.000 unidades, 6.000 son mecánicas y 1.000 eléctricas, existen 425 estaciones mixtas (para eléctricas y mecánicas) y 3 tipos de sistemas de acceso al servicio (tarjeta inteligente, aplicación móvil y teléfono inteligente con tecnología NFC), entre otros⁴. El SBP se encuentra plenamente integrado en el sistema de transporte de la ciudad y facilita la intermodalidad con otros modos de transporte público (metro, bus, tren, tramo),

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

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

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

funciona a través de una tarjeta de abono, nominal, unipersonal e intransferible que reconoce al usuario en el sistema⁵.

Para el continente americano, se encontró registro de este tipo de sistemas en ciudades como Washington, Ciudad de México y Medellín. Con respecto a Washington, cuenta con un sistema llamado Capital Bikeshare, el cual es un servicio de bicicletas compartidas del Metro D. C., con más de 4.300 bicicletas y más de 500 estaciones en 6 jurisdicciones: Washington D. C., Arlington, VA, Alexandria, VA, Montgomery, MD, Prince George's County, MD y Fairfax County, VA. Este sistema está diseñado para viajes rápidos, articulados a los sistemas de transporte urbanos; los viajes menores a 30 minutos no tienen costo alguno, los viajes de 60 minutos tienen un costo de 2 dólares, y existen viajes para turistas en los cuales se puede alquilar el servicio de bicicletas por 24 horas, e incluso por 3 días y su precio varía dependiendo del tiempo del servicio⁶. En México se debe realizar un pago para poder acceder al servicio de bicicletas públicas ECOBICI, cuando el recorrido supera los 45 minutos, esta modalidad permite realizar una suscripción al sistema por un año, una semana, tres días o un día, o también cuenta con la posibilidad de realizar un pago por horas que depende del tiempo de uso de las unidades. Actualmente el sistema cuenta con 470 cicloestaciones, más de 170 mil usuarios registrados en 55 colonias de la Ciudad de México, cubriendo un área de 38 kilómetros cuadrados, y un promedio por día de 30.000 viajes. En la ciudad de Medellín el sistema EnCicla, 2010, es utilizado diariamente por cerca de 10.000 usuarios, los cuales deben inscribirse previamente mediante una página web para ser acreedores de la tarjeta que los distingue como bicisuarios y mediante la cual podrán sacar prestadas las unidades. El SBP hace parte del Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá (PMB2030), el cual plantea como meta para el año 2030 que el 10% de los viajes totales de esta zona se realicen en bicicleta; así mismo, se espera que para el año 2020 se cuente con más de 100 estaciones y 3.500 bicicletas⁷.

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

⁶ Day Psses. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes.

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

Estos son algunos de los sistemas que existen alrededor del mundo, y que, según una noticia publicada por EL Espectador, han pasado de 100 en el año 2002 a más de 600 para el 2014⁸ y sigue creciendo rápidamente.

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

- 1) Infraestructura, proyectos de innovación, servicios y promoción,
- 2) Compromiso político en su implementación y evaluación,
- 3) Regulación de las condiciones que rodean el uso de vehículos, etc.⁹

En materia ambiental

Lograr una movilidad sostenible a nivel mundial es uno de los mayores retos que enfrentan las naciones a fin de cumplir las metas del Acuerdo de París, consistentes con reducir las emisiones relacionadas con el transporte de 7,7 gigatoneladas de CO2 actualmente, a ubicarse entre 2 y 3 gigatoneladas para 2050. Según el Banco Mundial (2017), un aspecto crucial para reducir las emisiones de CO2 radica en la transición del transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial.¹⁰

Bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCCA), compromiso en virtud del Acuerdo de París, Colombia en el año 2015 se comprometió a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efectos Invernadero, mediante lo cual ratifica su lucha contra el calentamiento global y

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

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

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

su preocupación por los problemas ambientales con los que actualmente debe lidiar, no solo el país sino también el mundo.

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

Figura 2. Objetivos de contribuciones determinadas nacionalmente

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

Fuente: United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), *climatescope*. Recuperado en el informe "Cargando el Futuro. El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina". ELDIÁLOGO.

De acuerdo con una publicación realizada en la página oficial de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2015), titulada "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero para el año 2030", el Gobierno de turno deja entrever que los sectores claves a los que se debe apostar para lograr esta y otras metas favorables para el medio ambiente, así como también, las principales oportunidades de mitigación. Pero estos cambios implican la voluntad política además de la generación de procesos de transformación en el consumo, el cuidado, la cultura y estilos de vida que a la final tiene una implicación directa en la recuperación gradual del medio ambiente; esto es, los cambios deben venir en un sistema de corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad, la familia y el ciudadano. (Figura 3).

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

Figura 3. Sectores con oportunidades de mitigación

SECTOR	PRINCIPALES OPORTUNIDADES DE MITIGACIÓN
Agrícola, Forestal y Cambios de Uso del Suelo	Reducción de la deforestación Plantaciones forestales comerciales y sistemas agroforestales Restauración ecológica (restauración, rehabilitación y recuperación) Sistemas agroforestales con alto potencial de captura de carbono Mejores prácticas de fertilización (cultivos de papa y arroz) Ganadería sostenible (sistemas silvopastoriles intensivos, pastoreo racional) Modelos más eficientes de uso del suelo, Ordenamiento territorial
Energía	Eficiencia energética en sectores de demanda, transformación y producción Sistemas de redes inteligentes Portafolio de energías renovables Esquemas de generación con fuentes no convencionales y sistemas híbridos más estrategias de eficiencia energética para Zonas No Interconectadas Reducción de pérdidas de transporte de energía Participación de demanda mediante esquemas de precios y de incentivos Captura y almacenamiento de carbono

Industria	-Eficiencia energética (calderas, hornos, motores) Sustitución de carbón por biomasa y en general introducción de combustibles de menos carbono intensidad Desarrollos tecnológicos en los procesos productivos
Transporte	Estándares de rendimiento y conducción verde Renovación de la flota Vehículos eléctricos, Uso de combustibles de menor carbono intensidad Promoción del transporte público, Sistemas públicos de bicicletas Desincentivos al uso del transporte privado: Cobros por congestión Transporte multimodal (fluvial y férreo) Optimización transporte carga
Vivienda	Eficiencia energética e introducción de energéticos más limpios (sustitución de bombillos incandescentes, mejora en eficiencia de aires acondicionados y estufas a gas natura; reemplazo y chatarrización de neveras; uso de energía solar) Renovación de vivienda Materiales y mejores técnicas de diseño y construcción Ciudades sostenibles
Residuos	Aprovechamiento de residuos sólidos (compostaje) Captura y quema de metano en rellenos sanitarios Captura y quema de metano en plantas de tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales

Fuente: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible 2015. "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030".

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

Sumado a lo anterior, Colombia ha tomado participación en varios eventos y acuerdos internacionales encaminados a lograr avances importantes en temas ambientales, sociales y económicos, en los cuales se destacan la Agenda 2030 (2015) y la Nueva Agenda Urbana (2016). Con respecto a la Agenda 2030, esta se logró gracias al apoyo de numerosos países, organizaciones internacionales y actores no gubernamentales, gracias al cual se consolidó un documento con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible encaminados hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los países miembros. Colombia bajo este compromiso internacional se planteó como una de las metas al 2030 reducir las emisiones totales

de efecto invernadero en un 20%¹¹. En cuanto a la Nueva Agenda Urbana, celebrada en Quito, Ecuador, como parte de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, esta se centra en discutir y establecer compromisos sólidos que permitan avanzar a las ciudades en bienestar social, protección medioambiental y crecimiento económico, como resultado de la preocupación por la gran migración hacia las ciudades, se calcula que para el año 2050 dos tercios de la humanidad vivirán en zonas urbanas, lo que representa un gran desafío para la sostenibilidad social, económica y ambiental de las mismas. Para el caso colombiano, según el Ministerio de Ambiente, al día de hoy, cerca del 76% de la población vive en zonas urbanas y demanda más del 75% de los recursos¹².

3. Antecedentes

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

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

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

En materia de transporte y movilidad

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

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

- 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."

Artículo 2°. Principios fundamentales...

b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Artículo 3°. Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad, de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

2. EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

8. DEL TRANSPORTE INTERMODAL:

<p>Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación...</p> <p>- LEY 336 DE 1996. ESTATUTO GENERAL DE TRANSPORTE</p> <p>Artículo 4°. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.</p> <p>Artículo 5°. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.</p> <p>- LEY 769 DE 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Artículo 68. Utilización de los carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:</p> <p>Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.</p> <p>Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclo vías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.</p> <p>CAPÍTULO V. CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS.</p> <p>Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</p>	<p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>- LEY 1083 DE 2006. Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Artículo 1°. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>- LEY 1811 DE 2016. Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el</p>
<p>número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>Artículo 4°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte...</p> <p>Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial. 4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro. 5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja. <p>Es importante mencionar el desarrollo normativo que tienen algunos municipios en Colombia que han permitido implementar el Sistema de Bicicletas Públicas:</p> <p>DECRETO 596 DE 2014, "Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá, D. C., y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital".</p> <p>ACUERDO MUNICIPAL NÚMERO 84 DE 2009, "por medio del cual se reglamenta el Sistema de Bicicletas en la ciudad de Medellín que hará parte del plan de movilidad de la ciudad."</p> <p>4.Fundamentos Jurídicos</p> <p>En la Constitución Política se recalca la necesidad y el compromiso que debe tener el Estado con el medio ambiente, su protección, conservación y</p>	<p>sustitución, así como fomentar la educación y buenos hábitos que contribuyan a proteger los recursos naturales y contribuir con un ambiente sano. En este orden de ideas se destacan los siguientes artículos:</p> <p>Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. <u>Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente</u>, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines. (Énfasis fuera del texto).</p> <p>"PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD EN MATERIA DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE-Alcance</p> <p>MANDATO DE PROGRESIVIDAD DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES-Contenido/MANDATO DE PROGRESIVIDAD DE DERECHOS ECO-NÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES-Alcance</p> <p>El mandato de progresividad tiene dos contenidos complementarios, por un lado, el reconocimiento de que la satisfacción plena de los derechos establecidos en el pacto supone una cierta gradualidad; y por otra, también implica un sentido de progreso, consistente en la obligación estatal de mejorar las condiciones de goce y ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales. Así, una vez alcanzado un determinado nivel de protección "la amplia libertad de configuración del legislador en materia de derechos sociales se ve restringida, al menos en un aspecto: todo retroceso frente al nivel de protección alcanzado es constitucionalmente problemático puesto que precisamente contradice el mandato de progresividad", lo cual no solo es aplicable respecto a la actividad del Legislador sino también respecto a la actuación de la Administración en el diseño y ejecución de políticas públicas en materia de derechos económicos sociales y culturales al igual que cualquier rama de los poderes públicos con competencias en la materia"¹³.</p> <p>"PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA-Perspectivas en que se concreta</p> <p>La legislación expedida y la jurisprudencia constitucional vertida sobre la defensa al medio natural y el entorno ecológico han partido de un desarrollo histórico y líneas de pensamiento que han desembocado en la existencia de</p>

¹³ Sentencia C-443/09

diversos enfoques jurídicos que vienen a concretarse en visiones: i) antropocéntricas, ii) biométricas y iii) ecocéntricas, entre otras".¹⁴

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

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

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

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

¹⁴ Sentencia C-449/15.

internacionales ecológicas está en cabeza del Estado, sobre las bases de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional"¹⁵.

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

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

"El control ambiental ha sido entendido como la inspección, la vigilancia y la aplicación de las medidas técnicas y legales necesarias para evitar o disminuir cualquier tipo de afección al ambiente producto de las actividades humanas o desastres naturales, entendiendo que un impacto se produce por cualquier alteración en el medio biótico, abiótico o socioeconómico, ya sea adversa o beneficiosa, total o parcial, siempre que pueda ser atribuido al desarrollo de una obra, actividad o hecho de la naturaleza"¹⁶.

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

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

5. Justificación

¹⁵ Sentencia 462/08.

¹⁶ Sentencia T-227/17.

Según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire, esto sumado a daños en cultivos por lluvia ácida y deterioro a la infraestructura como edificios, puentes y estatuas. Para el caso colombiano, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) encontró que, durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 4,2 millones de muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades. En prima de seguros e indemnizaciones se pudo determinar un valor de \$1,9 billones al año (2015), \$3,9 billones en pérdida económica de ingresos y de productividad, y se estimó un aproximado de \$12,3 billones en vidas perdidas. Adicionalmente, los costos ambientales asociados a la contaminación atmosférica durante los últimos años, se incrementaron pasando de 1,1% del PIB de 2009 (\$5,7 billones de pesos) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12 billones de pesos) y 1,93% del PIB en 2015 (\$15,4 billones de pesos)¹⁷, lo cual pone en evidencia la necesidad de implementar estrategias contundentes que logren frenar y contrarrestar los efectos de la contaminación en el aire.

De acuerdo a los últimos informes del estado de la calidad del aire, elaborados por el IDEAM, el contaminante con mayor potencial de afectación en el territorio nacional es el Material Particulado Menor a 2,5 micras (PM2.5), el cual está constituido por partículas muy pequeñas producidas principalmente por vehículos que utilizan diésel como combustible. Para el año 2018, conforme a cifras del DNP¹⁸, el 70% de las partículas que contaminan el aire se generan por emisiones de fuentes móviles como los vehículos de transporte a motor, y el 30% restante corresponde a fuentes de emisiones fijas como industrias, quemas, chimeneas y zonas mineras.

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

¹⁷ IDEAM. Calidad del aire. Recuperado el 22/01/2019. [En línea] <<http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>>

¹⁸ Mejía Luis Fernando (2018). Calidad del Aire, una prioridad de política pública en Colombia. Departamento Nacional de Planeación.

disminuir la congestión vehicular. Suma a esto, el Estado gasta cerca de 27 millones de dólares australianos en mantener y mejorar la red de transporte, dados los daños ocasionados a las superficies de las carreteras por los automóviles. También se estiman costos por 5 mil millones de dólares australianos al año como consecuencia de la congestión vial¹⁹.



Tomado de: <https://invdes.com.mx/wp-content/uploads/2016/07/29-07-16-los-beneficios-de-usar-la-bicicleta.jpg>

Por otro lado, de acuerdo con un informe de la European Cyclists' Federation, el ciclismo en 28 Estados miembros de la UE genera beneficios económicos de 513 mil millones de euros al año, entre estos, se estima que al sustituir el 32% del tráfico vehicular se logra un ahorro en combustible de 2,8 mil millones de Euros, aproximadamente, también se encontró un ahorro de 426 millones asociado al costo de la contaminación atmosférica, y un estimado de 2 mil millones de euros en ahorros por gastos de infraestructura para movilidad²⁰.

Con respecto al ámbito social al ampliar la base de usuarios y elevar el perfil de la bicicleta en una ciudad, las bicicletas públicas pueden construir una base

¹⁹ Queensland Government. Cycling Benefits. Recuperado el 7/02/2010. Página oficial [En línea] www.tmr.qld.gov.au/Travel-and-transport/Cycling/Benefits.aspx

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

para la mejora de infraestructura de la bicicleta particular, lo que beneficiará a todos los ciclistas, tanto ricos como pobres. Las ciudades que han implementado los sistemas de bicicletas públicas han encontrado que estos benefician a una amplia variedad de usuarios que abarcan diversas generaciones, clases sociales, etnias y géneros, en una variedad de temporadas (Departamento de Planeación de la Ciudad de Nueva York, 2009)²¹. De igual forma se estima que solo el 10% de la población mundial puede comprar un automóvil, frente al 80% de las personas con capacidad para obtener una bicicleta lo cual tiene un gran impacto social de cara a la movilidad²².

En el caso colombiano las cifras en materia de salud y emergencia ambiental son las siguientes:



Y en materia de movilidad respecto a las horas que pierden los colombianos en desplazamiento, según el estudio realizado por INRIX Global Traffic Scorecard realizado en 2019, Bogotá es la primera ciudad en Latinoamérica donde un ciudadano pierde más horas en una congestión con 272 horas; el caso de Medellín muestra que ocupa la posición 68 con una pérdida de 138 horas en la congestión de vehículos

²¹ Institute for Transportation & Development Policy (México). Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Pública. Recuperado el 5/02/2019. [En línea]

²² Queensland Government. Cycling Benefits. Recuperado el 7/02/2010. Página oficial [En línea] www.tmr.qld.gov.au/Travel-and-transport/Cycling/Benefits.aspx

La vida en un trancón

Estas son las ciudades de Latinoamérica en las que la gente pierde más tiempo al año en un trancón.



Las políticas en materia de descongestión vial que a la vez repercuten en la contaminación ambiental, para nada fueron optimistas, pues Bogotá en el año 2018 ocupaba la tercera posición. El siguiente cuadro refleja el Rankin de las ciudades de Colombia en el año 2016, cifra bastante negativa ya que el PND advierte que a causa de los problemas de movilidad, el país pierde 2% del PIB. Tomado de: <https://www.semana.com/Item/ArticleAsync/556386>

²³ <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/bogota-la-ciudad-en-la-que-mas-tiempo-se-pierde-en-los-trancones-articulo-839474>

País	Indicador	Valor	Unidad
Bolivia
Brazil
Canada
Chile
Colombia
Costa Rica
Cuba
Ecuador
El Salvador
Estados Unidos
Francia
Guatemala
Honduras
India
Jamaica
Japón
Paraguay
Perú
República Dominicana
Rusia
Uruguay
Venezuela

6.Descripción del Proyecto

El Proyecto de ley busca establecer los lineamientos para la elaboración de política pública del sistema de bicicletas público por parte de las entidades territoriales que tenga o vayan a implementar ese servicio de transporte, consta de 9 artículos que hacen parte de un solo título. Los tres primeros artículos enuncian los aspectos dogmáticos del proyecto, con el objeto (1), las definiciones (2) y los principios (3) del sistema de bicicletas público; luego se determina la parte estructural del sistema regulando la implantación (4), Financiamiento (5), obligaciones de las entidades territoriales (6), la forma como se compone es sistema (7), el acceso y la afiliación al mismo (8) para terminar con la vigencia y derogatoria (9).

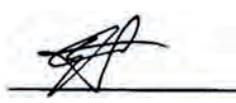
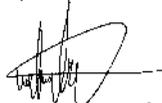
7.Impacto Fiscal

De conformidad con lo presentado y dada la obligación del Estado de garantizar el derecho a un ambiente sano y con respecto al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho en Sentencia C-625 de 2010:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del Proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo."

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquel el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

Acorde a la realidad y conforme a lo presentado, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce

<p>desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.</p> <p>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.</p> <p>Finalmente, se debe tener en cuenta que el Proyecto de ley no representa esfuerzo fiscal significativo del Gobierno, toda vez que el contenido del mismo demanda a las entidades territoriales a que establezcan una política pública para el sistema público de bicicletas, lo que no implica gasto alguno para el gobierno central, por lo tanto esta iniciativa no representan sumas significativas de recaudo, por el contrario, su promoción puede redondear en mayores beneficios para el Estado y la sociedad.</p> <p>8. Causales de Impedimento</p> <p>Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.</p> <p>Atentamente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  FABIÁN DÍAZ PLATA Representante a la Cámara </div> <div style="text-align: center;">  LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA Representante a la Cámara </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>Departamento de Santander</p>  WILMER LEAL PÉREZ Representante a la Cámara Departamento de Boyacá </div> <div style="width: 45%;"> <p>Departamento de Antioquia</p>  MARÍA JOSÉ PIZARRO RODRÍGUEZ Representante a la Cámara Coalición Lista de la Decencia </div> </div>
--	--

PROYECTO DE LEY NÚMERO 092 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se prohíbe a las instituciones educativas públicas y privadas impedir el acceso a las instalaciones a estudiantes bajo su cuidado.

<p align="center">PROYECTO DE LEY N ° ____ DE 2020 CÁMARA</p> <p align="center"><i>“Por medio de la cual se prohíbe a las instituciones educativas públicas y privadas impedir el acceso a las instalaciones a estudiantes bajo su cuidado.”</i></p> <p align="center">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p align="center">DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Objeto: Impedir que las instituciones educativas públicas y privadas generen condiciones de riesgo para sus estudiantes.</p> <p>Artículo 2°. Se prohíbe a todas las instituciones educativas del país impedir el ingreso a las instalaciones del plantel educativo durante el horario de funcionamiento ordinario a los estudiantes que tengan a su cargo, sin que medien motivos de seguridad o de fuerza mayor.</p> <p>En caso de infracciones al manual de convivencia, reglamento interno o razones que ameriten que el alumno sea separado de los cursos, este deberá esperar en un lugar seguro al interior de las instalaciones del plantel educativo mientras se hacen presentes sus responsables.</p> <p>Artículo 3°. El artículo 201 de la Ley 115 de 1994 quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 201. MATRÍCULA DE ALUMNOS EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS PRIVADOS. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 95 de la presente Ley, los establecimientos educativos privados podrán renovar la matrícula de los alumnos o educandos para cada período académico, mediante contrato que se registrará por las reglas del derecho privado.</p> <p>El contrato deberá establecer, entre otros, los derechos y obligaciones de las partes, las causales de terminación y las condiciones para su renovación.</p> <p>Serán parte integrante del contrato, el proyecto educativo institucional y el reglamento interno o manual de convivencia del establecimiento educativo.</p>	<p>En ningún caso este contrato podrá incluir condiciones que violen los derechos fundamentales de los educandos, de los padres de familia, de los establecimientos educativos o de las personas naturales o jurídicas propietarias de los mismos.</p> <p>Parágrafo: Se prohíbe a todas las instituciones educativas del país impedir el ingreso a las instalaciones del plantel educativo durante el horario de funcionamiento ordinario a los estudiantes que tengan a su cargo, sin que medien motivos de seguridad o de fuerza mayor.</p> <p>En caso de infracciones al manual de convivencia, reglamento interno o razones que ameriten que el alumno sea separado de los cursos, este deberá esperar en un lugar seguro al interior de las instalaciones del plantel educativo mientras se hacen presentes sus responsables.</p> <p>Artículo 4°. Vigencia: La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  FABIÁN DÍAZ PLATA Representante a la Cámara Departamento de Santander </div> <p align="center">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p align="center">PROYECTO DE LEY N ° ____ DE 2020 CÁMARA</p> <p align="center"><i>“Por medio de la cual se prohíbe a las instituciones educativas públicas y privadas impedir el acceso a las instalaciones a estudiantes bajo su cuidado.”</i></p> <p align="center"><i>“La violencia contra los niños, niñas y adolescentes ha estado influenciada por la concepción y el trato que culturalmente se le ha dado a la infancia y la adolescencia,</i></p>
---	--

y a la naturalización de prácticas violentas como formas de educación y crianza validadas y aceptadas en la sociedad.

Con la doctrina de la Protección Integral y el reconocimiento de los niños, niñas y adolescentes como sujetos de derechos, cada vez más, se ha venido reconociendo la violencia contra la infancia y la adolescencia como una vulneración a los derechos consagrados en el marco normativo internacional y nacional.”¹

En el Lineamiento técnico para la atención de niños, niñas y adolescentes con sus derechos amenazados o vulnerados por causa de la violencia del ICBF, se define la violencia contra los niños, niñas y adolescentes de esta manera:

“Toda acción, omisión, abuso, uso de la fuerza o del poder que se expresa a través de la violencia física, psicológica, sexual y la negligencia, así como a través de las amenazas de tales actos, la cual se puede presentar en distintos ámbitos y ser ejercido por parte de sus padres, representantes legales o cualquier otra persona; produce daño y afecta la integridad personal, el desarrollo integral de los niños, niñas y adolescentes, llegando incluso hasta la muerte.”²

En el mismo lineamiento se consagra como un tipo o forma de violencia la Omisión o Negligencia así:

“Omisión o Negligencia: Se refiere a la falta de protección y cuidado mínimo del niño, niña o adolescente por parte de los progenitores o encargados del cuidado. Existe negligencia cuando los responsables del cuidado no protegen de la exposición al peligro, ni atienden, o satisfacen las necesidades básicas de los niños, niñas y adolescentes, sean éstas físicas, psicológicas, educativas o de salud, teniendo los medios, el conocimiento y acceso a la prestación de servicios.”³

En cuanto a la responsabilidad de las instituciones educativas ha destacado la Corte Constitucional que las mismas ostentan una posición de garante indicando que, si

¹ ABC- Lineamiento técnico para la atención de niños, niñas y adolescentes con sus derechos amenazados o vulnerados por causa de la violencia, ICBF. Disponible en: https://www.icbf.gov.co/sites/default/files/abc_-_violencia_contra_los_ninos_ninas_y_adolescentes.pdf

² Ibid.

³ Ibid.

bien poseen una facultad disciplinante, las actuaciones sancionatorias deben regirse por el debido proceso, expresado en los siguientes términos en la Sentencia T-120 de 2019:

“ Un elemento que no puede ser desconocido en las actuaciones académicas que de alguna forma impongan sanciones a los estudiantes, es la proporcionalidad de la medida frente a los actos cometidos, y que en el proceso sancionatorio tenga en cuenta, entre otras, “(i) la edad del infractor, y por ende, su grado de madurez psicológica; (ii) el contexto que rodeo la comisión de la falta; (iii) las condiciones personales y familiares del alumno; (iv) la existencia o no de las medidas de carácter preventivo al interior del colegio; (v) los efectos prácticos que la imposición de la sanción va a traerle al estudiante para su futuro educativo y (vi) la obligación que tiene el Estado de garantizarle a los adolescentes su permanencia en el sistema educativo”

Al analizarlo de esta manera y evaluando los criterios enunciados por la Corte Constitucional, no se evidencia proporcionalidad alguna entre la comisión de cualquier conducta y el retiro de las aulas de clase exponiendo a riesgos a la vida e integridad de niños niñas y adolescentes, en especial en un marco de edades donde la educación es la expresión exacta de un derecho fundamental, la Corte Constitucional en la sentencia T-434 de 2018 manifestó lo siguiente:

“...El derecho y servicio público de educación: (i) permite el ejercicio de otros derechos fundamentales como la libre escogencia de profesión u oficio, ya que es el presupuesto para materializar la elección de un proyecto de vida; (ii) es un derecho fundamental de las personas menores de 18 años; y (iii) se integra de cuatro características fundamentales que se relacionan entre sí, a saber: aceptabilidad, adaptabilidad, disponibilidad y accesibilidad.”

VULNERABILIDAD DE NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES

Las investigaciones sugieren que en todo el mundo el 20% de las mujeres y entre el 5% y el 10% de los hombres sufrieron abusos sexuales durante la infancia.⁴

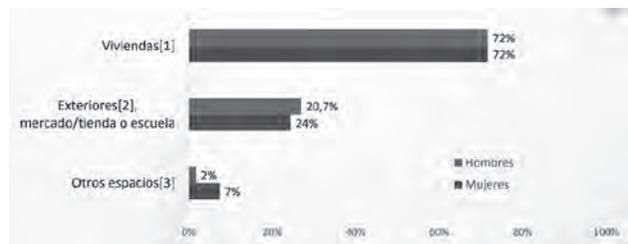
Para el caso colombiano los datos más recientes se encuentran en la Encuesta Nacional de Violencia contra Niños, Niñas y Adolescentes EVCNNA 2018 del Ministerio de Salud⁵, de la cual nos permitimos destacar los siguientes datos que hablan de los riesgos que experimentan los menores:

El primer cuadro señala quiénes son los perpetradores más frecuentes en la experiencia del primer acto de violencia sexual contra las niñas y los niños

Mujeres		Hombres	
28,4%	Miembro de la familia	42,5%	Amistad
22,5%	Extraño	20,9%	Vecino
18,9%	Compañero(a) romántico	19,1%	Extraño

antes de los 18 años, Colombia - Nacional.

En cuanto al lugar de ocurrencia del primer incidente de violencia sexual antes de los 18 años-Nacional, señala la encuesta que:



⁴ https://www.unicef.org/spanish/protection/files/La_violencia_contra_la
⁵ Disponible en: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/GCF/evcna-presentacion.pdf>

Dentro del ítem de vivienda es importante tener presente que no refiere solo a la vivienda del participante, también puede ser la vivienda del agresor u otra vivienda.

El ítem exteriores también incluye carreteras, lagos, ríos y campo.

El ítem Otros espacios incluye carro, bus, bar, restaurante, discoteca, iglesia, oficina.

En todo caso lo que se evidencia es que los entornos públicos no son lugares seguros para los menores, desafortunadamente el ítem de escuela no se encuentra desagregado en la gráfica pero reporta un menor porcentaje que cualquier otro elemento.

Así, disminuir la exposición al riesgo que se produce al impedir el acceso a las instituciones educativas por parte de niños niñas y adolescentes constituye el objetivo central de este proyecto de ley.

MARCO INTERNACIONAL, CONSTITUCIONAL Y LEGAL

- **Convención sobre los Derechos del Niño (CDN):** Tratado más ratificado de la historia. Aprobado por el Estado colombiano en la Ley 12 de 1991.
- **Artículo 44 de la Constitución Política de 1991:** Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores. Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.

<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 45 de la Constitución Política de 1991: El adolescente tiene derecho a la protección y a la formación integral. El Estado y la sociedad garantizan la participación activa de los jóvenes en los organismos públicos y privados que tengan a cargo la protección, educación y progreso de la juventud. • Ley 1098 de 2006: Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia. <p>Artículo 1°. Finalidad: Este código tiene por finalidad garantizar a los niños, a las niñas y a los adolescentes su pleno y armonioso desarrollo para que crezcan en el seno de la familia y de la comunidad, en un ambiente de felicidad, amor y comprensión. Prevalecerá el reconocimiento a la igualdad y la dignidad humana, sin discriminación alguna.</p> <p>Los principios que rigen este código son los mismos que inspiran el presente proyecto de ley:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protección Integral: Reconocimiento de los niños, niñas y adolescentes como sujetos de derechos, la garantía y cumplimiento de los mismos. • Interés Superior: Los derechos de los niños, niñas y adolescentes deben ser garantizados por todas las personas. • Prevalencia de los Derechos: En todo acto, decisión o medida administrativa, judicial o de cualquier naturaleza que deba adoptarse en relación con los niños, las niñas y los adolescentes, prevalecerán los derechos de estos, en especial si existe conflicto entre sus derechos fundamentales con los de cualquier otra persona. • Corresponsabilidad: La Familia, la Sociedad y el Estado son corresponsables en su atención, cuidado y protección. • Exigibilidad de los Derechos: Salvo las normas procesales sobre legitimidad en la causa para incoar las acciones judiciales o procedimientos administrativos a favor de los menores de edad, cualquier persona puede exigir de la autoridad competente el cumplimiento y el restablecimiento de los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes. • Perspectiva de Género: reconocimiento de las diferencias sociales, biológicas y psicológicas en las relaciones entre las personas según el sexo, la edad, la etnia y el rol que desempeñan en la familia y en el grupo social. 	<ul style="list-style-type: none"> • Derechos de los niños, las niñas y los adolescentes de los pueblos indígenas y demás grupos étnicos: Los niños, las niñas y los adolescentes de los pueblos indígenas y demás grupos étnicos, gozarán de los derechos consagrados en la Constitución Política, los instrumentos internacionales de Derechos Humanos y el presente Código, sin perjuicio de los principios que rigen sus culturas y organización social. • La responsabilidad parental: es un complemento de la patria potestad establecida en la legislación civil. Es además, la obligación inherente a la orientación, cuidado, acompañamiento y crianza de los niños, las niñas y los adolescentes durante su proceso de formación. • Ejercicio de los derechos y responsabilidades: s obligación de la familia, de la sociedad y del Estado, formar a los niños, las niñas y los adolescentes en el ejercicio responsable de los derechos. Las autoridades contribuirán con este propósito a través de decisiones oportunas y eficaces y con claro sentido pedagógico. • Deber de vigilancia del Estado: Todas las personas naturales o jurídicas, con personería jurídica expedida por el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar o sin ella, que aún, con autorización de los padres o representantes legales, alberguen o cuiden a los niños, las niñas o los adolescentes son sujetos de la vigilancia del Estado. <p style="text-align: center;">CAUSALES DE IMPEDIMENTO</p> <p>Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.</p> <p>Atentamente,</p>  <p>FABIÁN DÍAZ PLATA Representante a la Cámara Departamento de Santander</p>
--	---

PROYECTO DE LEY NÚMERO 093 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se regula la eliminación progresiva de la pirotecnia sonora en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY N ° ___ DE 2020 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;"><i>"Por medio de la cual se regula la eliminación progresiva de la pirotecnia sonora en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones"</i></p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Objeto: La presente ley busca regular la eliminación progresiva de los elementos de pirotecnia sonora en el país.</p> <p>Artículo 2°. Plan General para la sustitución de elementos de pirotecnia sonora en el Territorio Nacional.</p> <p>El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio del Interior y con el apoyo del Ministerio de Trabajo, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Cultura y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en el marco de sus competencias, tendrá un plazo de doce (12) meses a partir de la expedición de la presente ley para formular y ejecutar el Plan General para la eliminación de elementos de pirotecnia sonora en el Territorio Nacional, el cual contendrá:</p> <p>A. Medidas de adaptación laboral y reconversión productiva que garanticen a las personas que se dediquen a las actividades económicas relacionadas con la realización de espectáculos lumínicos a través de otros medios no explosivos la continuidad del derecho al trabajo.</p> <p>B. La promoción de nuevas actividades económicas y culturales en las regiones.</p> <p>Parágrafo 1. El SENA diseñará, promoverá y desarrollará, en el marco de sus competencias, la realización de programas de formación, capacitación, fortalecimiento empresarial de actividades diferentes a los elementos de pirotecnia sonora, dirigidas a las regiones en donde la eliminación genere impacto económico.</p>	<p>Parágrafo 2. En el marco del Plan General para la sustitución de elementos de pirotecnia sonora, tendrá aplicación diferencial y progresiva en aquellas entidades territoriales en donde sea una manifestación de tradición regular, periódica e ininterrumpida y su prohibición genere impacto económico en la población, para ello se garantizará el principio de participación ciudadana.</p> <p>Artículo 3°. Se permitirá la producción, fabricación, importación, transporte, comercialización y manipulación de artefactos de pirotecnia que únicamente produzcan efectos lumínicos, cuyos efectos sonoros en el aire sean inferiores a 84 decibeles (dB).</p> <p>Artículo 4°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>  <p>FABIÁN DÍAZ PLATA Representante a la Cámara Departamento de Santander</p>  <p>JUAN CARLOS LOZADA Representante a la Cámara Bogotá D.C.</p>
---	---

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY N ° ___ DE 2020 CÁMARA

"Por medio de la cual se regula la eliminación progresiva de la pirotecnia sonora en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones"

ANTECEDENTES

Dentro de los antecedentes normativos cercanos encontramos la resolución número 4709 de 1995 del Ministerio de Salud y Protección Social, respecto a la cual cabe destacar las consideraciones que motivaron su expedición puesto que parten de la consideración de la salud:

"como un bien de interés público y le corresponde al Estado, a través de este Organismo como ente rector garantizar mediante la implantación de medidas de prevención, promoción, tratamiento y rehabilitación la prestación de los servicios de salud, especialmente ante los riesgos eventuales y de fuerza mayor ocasionados por el indebido manejo de artefactos inflamatorios o de alta peligrosidad de explosión reactiva como la pólvora, que se utiliza en época decembrina.

Que los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los adultos, en consecuencia, la familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistirlo y velar por su salud y su seguridad, en razón a la falta de comprensión del riesgo y de reacción frente a la utilización de diferentes clases de juegos pirotécnicos, con consecuencias funestas para la integridad física, psíquica y social del menor.

Que en armonía con el precepto constitucional contenido en el artículo 209 de la Carta Política, los demás organismos del Estado de los niveles nacional, departamental, distrital y municipal deben velar y contribuir a los fines de este en el cumplimiento de las disposiciones, que en materia sanitaria y de

prevención dicte este Ministerio, especialmente las entidades pertenecientes al Sistema de Salud y las entidades territoriales como gobernaciones y alcaldías.

Que dentro de las políticas de salud y con el ánimo de evitar mayores riesgos en la salud individual y colectiva es necesario acometer campañas sobre el comportamiento de la comunidad y restringir el uso de la pólvora."

Dentro de las normas antecedentes destaca la ley 670 de 2001, Por medio de la cual se desarrolla parcialmente el artículo 44 de la Constitución Política para garantizar la vida, la integridad física y la recreación del niño expuesto al riesgo por el manejo de artículos pirotécnicos o explosivos.

Sin embargo, el proyecto se centra en la prohibición del fósforo blanco y su incorporación en elementos pirotécnicos, adicionalmente se concentra exclusivamente en menores de edad. Razón por la cual se hace pertinente de cara a los desarrollos constitucionales, contenidos en la constitución ambiental actualizar la normatividad de una forma no antropocéntrica que considere la relación ecosistémica y así lo prevé la constitución política en su artículo 58:

*"Artículo 58. Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social. La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, **le es inherente una función ecológica** (...)"* (Negrilla fuera del texto)

Junto al artículo 79 y el artículo 95 que establecen un mandato de protección explícito al que debemos atender legislativamente;

"Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. **Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente**, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines." (Negrilla fuera del texto)

"Artículo 95. La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades. Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes. Son deberes de la persona y del ciudadano:

- 8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano;
- 9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad."

EXPERIENCIA INTERNACIONAL

En la Provincia de Buenos Aires, Argentina se promovió en el año 2018 (Expediente 2892-D-2018) una iniciativa similar que regulaba la prohibición de la pirotecnia sonora, respecto de esta compartimos importantes coincidencias en materia argumentativa.¹

Destaca en el ordenamiento internacional la DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de artículos pirotécnicos.²

Esta directiva está orientada a la sanción bajo la imposición de una serie de restricciones atadas a usos que básicamente suponen la manipulación exclusivamente profesional de la misma, de esta manera establece que:

¹ Disponible en : <https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=2892-D-2018>
² Disponible en : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/TXT/?uri=CELEX%3A52011PC0764>

"Si el agente económico pertinente no adopta las medidas correctoras adecuadas en el plazo de tiempo indicado en el apartado 1, párrafo segundo, las autoridades de vigilancia del mercado adoptarán todas las medidas provisionales adecuadas para prohibir o restringir la comercialización de los artículos pirotécnicos en el mercado nacional, retirarlo de ese mercado o recuperarlo. Las autoridades de vigilancia del mercado informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de tales medidas. "

El 27 de diciembre de 2019, el presidente de la Nación Argentina Alberto Fernández expidió vía Decreto Presidencial (Decreto 96/2019) la prohibición del uso de pirotecnia con ruido en actos nacionales.³

Entre los argumentos esbozados en el mencionado Decreto se tiene:
"Que existen diversos estudios científicos que permiten comprobar que el uso de artículos y artificios de pirotecnia, de estruendo o sonoros afecta la calidad auditiva de la población, en particular, de los sectores más vulnerables de la sociedad entre los que se encuentran los niños y las niñas y los ancianos y las ancianas, así como también a la fauna y al ambiente en general, por lo que dicha actividad debe regularse, especialmente en lo que respecta al Sector Público."

"Que la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) especificó que más del CINCO POR CIENTO (5%) de la población mundial, es decir TRESCIENTOS SESENTA MILLONES (360.000.000) de personas, padece pérdida de audición discapacitante, estimándose que la mitad de los casos podrían evitarse si se adoptan los mecanismos necesarios y adecuados a las condiciones sociales de cada población. Asimismo, resultan afectadas las personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA)."

El presente proyecto no tiene un énfasis sancionatorio y se limita a productos específicos que impliquen fuertes detonaciones, en la legislación argentina el proyecto prohíbe todos aquellos juegos pirotécnicos que superan los 84 decibeles en

³ Disponible en : <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/224185/20191228>

sus detonaciones; del mismo proyecto se extrae el artículo 3 del presente proyecto para generar una habilitación.

No obstante, el presente proyecto se enfoca en actividades de sustitución que sean compatibles con la espectacularidad y la continuidad de la labor de las personas que se dedican a la pirotecnia. En esa medida el presente proyecto es presentado bajo la égida de la protección ambiental en desarrollo de un mandato constitucional que busca compatibilizar la actividad productiva con la protección ambiental.

CONVENIENCIA

La pirotecnia sonora presenta graves implicaciones para la fauna, de forma especial para las aves. En el Reporte de Estado y Tendencias de la Biodiversidad de Colombia (RET) para 2018⁴ elaborado por el instituto Alexander Von Humboldt, se expone que Colombia es primer lugar, por segundo año consecutivo, en número de especies de aves registradas, un total de 1.546 observadas en 24 horas, a través de 4.840 listas enviadas al portal y aplicación eBird. Esta cifra representa alrededor del 80% de las más de 1.900 especies de avifauna que tiene el país.

Frente a esta afectación diferenciada, varios expertos han señalado que se pueden derivar múltiples afectaciones asociadas con las detonaciones de la pirotecnia y de esta manera ha sido consignada en artículos de prensa especializada:

"Las explosiones de la pólvora pueden también tener un impacto negativo a nivel de las poblaciones de aves debido a la disminución considerable del número de individuos, pues muchas aves huyen dejando a sus pichones, que finalmente mueren", sostuvo. María Ángela Echeverry, directora de la maestría en conservación y uso de la biodiversidad de la Universidad Javeriana⁵

⁴ Disponible en: <http://reporte.humboldt.org.co/biodiversidad/2018/>
⁵ <https://sostenibilidad.semana.com/medio-ambiente/articulo/efectos-nocivos-de-la-polvora-en-los-animales/47957>

Se añade más adelante que la situación no solo se limita a las aves y explica los efectos sobre animales domésticos como perros o gatos que:

"terminan heridos o mutilados de alguna parte del cuerpo al intentar esconderse de las explosiones en los lugares más remotos de los hogares. También es común, según los expertos, que los animales de compañía salgan huyendo y se pierdan debido a la sobreexcitación y las sensaciones de perturbación en la localización. Otros se tiran por los balcones o son atropellados por vehículos, mientras algunos sufren traumatismos severos en los sentidos visuales y auditivos, especialmente."

Colombia es el país que registra **mayor diversidad de aves en el mundo con más de 1.900 especies y uno de los mejores destinos para observarlas. Su preservación depende de todos.**⁶

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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

Atentamente,


FABIÁN DÍAZ PLATA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


JUAN CARLOS LOZADA
 Representante a la Cámara
 Bogotá D.C.

⁶ Ibid.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 094 DE 2020 CÁMARA

por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos, técnicos y de seguridad para los vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY N ____ DE 2020 CÁMARA

"por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos, técnicos y de seguridad para los vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones."

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. OBJETIVO. El objeto del presente proyecto de ley busca establecer los requisitos mínimos técnicos, constructivos y de seguridad para los vehículos de cero o bajas emisiones, y se establecen otras disposiciones.

ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a. **Vehículo de cero o baja emisión:** Es un vehículo que no emite sustancias contaminantes a través del tubo de escape generadas por la fuente de propulsión a bordo del vehículo. Para el presente proyecto de ley denominarán vehículos de cero o bajas emisiones a todos los vehículos eléctricos, híbridos, híbridos recargables o de celda combustible.
- b. **Vehículo Eléctrico:** Es aquel vehículo motorizado con un motor eléctrico como único medio de propulsión.
- c. **Vehículo Híbrido:** Es aquel vehículo motorizado que combina para su propulsión como mínimo un motor eléctrico o un motor-generador eléctrico y un motor de combustión interna.
- d. **Vehículo Híbrido Recargable:** Es aquel vehículo motorizado impulsado por un grupo de motores, como mínimo un motor eléctrico o un motor-generador eléctrico y un motor de combustión interna, y que permite cargar de energía eléctrica las baterías desde una fuente externa.
- e. **Vehículo Celda de Combustible:** Es aquel vehículo eléctrico que usa una pila de combustible para generar energía eléctrica a partir del hidrógeno o un combustible de hidrocarburo y oxígeno.
- f. **Seguridad Eléctrica:** Todos los sistemas, dispositivos y/o componentes que protegen a los ocupantes de un vehículo de descargas eléctricas y el derrame de electrolitos.
- g. **Tensión de Funcionamiento:** El valor eficaz más alto de la tensión de un circuito eléctrico, especificado por el fabricante, que puede producirse entre dos elementos conductivos cualesquiera en condiciones de circuito abierto o en condiciones normales de funcionamiento. Si el circuito eléctrico está dividido por aislamiento galvánico, la tensión de funcionamiento se define respectivamente por cada circuito dividido;
- h. **Alta Tensión:** La clasificación de un componente o circuito eléctrico, si su tensión de funcionamiento es mayor a 60 V y menor o igual a 1.500 V corriente continua o mayor a 30 V y menor o igual a 1.000 V corriente alterna en valor eficaz (rms);
- i. **Sistema de Acumulación de Energía:** Sistema que acumula energía para propulsar el vehículo y todos sus sistemas eléctricos;
- j. **Sistema de Acoplamiento de Carga:** El circuito eléctrico utilizado para cargar el sistema de acumulación de energía desde una fuente de suministro de energía eléctrica exterior hasta la toma del vehículo eléctrico o vehículo híbrido recargable;
- k. **Protección contra Descargas Eléctricas:** Son todos aquellos sistemas, dispositivos y elementos para proteger al usuario y transeúntes del contacto

directo e indirecto de partes conductoras de corriente eléctrica en condiciones normales de funcionamiento;

- l. **Señalética de Seguridad:** Son todos aquellos elementos que previenen a los usuarios de zonas del vehículo energizadas con corriente eléctrica de alta tensión;
- m. **Sistema Acústico de Alerta de Vehículo:** un sistema para los vehículos definidos en las letras a, b, c, d y e anteriores, que suministra una señal acústica que alerta a los peatones y otros usuarios de la vía pública de la presencia del mismo cuando el vehículo circula a velocidades de 20 km/h o menores;
- n. **CFR 49 - 571:** Regulaciones del Código Federal para la Homologación de Seguridad Vehicular, de los Estados Unidos de América;
- o. **S.R.R.V.:** Regulaciones de Seguridad para Vehículos de Carretera para la Certificación de Japón;
- p. **K.M.V.S.S.:** Regulaciones de Seguridad para Vehículos Motorizados de Corea.

ARTÍCULO 3°. ELEMENTOS Y SISTEMAS. Los elementos y sistemas que a continuación se indican, deberán cumplir las normas establecidas por el Code of Federal Regulations, de los Estados Unidos de América, o por las Directivas de Seguridad de la Comunidad Económica Europea, o por las Regulaciones de Seguridad definidas por Japón o Corea, en cada caso se señalan:

- 1. **Sistema de Acumulación de Energía Recargable:** Reglamento 100 CEPE/ONU; 571.305 CFR 49-571; S.R.R.V. Attachment 101 y 111; o K.M.V.S.S. Arts. 2, 18-3, 91.
- 2. **Sistema de Acoplamiento de Carga:** SAE J1772 (Society of Automotive Engineers) Electric Vehicle and Plug-in Hybrid Electric Vehicle conductive charge coupler; IEC 62196 (ISO/International Electrotechnical Commission) Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - conductive charging of electric vehicles; Japan Electric Vehicle Standard G105-1993, CHAdEMO cargador rápido de corriente continua.
- 3. **Protección contra descargas eléctricas:** Reglamento 100 CEPE/ONU; 571.305 CFR 49-571; S.R.R.V. Attachment 101 y 111; o K.M.V.S.S. Arts. 2°, 18-3, 91.
- 4. **Señalética de Seguridad:** Reglamento 100 CEPE/ONU; 571.305 CFR 49-571; S.R.R.V. Attachment 101 y 111; o K.M.V.S.S. Arts. 2°, 18-3, 91.
- 5. **Sistema Acústico de Alerta de Vehículo:** 571.141 CFR 49-571; Reglamento (UE) 540/2014.

Parágrafo 1°. Las normas a las que se hace referencia en este artículo se mantendrán a disposición permanente del público en el sitio web del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Parágrafo 2°. Corresponde al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, ofrecer asesoría técnica e informativa a la comunidad en general de forma oportuna y eficiente cuando sea requerida.

ARTÍCULO 4°. OTROS ELEMENTOS. Será obligatorio para todos los vehículos a que se refiere el artículo 2° de la presente ley, estar provistos de los elementos definidos en las letras h, j, k y l del mismo artículo. Para los vehículos definidos en las letras a y c del artículo 2 es obligatorio, además, el elemento definido en la letra j del mismo artículo. Los mismos vehículos deberán además contar con lo siguiente:

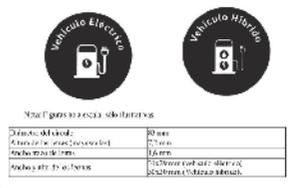
- Cubierta exterior color naranja para los cables de los circuitos eléctricos de alta tensión que no estén situados en el interior de envolventes, según Reglamento 100 CEPE/ONU, 571.305 CFR 49-571, S.R.R.V. Attachment 101 y 111; o K.M.V.S.S. Arts. 2, 18-3, 91.
- Etiqueta de Advertencia adosada en una zona visible al interior del compartimiento del motor y/o en el habitáculo de pasajeros, de dimensiones 120±5 milímetros de largo por 60±5 milímetros de ancho. El texto debe ser en letra helvética, color negro, fondo blanco y borde de la señalética en color rojo, indicado a continuación:



3. Informativo de Seguridad: disponer al interior del vehículo y al alcance del conductor de un Informativo consistente en una hoja plastificada o similar de larga duración, tamaño carta o formato A4, impresa por ambos lados, con la frase "Informativo de Seguridad" y con información sistematizada y de aprendizaje que incluya a lo menos: Descripción del Vehículo (marca, modelo, año de fabricación, fotografía, señalética, componentes); Sistema de Desactivación; Procedimiento de Desactivación Primario y Alternativo; Diagramas del Procedimiento de Desactivación; Diagramas Sistema de Alto Voltaje del Vehículo; Procedimiento de remolque o transporte del vehículo.
4. La información contenida en la Etiqueta de Advertencia y en el Informativo de Seguridad deberá formar parte de las instrucciones de uso del vehículo, incorporada al manual de uso y/o a las especificaciones técnicas que se entreguen junto con cada vehículo que se comercialice, o bien adjunta a dichos documentos.
5. Una etiqueta de forma circular, de 83 mm de diámetro, impresa en un material resistente a las condiciones medioambientales, la que se adherirá en la luneta trasera del vehículo en su superficie interna derecha (respecto del observador), de modo que sea fácilmente visible desde el exterior del vehículo.

La etiqueta contendrá la expresión "Vehículo Eléctrico" o "Vehículo Híbrido" según corresponda, más un icono que lo identifique; la aludida frase debe ubicarse en la zona superior del círculo y el icono debe estar centrado bajo esta. Las letras e icono serán de color blanco, pintados sobre un fondo verde

Pantone 354 C, aplicando un material reflectante a la pintura de fondo, como se muestra en las figuras siguientes:



ARTÍCULO 5°. ACREDITACIÓN. La acreditación de cumplimiento de las normas y requisitos establecidos en los artículos 3° y 4° de la presente ley, deberá ser efectuada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Parágrafo. Para proceder a la homologación los fabricantes, armadores, importadores o sus representantes deberán proporcionar al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, los antecedentes técnicos y certificados que acrediten el cumplimiento de alguna de las normas establecidas en el artículo 3° y de los requisitos señalados en el artículo 4° del presente proyecto de ley.

ARTÍCULO 6°. REGLAMENTACIÓN. Le corresponde al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y al Ministerio de Transporte en coordinación con la academia y el sector interesado, en un periodo no mayor a 2 años a partir de la vigencia de la presente ley, expedir el reglamento técnico aplicable a talleres, equipos y procesos de conversión a eléctrico para uso vehicular, y lo pertinente a la industria naciente automotriz de vehículos eléctricos.

Parágrafo. El reglamento técnico a que se refiere este artículo no podrá ir en contravía de los mínimos dispuestos en cuanto a requisitos técnicos, constructivos y de seguridad establecidos en los artículos 3° y 4° de la presente ley.

ARTÍCULO 7°. PLACA AMBIENTAL. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley todos los vehículos a que hace referencia el artículo 2° que se adquieran, ya sea nuevos o por la conversión de motor de combustión interna a eléctrico, deben realizar el cambio de la placa tradicional amarilla a una placa de color verde Pantone 354 C.

Parágrafo 1°. En un periodo máximo de 6 meses a partir de la puesta en vigencia de la presente ley el Ministerio de Transporte deberá reglamentar el trámite, las entidades encargadas y la forma en la que se expedirán estas nuevas placas de color verde Pantone 354 C.

Parágrafo 2°. Los vehículos eléctricos que al momento de la entrada en vigencia de la presente ley ya se encuentren circulando por el territorio nacional, tendrá un plazo máximo de 1 año, a partir de la expedición del reglamento de que trata el parágrafo anterior, para realizar el trámite ante las entidades correspondientes.

ARTÍCULO 8. SANCIONES. En caso de no cumplir con la reglamentación definida en la presente ley, las autoridades impondrán las sanciones administrativas, penales o disciplinarias a que haya lugar, sin perjuicio de la responsabilidad que sea imputable por impactos o daños originados al medio ambiente, la salud humana, la integridad física y la vida de los habitantes.

ARTÍCULO 9. VIGENCIAS. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.


FABIAN DÍAZ PLATA.
 Representante a la Cámara.
 Departamento de Santander.

PROYECTO DE LEY N° ____ DE 2020 CÁMARA

"por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos técnicos, y de seguridad para los vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones."

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, debido a su gran impacto en la salud de los habitantes, el medio ambiente, los cultivos y el deterioro de la infraestructura¹. Algunos de los contaminantes nocivos que se encuentran en el aire como el óxido de nitrógeno y el material particulado provienen principalmente de fuentes móviles como los vehículos operados mediante diésel, y según World Wildlife Fund (WWF) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aproximadamente una cuarta parte de las emisiones globales de CO₂ tienen su fuente en el transporte de bienes y personas, lo cual pone a la movilidad como uno de los principales desafíos en el tema ambiental y social.

Según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire, esto sumado a daños en cultivos por lluvia ácida y deterioro a la infraestructura como edificios, puentes y estatuas. A nivel nacional, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) estimó que, durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 4,2 millones de muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades.

En prima de seguros e indemnizaciones se pudo determinar un valor de \$1,9 billones al año (2015), \$3,9 billones en pérdida económica de ingresos y de productividad, y se estimó un aproximado de \$12,3 billones en vidas perdidas. Adicionalmente, los costos ambientales asociados a la contaminación atmosférica durante los últimos años se incrementaron pasando de 1,1% del PIB de 2009 (\$5,7 billones de pesos) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12 billones de pesos) y 1,93% del PIB en 2015 (\$15,4 billones de pesos)², lo cual pone en evidencia la necesidad de implementar estrategias contundentes que logren frenar y contrarrestar los efectos de la contaminación en el aire.

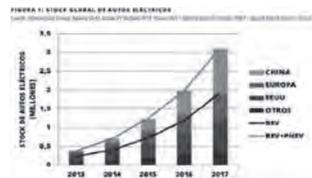
Para el caso de Europa, según datos de Enel, cerca de 400 mil personas fallecen prematuramente como consecuencia de la contaminación del aire, atribuida principalmente a los gases contaminantes de vehículos que trabajan con diésel, por lo cual, por medio del comunicado "Una estrategia europea para la movilidad de bajas emisiones", el continente se compromete para mediados de siglo a reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero del transporte, un 60% menos que en 1990 y contar con medidas firmemente dirigidas hacia el cero. Para contribuir a esta meta países como Francia, Alemania, Italia y Reino Unido han establecido, o están estableciendo, marcos legales nacionales para promover el uso de vehículos con menor impacto ambiental y consumo de energía, iniciativas locales como el establecimiento de zonas de bajas y muy bajas emisiones, encaminadas a aumentar el uso del autobús eléctrico. En el Reino Unido, el esquema de subsidio de calidad del aire se ejecuta junto con el Fondo de autobuses verde, el Fondo de tecnología de autobuses limpio, el Esquema de autobuses de baja emisión de carbono,

¹ IDEAM. Calidad del aire. Recuperado el 22/01/2019. [En línea] <http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>
² IDEAM. Calidad del aire. Recuperado el 22/01/2019. [En línea] <http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>

y la Invencción de operadores de servicio de autobús (BSOG). En el sur de Europa, España ha desarrollado dos esquemas similares, la Estrategia Integral para Soporte de Vehículos Eléctricos (MOVELE) y la Estrategia Integral para Soporte de Vehículos de Energías Alternativas (MOVEA)³. De igual forma el Gobierno de España, como parte del objetivo de descarbonizar la economía para el 2050 y su compromiso con el medio ambiente, ha planteado recientemente la propuesta de prohibir la venta de vehículos diésel y de gasolina en el 2040.

Esta conciencia ambiental que viene tomando fuerza a nivel mundial se refleja en cierta medida en el disparo de la movilidad eléctrica en los últimos años, y con ella la venta de autos eléctricos (Figura 1), la cual pasó de alcanzar 1 millón en 2015 y 2 millones en el 2016 a superar los 3 millones en el 2017, mientras los autobuses eléctricos llegaron a 370 mil⁴.

Figura 1. Stock global de autos eléctricos



Fuente: International Energy Agency (IEA), Global EV Outlook 2018.

En Latinoamérica, Colombia se destaca en la producción de vehículos híbridos y eléctricos para el transporte público. Hoy se pueden importar buses sin aranceles, mientras que aquellos con tecnologías bajas o cero emisiones cuentan con exclusión de IVA y beneficios tributarios para los inversionistas. Sin embargo, el segmento de carga no cuenta con los mismos incentivos y por lo tanto es necesario proponer beneficios específicos. Para masificar las nuevas tecnologías en el transporte y sus negocios asociados es indispensable derribar las barreras normativas, tributarias y técnicas existentes.

Assumiendo la realidad del calentamiento global y el deterioro de la calidad del aire, producto de gases contaminantes emitidos principalmente por los vehículos operados con combustibles fósiles, se hace vital acogerse a medidas como la electrificación masiva del sector transporte y la descarbonización de la red eléctrica.

SEGURIDAD

El aumento continuo de la adquisición de vehículos híbridos y eléctricos plantea nuevos retos acerca de la seguridad de los mismos. Si bien los vehículos eléctricos representan una gran ventaja en temas ambientales y beneficios para la salud, la propulsión de estos vehículos introduce un nuevo componente a considerar en la evaluación de los riesgos que pueden conllevar en caso de accidente. Algunas virtudes con las que cuentan pueden suponer inconvenientes para la seguridad de los usuarios directos (compradores y conductores) y de los usuarios en la vía.

³ ZeEUS Project (2016). ZeEUS Ebus Report An overview of electric buses in Europe. Recuperado el 23/01/2019. [En línea] < http://zeus.eu/uploads/publications/documents/zeus-ebus-report-internet.pdf>
⁴ Edwards, G., Viscidi, L., y Mojica, C. (2018). Cargando el Futuro. El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina.

Un ejemplo claro de lo anterior, en la falta de emisión de ruido por parte de los vehículos eléctricos e híbridos, que, si bien ayudan a la disminución de la contaminación acústica, que según la Organización Mundial de la Salud (OMS) provoca daños en la salud de las personas, genera un inconveniente al ser casi imperceptibles por los peatones, cuente o no con alguna discapacidad visual, lo cual supone un riesgo para la vida puede incrementar los índices de accidentalidad vial.

Otro ejemplo se encuentra en las baterías de litio. Las baterías de un vehículo eléctrico e híbrido presentan diferentes tipos de riesgos cuando ocurre un accidente: eléctrico, mecánico, fuga de líquido (riesgo químico) y riesgo de explosión⁵. Para evitar este tipo de riesgos, las baterías deben insertarse dentro de compartimentos especialmente rígidos que no solo las protegen en caso de impacto, sino que, además, se diseñan para evitar contactos directos o posibles cortocircuitos, disponiendo además de distintos dispositivos que permiten aislar la batería del resto del sistema (en caso de accidente el propio sistema de alta tensión debería desconectarse automáticamente), al objeto de poder manipular el vehículo sin riesgo.

Por otro lado, un riesgo importante a considerar en caso de accidente es que alguno de los cables del circuito eléctrico asociado al motor eléctrico sea cortado, lo que puede ocasionar lesiones graves (electrocución) para los servicios de emergencia que atiendan la situación. Una solución viable para este hecho es la identificación clara de todo el circuito eléctrico de alta tensión mediante fundas de cable en un color naranja junto a información importante sobre la disposición de todos los elementos potencialmente peligrosos, por parte del productor, en caso de accidente⁶.

El propósito de esta reglamentación es contribuir al objetivo de velar por la seguridad y la vida de las personas mediante medidas de protección que blinden a los ocupantes de los vehículos y a los usuarios vulnerables de la vía pública.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Lograr una movilidad sostenible a nivel mundial es uno de los mayores retos que enfrentan las naciones a fin de cumplir las metas del Acuerdo de París, consistentes con reducir las emisiones relacionadas con el transporte de 7,7 giga toneladas de CO₂, actualmente, a ubicarse entre 2 y 3 giga toneladas para 2050. Según el Banco Mundial (2017), un aspecto crucial para reducir las emisiones de CO₂ radica en la transición del transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial⁷.

Bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCCA), compromiso en virtud del Acuerdo de París, Colombia en el año 2015 se comprometió a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de

⁵ "Nuevos retos de seguridad en vehículos eléctricos - CZ Revista..." <https://revistacentrozaragoza.com/nuevosretos-de-seguridad-en-vehiculos-electricos/>. Se consultó el 4 de julio 2019.
⁶ "Nuevos retos de seguridad en vehículos eléctricos - CZ Revista..." <https://revistacentrozaragoza.com/nuevosretos-de-seguridad-en-vehiculos-electricos/>. Se consultó el 4 de julio 2019.
⁷ Banco Mundial (2017). Movilidad. Recuperado el 24/01/2019. [En línea] <<https://www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility>>

calcula que para el año 2050 dos tercios de la humanidad vivirán en zonas urbanas lo que representa un gran desafío para la sostenibilidad social, económica y ambiental de las mismas. Para el caso colombiano, según el Ministerio de Ambiente al día de hoy, cerca del 76% de la población vive en zonas urbanas y demanda más del 75% de los recursos⁸.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Decreto chileno

Dado el avance inminente con el que cuenta el vecino país en materia de movilidad sostenible, la adaptación del Decreto 145 del 2018, es una oportunidad importante

⁸ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Con la Nueva Agenda Urbana Colombia se encamina hacia el desarrollo sostenible de sus ciudades. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%6C3%B3micos/3918.pdf>>

Efectos Invernadero, mediante lo cual ratifica su lucha contra el calentamiento global y su preocupación por los problemas ambientales con los que actualmente debe lidiar, no solo el país, sino también el mundo.

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

Figura 2. **Objetivos de contribuciones determinadas nacionalmente**

	OBJETIVO INCONDICIONAL	OBJETIVO CONDICIONAL
COLOMBIA	Reducir emisiones en un 20% con respecto al escenario sin cambios para el 2030.	Podría aumentar la ambición de una reducción del 20% con respecto al escenario sin cambios al 30% para el 2030 (sujeto al apoyo internacional).
MÉXICO	Reducir las emisiones combinadas de CO ₂ y carbono negro en un 25% con respecto al escenario sin cambios en el 2030.	Reducción del 40% de las emisiones de CO ₂ y carbono negro para el 2030 (condicionado al acceso a recursos financieros y transferencia de tecnología).
CHILE	Reducción del 30% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para 2030 (excluyendo LULUCF).	Reducción del 35-45% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para el 2030 (meta que depende del apoyo financiero internacional).
BRASIL	No comprometer a reducir las emisiones en un 27% para 2025 y en 43% para 2030, en comparación con los niveles en 2005.	El país recibe con agrado el apoyo de otros países desarrollados con miras a generar beneficios globales.

De acuerdo con una publicación realizada en la página oficial de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2015), titulada "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030", el Gobierno de turno deja entrever que los sectores claves a los que se debe apostar para lograr esta y otras metas favorables para el medio ambiente, así como también, las principales oportunidades de mitigación

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

Sumado a lo anterior, Colombia ha tomado participación en varios eventos y acuerdos internacionales encaminados a lograr avances importantes en temas ambientales, sociales y económicos en los cuales se destacan la Agenda 2030 (2015) y la Nueva Agenda Urbana (2016). Con respecto a la Agenda 2030 esta se logró gracias al apoyo de numerosos países, organizaciones internacionales y actores no gubernamentales, gracias al cual se consolidó un documento con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible encaminados hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los países miembros. Colombia bajo este compromiso internacional se planteó como una de las metas al 2030 reducir las emisiones totales de efecto invernadero en un 20%⁸. En cuanto a la Nueva Agenda Urbana, celebrada en Quito, Ecuador, como parte de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, esta se centra en discutir y establecer compromisos sólidos que permitan avanzar a las ciudades en bienestar social, protección medioambiental y crecimiento económico, como resultado de la preocupación por la gran migración hacia las ciudades, se

⁸ Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%6C3%B3micos/3918.pdf>

para que Colombia avance de una forma eficiente hacia la transformación de combustibles fósiles por energías renovables, al mismo tiempo que se establecen criterios y medidas importantes en cuanto a la seguridad de los usuarios y los diferentes individuos que intervienen en la cadena de valor. Debido a los riesgos que puede traer la manipulación de baterías de litio y de diferentes aparatos eléctricos se adoptan las mejores medidas en materia técnica y de seguridad que son las establecidas en las *Regulaciones del Código Federal para la Homologación de Seguridad Vehicular, CFR 49-471*, de los Estados Unidos; *Regulaciones de Seguridad para Vehículos de Carretera para la*

Certificación, Japón; *Directivas de seguridad de la Comunidad Económica Europea; Regulaciones de Seguridad para Vehículos Motorizados*, Corea.

El decreto mencionado anteriormente se adapta a las necesidades del país modificando algunos aspectos que son primordiales para el territorio nacional y con esta nueva legislación se contribuye de forma activa y eficiente a ser parte del cambio y el movimiento sostenible que se ha apoderado de las decisiones políticas a nivel mundial.

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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



FABIAN DÍAZ PLATA.
 Representante a la Cámara.
 Departamento de Santander.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 095 DE 2020 CÁMARA

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

PROYECTO DE LEY N°__ de 2020 CÁMARA

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

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

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

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

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

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

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

Artículo 3°. Mercados Locales. El Gobierno Nacional promoverá la realización de Mercados Locales de manera progresiva en las cabeceras municipales y ciudades capitales para fortalecer los circuitos cortos de comercialización a través de la inversión en bienes públicos y el fortalecimiento organizativo y productivo sostenible. Estos se constituirán en una herramienta de

comercialización y distribución de los productos de la Economía Campesina y de la Agricultura Familiar, asegurando la disminución del número de intermediarios en la cadena de producción y mercado.

Artículo 4°. Adiciónese el siguiente literal, al numeral 4 del artículo 2° de la Ley 1150 de 2007.

K) La compra de alimentos en el marco de la economía campesina y la agricultura familiar.

Artículo 5°. Mercado de Agro insumos. El Gobierno nacional regulará el mercado de agro insumos con el fin de optimizar su utilización, evitar las inequidades en el acceso y asegurar la calidad de los mismos. La regulación de precios se hará con base en comparaciones internacionales y en todo caso no podrán superar el precio internacional de referencia de acuerdo con la metodología que defina el Gobierno Nacional. Los precios se regularán hasta la salida del proveedor mayorista.

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

Artículo 6°. Prácticas comerciales. El Gobierno Nacional promoverá la formulación de Contratos con Condiciones Uniformes que garanticen la equidad en el acceso al mercado para las familias, comunidades y organizaciones campesinas que desarrollan la Economía Campesina y la Agricultura Familiar.

Artículo 7°. Sellos Comerciales. El Ministerio de Industria y Comercio impulsará la creación de un Sello Social como estrategia de posicionamiento y articulación de los productos agropecuarios, silvícolas, acuícolas, de la pesca artesanal y de la Economía Campesina y de la Agricultura Familiar con los sistemas de abastecimiento y comercialización públicos y privados.

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

Artículo 8°. Estímulo al consumo. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural junto con el Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio de Salud, el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la Comisión Intersectorial de Seguridad Alimentaria y Nutricional, diseñarán e implementarán una campaña a nivel nacional para incentivar el consumo de productos propios de la Economía Campesina y la Agricultura Familiar a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 9°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara
Departamento de Santander

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY N°__ DE 2020 CÁMARA

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

OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley busca recuperar las disposiciones normativas contenidas en el Título VI del Proyecto de ley número 126 de 2017 C, contenido en la *Gaceta del Congreso* número 753 de 2017 y que fueron condensadas en el Proyecto de ley 321 de 2019, el cual no logró su trámite completo, debido al tránsito de legislatura.

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

CONTEXTO

Este proyecto surge como una iniciativa encaminada a articular las economías campesinas con los mercados locales de forma tal que permita un desarrollo social y alimentario en un ciclo virtuoso que ayude a la superación paulatina de los subsidios como mecanismo de desarrollo. Es relevante señalar que el término economía campesina hace referencia a modelos o sistemas económicos existentes en el medio rural, categorizados bajo distintos nombres y que "busca

darles una nueva connotación social, simbólica y de identidad"¹. Dentro de estos sistemas ya existentes, se destacan en Colombia las múltiples conceptualizaciones y análisis sobre economía campesina, así como la propuesta de economía propia desarrollada recientemente por organizaciones agrarias².

En América Latina y el Caribe, la agricultura campesina, comunitaria y familiar es compuesta por "cerca de 17 millones de unidades productivas, que agrupan a una población de 60 millones de personas. Así mismo, contiene cerca del 81% de las explotaciones y ocupa entre el 20% y 65% de la superficie agropecuaria, generando entre el 30% y el 67% del total de la producción alimentaria y entre el 57% y el 77% del empleo"³.

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

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

Esto implica una gran vulnerabilidad para las economías altamente dependientes de la importación de alimentos como la colombiana; el fortalecimiento de la política agropecuaria basada sobre la economía campesina permite fundar las bases de soberanía alimentaria necesaria para resistir el embate de los ciclos económicos sin exponerse a situaciones de hambruna, al

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

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

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

mismo tiempo que robustecemos la capacidad de exportación. "Los datos preliminares muestran que en 2016 se dio una recuperación del crecimiento de las exportaciones agroalimentarias de ALC. Según datos espejo del ITC (2017), en 2016 las exportaciones agroalimentarias a nivel mundial cayeron 3,58%"⁴ y no obstante ALC experimentó un aumento.

Sin embargo, el futuro no es prometedor, según proyecciones de la CEPAL: *"a largo plazo, se espera que disminuya la tasa de crecimiento de la demanda de granos y oleaginosas de ALC, debido principalmente a la reducción de las tasas de crecimiento de la población mundial, de las economías de los mayores demandantes de alimentos y del uso de cultivos para combustible, así como a las políticas de autosuficiencia que pueden llevar a cabo las principales potencias agrícolas. Complementariamente, y debido a la disponibilidad de tierras aptas para incorporar a la agricultura, se prevé que algunos países de ALC incrementarán su participación en la producción y exportación de cultivos en el ámbito mundial, dentro de los cuales sobresalen EE. UU., Canadá, Brasil y Argentina"*.

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

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

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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

⁴ Ibid. 3 p 1.

Atentamente,



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara

Departamento de Santander

PROYECTO DE LEY NÚMERO 096 DE 2020 CÁMARA
por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes.

PROYECTO DE LEY No ____ DE 2020 CÁMARA

"Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes."

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima para la reestructuración en término de tarifas e infraestructura de los diferentes peajes de concesiones privadas, públicas o mixtas de las carreteras nacionales, generando consigo las disposiciones necesarias para evitar abusos en materia de cobro y frecuencia de cobro para los usuarios de las vías primarias y secundarias del país.

ARTÍCULO 2. ESTRUCTURACIÓN DE TARIFAS. La estructuración tarifaria de los peajes con concesiones privadas, públicas o mixtas, deberán garantizar una tarifa diferencial considerando la condición socioeconómica y nivel de ingresos de los pobladores de la zona afectada por la concesión vial con relación a la de quienes simplemente transitan por la concesión.

La determinación de las zonas de afectación será responsabilidad del Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte de forma coordinada con el concesionario.

ARTÍCULO 3. TARIFAS DIFERENCIALES. Aquellos vehículos que transporten productos agropecuarios producidos en el territorio nacional deberán tener una tarifa de peaje menor o estar exentos del cobro.

Para hacer efectiva la reducción tarifaria o la exención de la misma, bastará la presentación del manifiesto de carga en el punto de cobro por parte del transportador. La medida aplica a nivel nacional para todas las concesiones privadas, públicas o mixtas

ARTÍCULO 4. PROHIBICIÓN CAMBIOS EN LA TARIFA POR CALAMIDAD. Los daños en la infraestructura vial generados por causas naturales o antrópicas no serán causal de aumento de las tarifas cobradas a los usuarios de la concesión. En caso de presentarse un daño, el déficit generado por los daños será asumidos únicamente por los concesionarios sin propiciar algún perjuicio a los usuarios.

ARTÍCULO 5. REDUCCIÓN DE TARIFAS EN VÍAS DE INFRAESTRUCTURA COMPARTIDA. Aquellos caminos atravesados o bordeados por líneas de transmisión eléctrica, oleoductos, o gasoductos, estarán afectos al pago de servidumbre a favor del concesionario de la infraestructura por parte de las personas jurídicas propietarias de la infraestructura energética o de gas, este valor se descontará de la tarifa del peaje cobrada a los usuarios. El valor de la servidumbre será fijado por el Gobierno nacional a través de la Comisión de Regulación de Energía y Gas.

Parágrafo. El pago por la servidumbre permanecerá incluso después que el concesionario haya retornado a la concesión al Estado, en este caso los recursos se destinarán al mantenimiento vial de la ruta afectada.

ARTÍCULO 6. DISTANCIA ENTRE PEAJES. La distancia mínima requerida para el establecimiento de una nueva caseta de cobro será de 150 km lineales contados a partir del último cobro efectuado en carreteras nacionales. La medida aplica para todas las concesiones privadas, públicas o mixtas.

Parágrafo: Las concesiones públicas o privadas que se renueven o las nuevas

que se generen en el territorio nacional, deberán cumplir con la distancia mínima requerida en la presente ley, en caso contrario, las casetas de cobro deben retirarse o reubicadas para cumplir con los parámetros establecidos en el artículo 6 de la presente ley.

ARTÍCULO 7. PEAJES URBANOS Y PERIMETRALES. Una vez cumplidos los tiempos de las concesiones públicas, privadas o mixtas en los diferentes peajes situados al interior del perímetro urbano de los municipios y aquellos localizados sobre las vías de acceso a las terminales aéreas, no se renovarán las concesiones, salvo fuerza mayor o caso fortuito que amerite la prórroga del contrato de concesión sobre la vía.

Parágrafo 1: En caso de ampliarse la concesión se deberá hacer socialización previa con la población afectada, entregándose la información necesaria y las justificaciones suficientes que sustenten dicha prórroga en la concesión del peaje.

Parágrafo 2: A partir de la vigencia de la presente ley, no se podrán generar nuevas concesiones públicas o privadas para la construcción de peajes en zonas urbanas del territorio nacional

ARTÍCULO 8. VIGENCIAS Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



FABIÁN DÍAZ PLATA.

Representante a la Cámara.

Departamento de Santander.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

PROYECTO DE LEY No ____ DE 2020 CÁMARA

"por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes."

El presente proyecto de ley recoge la iniciativa planteada en el Proyecto de ley 322 de 2019, así como las discusiones y consensos surtidos, propone una estrategia básica para hacer compatible el desarrollo de infraestructura concesionada y el mínimo vital de las poblaciones en sus áreas de impacto.

Comprende en este sentido el presente proyecto de ley que los peajes se constituyen en la forma como el Estado busca la financiación suficiente a través de una tarifa por el uso de las vías para lograr mantener y conservar las mismas en un estado funcional. La expresión normativa de esta finalidad en el ordenamiento colombiano es la Ley 105 de 1993, que ha sufrido múltiples modificaciones dentro de la que destaca la modificación contenida en la Ley 787 de 2002. Este corpus normativo contiene las disposiciones elementales del transporte en el país, al igual que las disposiciones en materia de peajes y tarifas en el territorio colombiano.

La Constitución Política colombiana en su artículo 338 y la precitada ley categorizan los peajes como un instrumento de financiación, sin reservar su competencia al Gobierno nacional, facultando al mismo tiempo a departamentos y municipios a la imposición de los mismos. Por otro lado, la destinación de los recursos obtenidos a través de los peajes se reglamentó a través de la Ley 787 de 2002, que faculta a la Nación a fijar la tarifa y la obliga a destinar estos recursos a la inversión en transporte terrestre.

Sin embargo, la finalidad técnica de los peajes como apuesta del desarrollo de infraestructura vial enfrenta serios retos a la hora de compaginarse con las necesidades de los pobladores de los territorios atravesados por las concesiones viales. En un informe presentado por Fedesarrollo para el año 2013 se evidenciaba que el 80% de las carreteras del país están en un estado que va de malo a regular (el 44 % del total de red vial se encuentra en un estado malo) y sólo el 15% de las carreteras del país están pavimentadas, en comparación con el promedio de la OCDE del 75%.¹

En el derecho internacional encontramos como coincidencia en materia regulatoria el requisito de cobros diferenciales y concurrencia en el pago de los mismos, países como China², Canadá³ y Austria⁴ presentan características comunes relevantes al ordenamiento colombiano, una de ellas es que la estructuración de su regulación tarifaria tiene cimientos normativos legales, la segunda es el establecimiento de cobros diferenciales más allá del tipo de vehículo, coordinado con la matriz productiva nacional, en algunos casos en forma de "green routes".

Otra de las particularidades es la consideración de los costos reales de operación del servicio como elemento de suelo tarifario, vemos que no se trata

¹YEPES, Tito. Indicadores del sector transporte en Colombia - Informe consolidado. Fedesarrollo. 2013. 5 Llewellyn Consulting (2014).

²Premier of the State Council Wen Jiabao, September 13, 2004 Regulation on the Administration of Toll Roads.

³Regulation respecting toll road infrastructures operated under a public-private partnership agreement, Act re-specting transport infrastructure partnerships.

⁴TOLLING REGULATIONS FOR THE MOTOR-WAYS AND EXPRESSWAYS OF AUSTRIA Valid from November 08th, 2018 Version 53.

las sumas establecidas en estos momentos". La suma de elementos en todo caso se traduce en costos elevados que impactan de manera grave sobre las economías locales, y plantea una paradoja según la cual el desarrollo de infraestructura para la competitividad afecta la competitividad de los productores locales, sacrificando desarrollo social y empresarial por desarrollo de infraestructura. Una comparación con los países del hemisferio pone de manifiesto los elevados costos de transitar por Colombia.

Categoría/Vehículo	Colombia	Ecuador	Paraguay
I. Automóviles	1.0	0.9	
II. Buses	2.0	0.9	
III. Camiones (2 ejes)	2.0	3.8	
IV. Camiones (3 ejes)	3.0	3.7	
V. Camiones (4 ejes)	4.0	3.6	
VI. Camiones (5 ejes)	5.0	3.6	
VII. Camiones (6 ejes)	6.0	3.6	

El costo de un peaje en Colombia presenta poca dispersión. Su valor depende prioritariamente de la categoría del vehículo, y no considera ningún factor de equidad. Aunado al marco normativo frágil y variable, constituye un gran reto para la planeación y el desarrollo empresarial, social y el desarrollo vial. En esta medida encontramos pertinente plantear al honorable Congreso de la República el presente Proyecto de ley.

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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



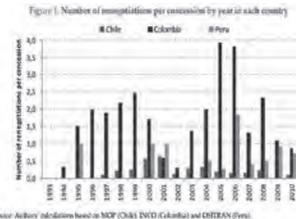
FABIAN DÍAZ PLATA.

Representante a la Cámara.
Departamento de Santander.

⁵ BOLETÍN 02286, ANDI, Gerencia de Logística Transporte e Infraestructura, enero 21 a febrero 09 de 2018.

entonces solo de mejorar el estado vial, además este desarrollo debe impactar de forma positiva sobre los habitantes de una región, pues nada ganamos al desarrollar una infraestructura vial que no implica desarrollo económico en su entorno de afectación, sino que encarece los precios de vida y producción de las zonas aledañas.

Entre más peajes instalados en un trayecto, mayor es el costo por kilómetro y hay desproporción entre el número kilómetros y los costos de los peajes en Colombia. Lo que implica además un mayor número de renegociaciones de contratos de concesión, lo que consume capacidad administrativa y burocrática, Colombia destaca en la región por el número de procesos de renegociación de las condiciones de sus contratos de concesión, como se muestra en la siguiente gráfica:



Los procesos frecuentes de renegociación están asociados a falta de claridad en las normas que fijan el precio de los mismos, generando un espectro de inseguridad normativa para concesionarios y usuarios. El presente proyecto pretende brindar una línea normativa base que otorgue seguridad jurídica a los diferentes actores.

En el año 2009 en un estudio conducido por la Cepal al analizar el caso de Argentina señaló que

"uno de los problemas intrínsecos que afectan al sistema de concesiones viales de Argentina es la inestabilidad regulatoria y política. La sucesión de modificaciones normativas realizadas por medio de decretos v no mediante leyes, que precisan el aval parlamentario y, que a su vez, son más difíciles de alterar - brinda un frágil marco regulatorio, que afecta tanto a los concesionarios, inversores y usuarios, como al equilibrio y credibilidad del sistema en su conjunto (...) La estructura normativa responde a las necesidades del gobierno de turno y las modificaciones que se presentan se ven más influenciadas por la política electoral y los lobbies de grupos de influencia, que por los requerimientos globales del sector vial. El desafío consiste en alcanzar un marco legal que garantice mayor continuidad jurídica y estabilidad al sistema" (Cepal, 2009).

COSTOS DE PEAJES EN COLOMBIA

Dentro de los países de Suramérica, Colombia destaca con los peajes más costosos, junto con Uruguay y Perú. Según el Observatorio de Logística, Movilidad y territorio "el precio es determinado por el modelo de concesión en Colombia, es decir, los trayectos concesionados a los privados, y ellos en su negocio deben tener un retorno con la construcción de las vías. Por ello, cobran

PROYECTO DE LEY NÚMERO 097 DE 2020 CÁMARA

por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No ____ DE 2020 CÁMARA

"Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO: La presente ley tiene por objeto la generación de empleos verdes en el territorio nacional bajo estrategia nacional de economía circular como metodología pedagógica transitoria para la formulación de una producción limpia, eficiente y sostenible.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para fines de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.

- a. **Economía circular:** La economía circular surge como una respuesta a la explosiva demanda de materias primas y recursos naturales para sustentar el crecimiento poblacional en el mundo, la dependencia entre países para abastecerse y la relación con la eficiencia en el uso de recursos y el cambio climático, el gran desperdicio de materiales como basura y la contaminación que estos producen en los ecosistemas.
- b. **Economía lineal:** Es basada en la producción de los bienes a partir de materias primas para su posterior compra por parte de los consumidores quienes más tarde, tras haber hecho uso o consumido los productos en cuestión, desechan los materiales sobrantes no permitiendo de esta forma que estos puedan reutilizarse.
- c. **Empleos verdes:** Los verdes son empleos que contribuyen a preservar restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático. El empleo verde estará complementado por la definición de trabajo decente, actualmente vigente por normal nacionales e internacionales.
- d. **Trabajador verde:** Son los trabajadores dirigidos a reducir las presiones sobre el capital natural a través de su protección, conservación y aprovechamiento sostenible en todo proceso de producción de un bien o servicio, con justa remuneración, derechos de los trabajadores y protección social.
- e. **Producción limpia:** "La Producción más Limpia es una estrategia ambiental preventiva integrada que se aplica a los procesos, productos y servicios a fin

de aumentar la eficiencia y reducir los riesgos para los seres humanos y el ambiente”

ARTÍCULO 3. OBJETIVOS DEL EMPLEO VERDE.

- i. Preservar y restaurar el medio ambiente mediante la incorporación de uno o más de los siguientes aspectos: aumentar la eficiencia del consumo de energía y materias primas; limitar las emisiones de gases de efecto invernadero; minimizar los residuos y la contaminación; proteger y restaurar los ecosistemas; y contribuir a la adaptación al cambio climático.
- ii. Adoptar paulatinamente prácticas ambientales y condiciones de trabajo decente para efectuar una correcta transformación hacia buenas prácticas productivas, eficientes y sostenibles.
- iii. Establecer protocolos para la divulgación, promoción y fortalecimiento de la economía circular, y el empleo verde en cada uno de los sectores empresariales que se acojan a los nuevos paradigmas productivos.
- iv. Capacitar, investigar e incentivar, la creación de nuevos mercados, la oferta de nuevos productos y la difusión de información, apuntan en la misma dirección: al avance de la sociedad como un todo hacia una producción y un consumo sostenible.
- v. Incentivar nuevas tendencias de producción y consumo sostenible generan nuevas oportunidades de negocios para productos, tecnologías y servicios sostenibles

ARTÍCULO 4. PRINCIPIOS GENERALES DEL EMPLEO VERDE. Para efectos del presente proyecto de ley, serán de obligatorio cumplimiento las siguientes generalidades que enmarcan la generación de empleos verdes:

- a. Los contratos generados bajo la categoría de empleo verde requerirán para todos los efectos, la concurrencia de los elementos esenciales mencionados en el artículo 23 del código sustantivo del trabajo.
- b. La garantía de los derechos laborales y sindicales establecidos en la normatividad vigente. Las decisiones que involucren el desarrollo de empleos verdes se tomarán tripartitamente: Gobierno nacional, empresarios y sindicatos.
- c. Los empleos verdes estarán enfocados en la profundización de las “6 R” de la economía circular: Reducir, Reciclar, Rehabilitar, Reparar, Redistribuir, Restaurar.
- d. El empleo verde se caracterizará por la conservación de los recursos y la generación de condiciones óptimas para mejorar la calidad ambiental, enfocadas en la producción y el consumo inteligente de los recursos requeridos para reflexionar sobre los diseños y usos de los productos y servicios bajo un enfoque integral.

e. El empleo verde tendrá enfoque de género fundamentado en el empoderando de las mujeres en la discusión del nuevo paradigma productivo, garantizando pagos justos y garantías de asociación.

ARTÍCULO 5. POLÍTICA PÚBLICA. El Gobierno Nacional en un plazo no mayor a seis (6) meses, a través de las autoridades competentes, construirá una política pública destinada para el fomento de empleos verdes. El diseño de la política deberá contar con el acompañamiento de las autoridades competentes del gobierno; Ministerio del trabajo y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el sector empresarial y los sindicatos. La política deberá contener los componentes básicos para la implementación y entrada en funcionamiento de los empleos verdes.

ARTÍCULO 6. IMPLEMENTACIÓN. El Gobierno Nacional fomentará semestralmente campañas de socialización a través de las autoridades competentes sobre la generación e implementación de empleos verdes tanto en empresas privadas como públicas. Así mismo, adelantará las medidas necesarias para garantizar el correcto cumplimiento de la legislación laboral existente.

Parágrafo 1: La socialización de los lineamientos establecidos por el gobierno nacional de una transición hacia la economía circular será impartida por expertos en innovación empresarial, crecimiento sostenible.

Parágrafo 2: Se priorizarán los pilotos de socialización y generación de empleos verdes en los municipios con mayores índices de contaminación en el aire, menor tasa de reciclaje y mayor índice de informalidad y desempleo.

ARTÍCULO 7. INCENTIVOS. El Fondo Nacional de Garantías otorgará condiciones especiales de garantía a empresas que dentro de su nómina empleen personal bajo la modalidad de “empleos verdes”, sostenibles y ambientalmente amigables, entregándoles un setenta por ciento (20%) del valor del crédito requerido para el emprendimiento, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, el cual se debe llevar a cabo dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley.

Parágrafo 1: El Gobierno Nacional reglamentará, en cabeza del Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Hacienda, en un periodo no máximo de un (1) año a partir de la vigencia de la ley, los incentivos adicionales pertinentes que promuevan la adopción, implementación y generación de nuevos puestos de trabajo bajo la modalidad empleo verde.

Parágrafo 2: El gobierno nacional se encargará de disponer de las estrategias necesarias en conjunto con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de hacienda para la generación de incentivos fiscales con el fin de promover la generación de empleos verdes en el territorio nacional.

ARTÍCULO 8. INFORMES SOBRE ACCIONES Y PROGRAMAS. Se generarán alianzas estratégicas con Finagro, Bancóldex, el Banco Agrario, el Fondo Nacional de Garantías, el SENA, y demás entidades interesadas en la formalización y generación de empleos verdes, informando semestralmente los programas que adelantarán, la cuantía de los recursos destinados y la ejecución de proyectos que incentiven el cumplimiento del objeto trasado en el artículo primero de la presente ley.

ARTÍCULO 9. CERTIFICADO EMPLEO VERDE. El Ministerio de Trabajo, en un periodo no mayor a seis meses de la vigencia de la presente ley, será la entidad encargada de establecer los lineamientos y disposiciones necesarias para reglamentar la generación de la certificación de empleo verde para las empresas públicas y privadas que promuevan la consolidación de los lineamientos previsto en esta ley.

Parágrafo 1: Se creará por parte del Ministerio de Trabajo el “sello empleo verde” como distintivo para las empresas que adopten esta medida contractual en sus unidades productiva, entregando consigo una certificación en la promoción y preservación del cuidado medioambiental.

ARTÍCULO 10. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



FABIAN DÍAZ PLATA.
Representante a la Cámara.
Departamento de Santander.

PROYECTO DE LEY No ____ DE 2020 CÁMARA

“Por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

INTRODUCCIÓN.

Este proyecto de ley busca articular los lineamientos entregados por el Gobierno Nacional en la “Estrategia Nacional de Economía Circular” presentado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y generar un piso legal para la generación de empleos verdes en el territorio nacional. Las disposiciones contenidas estarán enmarcadas por los nuevos paradigmas de economía circular, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el programa de “empleos verdes” desarrollado por la Organización Internacional de Trabajo – OIT y demás proposiciones teóricas y prácticas, avaladas por el Gobierno colombiano.

Los planteamientos que se encontrarán a continuación estarán enmarcados en la construcción de un nuevo paradigma productivo, evidenciando los avances de la economía circular y su articulación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, evidenciando la necesidad de profundizar masivamente el desarrollo de la economía circular como mecanismo parcial para la solución de la problemática ambiental.

La planeación, la pedagógica como estrategia para establecer este nuevo paradigma productivo, la profundización del reciclaje como herramienta de fortalecimiento económico local y el desarrollo de beneficios monetarios para las empresas que utilicen articulen esta nueva faceta de producción, serán las directrices que caractericen el desarrollo de este proyecto de ley.

CONTEXTO.

El origen del término “Economía circular” proviene del campo de estudio de ecología industrial que surgió a principios de los años noventa¹ y que incluye pensamientos de la economía de servicios funcional o economía del rendimiento de Walter Stahel; el diseño “cradle to cradle” de William McDonough y Michael Braungart; la biomímesis articulada por Janine Benyus; el capitalismo natural de Amory y Hunter Lovins y Paul Hawken; y el enfoque de sistemas de economía azul descrito por Gunter Pauli.

¹ Ayres, R., & Simonis, U. (1994). Industrial metabolism: restructuring for sustainable development. Obtenido de <https://www.mincotur.gov.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/351/Economia02.pdf>

El concepto de economía circular se fortaleció académicamente luego de las publicaciones documentales realizadas por la Fundación Ellen MacArthur en el año 2012, los cuales, promueven la economía circular en las entre los gobiernos y las empresas, estableciendo de esta manera, un camino de integración sostenible entre la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico de un Estado. Los planeamientos teóricos, aunque no se alejan de la profundización del sistema capitalista como modelo imperante de explotación social, plantea acciones concretas para incentivar la producción sostenible e integrarlas hacia de economías ambientadas en el desarrollo sostenible.

Para el caso colombiano, las primeras gestiones políticas relacionadas con la economía circular surgen en el año 1997 con la Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia², para el año 2000 se da la expedición de la Política de Parques Industriales Ecoeficientes por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá³.

Otros avances importantes para el desarrollo de economías sustentables ambientalmente son los siguientes:

- Para el año 2007 se desarrolló normatividad sobre responsabilidad extendida del producto en materia de gestión de residuos peligrosos.
- Para el año 2010 se reglamentó la normatividad correspondiente al uso de residuos de pilas, acumuladores, computadores, periféricos y entro diversos materiales de uso tecnológico.
- Posteriormente la Política de producción y consumo sostenible en 2010 y la Política para la gestión integral de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos – RAEE contribuyen a la conceptualización de la economía circular.⁴
- Y finalmente, uno de los avances más significativos gira alrededor del CONPES 3874 Política nacional para la gestión integral de residuos sólidos, que se introduce el concepto de manera oficial en el país avanzar en el cierre de ciclos.

² El objetivo general de la Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia se proyecta en: *Prevenir y minimizar eficientemente los impactos y riesgos a los seres humanos y al medio ambiente, garantizando la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial, a partir de introducir la dimensión ambiental en los sectores productivos, como un desafío a largo plazo.* Ministerio del Medio Ambiente. Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia. Bogotá, Colombia. 1997.

³ Para el momento en que expidió la Política de Parques Industriales Ecoeficientes, el alcalde electo era Enrique Peñalosa.

⁴ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Ministerio de Comercio Industria y Turismo., Coord.: Saer, Alex José; González, Lucy Esperanza. *Estrategia nacional de economía circular: Cierre de ciclos de materiales, innovación tecnológica, colaboración y nuevos modelos de negocio.* Bogotá D.C, Colombia. 2019.

En esta estrategia se reconocen estas iniciativas, se construye sobre ellas y las potencializa al integrar una agenda de trabajo entre los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Vivienda, Ciudad y Territorio, de Agricultura y Desarrollo Rural, de Transporte, de Educación y de Minas y Energía, el DNP y el DANE, así como entre varios programas y acuerdos sectoriales.

A pesar de que académicamente no existe una definición concreta y universal sobre las perspectivas de la economía circular, los aportes entregados por la Estrategia Nacional de Economía Circular diseñan una hoja de ruta en cuanto a la definición aceptada por el Gobierno Nacional, basando la definición en la propuesta de la Fundación Ellen MacArthur. La definición adoptada por Colombia también es utilizada por otros países y su reconocimiento es mundialmente acogido.

Para efectos de esta estrategia, la economía circular es entendida como:

“Sistemas de producción y consumo que promuevan la eficiencia en el uso de materiales, agua y la energía, teniendo en cuenta la capacidad de recuperación de los ecosistemas, el uso circular de los flujos de materiales y la extensión de la vida útil a través de la implementación de la innovación tecnológica, alianzas y colaboraciones entre actores y el impulso de modelos de negocio que responden a los fundamentos del desarrollo sostenible.”⁵

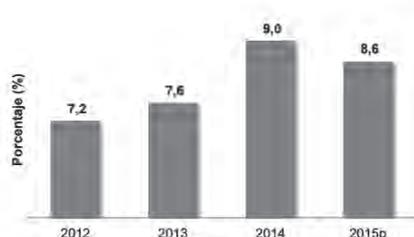
El principal aporte diferenciador del concepto de economía circular es su carácter sistémico y holístico; se enfoca en optimizar los sistemas teniendo en cuenta todos sus componentes. La definición pretende un sistema productivo que se autorestaura y autogenera por su diseño interconectado e inteligente, tal como ocurre en la naturaleza donde residuos de un organismo son la materia prima de otro, y donde existen relaciones simbióticas entre especies, como por ejemplo el ciclo del carbono o del nitrógeno.

La *Estrategia nacional de economía circular* reconoce varios indicadores propuestos por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos -OCDE para examinar el avance de los países en el marco de las evaluaciones de desempeño ambiental, como: la intensidad en el consumo de materiales y la intensidad energética, las emisiones de dióxido de carbono (CO2) por habitante, la tasa de aprovechamiento de residuos o la tasa de reciclaje, la huella ecológica por habitante por hectárea, el porcentaje de reutilización de agua y el porcentaje de aprovechamiento de biomasa.⁶

⁵ ELLEN MACARTHUR FOUNDATION. *Towards the circular economy. Economic and business rationale for an accelerated transition.* Journal of Industrial Ecology, 2014

⁶ OCDE & CEPAL. *Evaluaciones de desempeño ambiental, Colombia highlights.* 2014. Obtenido de <http://dx.dio.org/10.1787/9789264111318-en>

Gráfica 1: Tasa de reciclaje y nueva utilización.



Tomado de: Cuenta ambiental y económica de flujo de materiales – Residuos sólidos.⁷

La utilización de residuos y productos residuales hace referencia al uso de materiales en los procesos de tratamiento y manejo de las actividades económicas, los procesos de acumulación en sitios de disposición final, y a los flujos que van directamente al ambiente.

El modelo de economía circular se dirige hacia un nuevo paradigma, implica una nueva modalidad de hacer productos desde su mismo origen, desde su diseño, y permite hacer negocios atendiendo al crecimiento económico de la sociedad, a la sustentabilidad ambiental y a la disminución de los riesgos por la volatilidad e incertidumbre de precios de las materias primas y recursos energéticos⁸

Los paradigmas de la economía circular tienen una evolución constante como respuesta a los desafíos globales actuales de escasez de los recursos ante los escenarios de sobreexplotación de los límites abióticos y bióticos a nivel mundial, la preservación eficiente de los ecosistemas y la construcción del bienestar social, el aumento de la competitividad empresarial y una lucha frontal por frenar las consecuencias desarrolladas por el cambio climático.

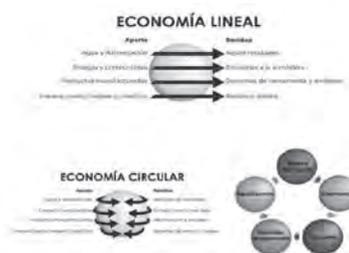
La esencia fundamental en el modelo circular de la economía es la representatividad alternativa de los paradigmas económicos lineales, los cuales predominan actualmente mayoritariamente en las economías mundiales y se caracterizan por la

⁷ DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Cuenta ambiental y económica de flujo de materiales – Residuos sólidos. Bogotá, 2017. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/ambientales/cuentas_ambientales/cuentas-residuos/BT-Cuenta-residuos-2015p.pdf

⁸ WORLD ECONOMIC FORUM. *Towards the circular economy: accelerating the scale-up across global supply chains.* World Economic Forum. Geneva, Switzerland, 2014.

secuencia clásica de “extraer-producir-consumir-eliminar”. La característica fundamental que tienen los modelos lineales es su premisa sobre la abundancia de los recursos, su facilidad de acceso y los bajos costos que conlleva la eliminación de los desechos. La premisa de dicho modelo es insostenible globalmente a largo plazo, mientras tanto, los modelos sustitutos alternativos empiezan a tener de a poco, mucha más repercusión en la planeación de la política económica mundial.

Figura 1: Ilustración economía lineal vs economía circular.



Tomado de: Economía circular y sostenibilidad 2017⁹.

La economía circular contempla algunos principios¹⁰ fundamentales que pueden ser configurados dentro de la materia de estudio para el objeto de este proyecto de ley, por ello, para estos planteamientos particulares se tendrán en cuenta 3 principios obligatorios para el correcto análisis de la economía circular, su alcance y dinámica en una economía tradicional.

1. **Uso responsable de energías renovables:** Busca mejorar y preservar el capital natural existente, equilibrando los flujos de recursos renovables, desmaterializando la utilidad y ofreciendo ventajas cualitativas y de forma virtual siempre que sea posible.
2. **Eficacia energética:** Optimizar el uso de los recursos rotando productos, componentes y materiales con la máxima utilidad en todo momento, tanto en los ciclos técnicos como en los biológicos. Esto supone diseñar de modo que

⁹ CANU, Mauricio Espaliat. *Economía circular y sostenibilidad.* Santiago de Chile. 2017. Obtenido de: https://wolfypablo.com/documentacion/documentos/2017-10/710%20Economia_circular_y_sostenibilidad.pdf

¹⁰ OBSERVATORIO DE DESARROLLO ECONÓMICO, Coord.: Escorcía, Bohórquez Cindy; Mosquera, José Leonardo. *Notas de coyuntura: Principios de economía circular DESR 190.* Bogotá D.C, Colombia. p 4. 2019. Obtenido de: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articulos/nota190economiacircular.pdf

pueda repetirse el proceso de fabricación, restauración y reciclaje de modo que los componentes y materiales recirculen y sigan contribuyendo a la economía

3. **Gestión óptima de todos los recursos:** La promoción eficiente deberá garantizar la eliminación de cualquier proceso de diseño que repercuta negativamente en la reducción de factores contaminantes dentro de la producción.

LAS RELACIONES PRODUCTIVAS EN LA ECONOMÍA CIRCULAR.

La Economía Circular plantea unos cambios sustanciales en el modelo productivo, dando origen a la reutilización y la compra de materiales como eje de generación de valor agregado para el fortalecimiento del desarrollo económico local. La reutilización de materias primas y la comercialización de productos reutilizables con otros podría garantizar la reducción de los costos de producción en las empresas, mejorando consigo su margen de ganancia en el mercado.

Entre los factores generadores de valor agregado se podría resaltar la minimización de los recursos finitos por medio de procesos y diseños ecosostenibles, disminuyendo costos de producción. Reducir y minimizar procesos podría garantizar reducción en el consumo de agua, energía eléctrica y gas. La reducción de estos factores dependerá del producto o servicio producido.

Adicionalmente, otra forma de generar valor agregado dentro de la economía circular es el reciclaje de los productos terminados y consiste en reutilizar los productos puestos a la venta, una vez cumplida su misión para el consumidor final.¹¹ Utilizando procesos de separación de desechos y reciclaje, el consumidor puede devolver al productor los artículos que han cumplido con su función para que sean reingresados a la producción, siendo objeto de procesos de transformación o no.

La transformación de los desechos en materia reutilizable acentúa el círculo virtuoso de la producción ecoeficiente sostenida por la economía circular, profundizar relaciones productivas sostenibles podría generar oportunidades comerciales para las empresas que profundicen dicho sistema productivo, reduciría la huella de carbono, buscaría alternativas para la generación y consumo de energías limpias, produciría valor agregado a la economía regional aportando en la medición tangible del PIB.

UNA TRANSICIÓN HACIA LA ECONOMÍA CIRCULAR.

La búsqueda de mejores condiciones ambientales dentro de las economías globales, sin dejar de lado las tasas marginales de ganancia en las empresas que compiten en la economía nacional, conduce a que los gobiernos de manera conjunta

¹¹ Ibid., p 5.

con las empresas exploren nuevas formas de producción y reutilización de ciertos productos, a restaurar los materiales valiosos, y a optimizar el consumo de energía. Reducir los costos de producción sin tener perjuicio en las condiciones laborales del trabajador debe ser la premisa empresarial para los desafíos del nuevo paradigma ambiental.

Si bien las evidencias muestran planeamientos entregados por la economía circular¹² no se ha profundizado dentro de la sociedad colombiana y su aparato productivo, análogamente numerosas empresas se suman a la transformación de su proceso productivo, dando un paso al costado en la producción lineal y abriendo espacios paulatinamente más fuertes en ciertos sectores claves. La reglamentación en torno a crear fundamentación jurídica especial para la economía circular podrá garantizar la masificación de metodologías de producción limpias y ambientalmente eficientes. Esta realidad se proyecta más allá de una simple declaración de intenciones, puesto que, como anteriormente se demostró, abundantes casos de éxito así lo confirman, y los responsables políticos están admitiendo el potencial que tiene el concepto de la circularidad para alcanzar objetivos clave.

Los sólidos motivos sociales y económicos que subyacen bajo los principios de la economía circular exigen análogamente plantear un debate crucial: frenar la sobreproducción y el consumo desenfrenado como mecanismo análogo para profundizar los beneficios preexistentes con el desarrollo de economías circulares. Una transición escalonada en el aparato productivo podrá beneficiar la masificación de los nuevos paradigmas productivos, mejores modelos de negocio y comportamientos sociales acordes a la nueva caracterización económica.

A su vez, esta realidad exige definir no solo el coste económico de dicha transición, sino también su coste social. El coste de la transición puede incluir inversiones en activos y en nuevas infraestructuras materiales y digitales, así como en investigación, formación especializada, asistencia para promover la penetración de mercado de los nuevos productos, y apoyo transitorio a los sectores afectados.

La clave del éxito de las inversiones en modelos circulares dependerá del comportamiento de los ciudadanos, si crece y a qué ritmo la demanda de productos respetuosos con el medio ambiente, y si las empresas cuentan con incentivos para llevar a cabo dichas inversiones. No obstante, la base de los conocimientos actuales es de naturaleza fragmentada, y es necesaria una mejor comprensión de los diversos aspectos de la dinámica del sistema, de las estructuras y funciones de la producción, de la dirección del consumo, de los mecanismos financieros y fiscales,

¹² "De acuerdo con cifras de la Secretaría Distrital de Hábitat, Bogotá recicla aproximadamente el 17% de sus residuos sólidos, lo que lleva a que mensualmente ingresen al relleno sanitario Doña Juana 189.238 toneladas de residuos no aprovechados." Tomado de: <https://www.portafolio.co/opinion/otros-columnistas-1/hacia-una-economia-circular-507336>

y de los factores desencadenantes del desarrollo de innovaciones tecnológicas y sociales.

Figura 2: Instrumento de sostenibilidad.



Tomado de: Economía circular y sostenibilidad.¹³

VIABILIDAD NORMATIVA.

En términos generales, los argumentos que ratifican la sostenibilidad ambiental como mecanismo para asegurar la estabilidad socioeconómica tanto internacional como localmente, están contenidas en el marco de la Agenda 2030 de la Naciones Unidas, la cual desarrolla de manera específica los objetivos de Desarrollo Sostenible para salvaguardar los intereses generales. Los siguientes objetivos se enmarcan puntualmente en medio del cuidado ambiental sostenible.

En lo referente a la economía circular, siete de estos objetivos están directamente alineados con sus fundamentos y principios. Concretamente, destacan los relativos a¹⁴:

- ✓ Agua limpia y saneamiento – Objetivo seis.
- ✓ Energía asequible y no contaminante – Objetivo siete.
- ✓ Industria, innovación e infraestructura – Objetivo nueve.
- ✓ Ciudades y comunidades sostenibles – Objetivo once.
- ✓ Producción y consumo responsable – Objetivo doce.

¹³ Economía y sostenibilidad, Op. Cit., p 206.

¹⁴ Ibid., p 185.

- ✓ Acción por el clima – Objetivo trece.
- ✓ Alianzas estratégicas enfocadas a objetivos – Objetivo diecisiete.

Figura 3: Objetivos de desarrollo sostenible.



Tomado de: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD.¹⁵

Los 17 ODS están integrados, ya que reconocen que las intervenciones en un área afectarán los resultados de otras y que el desarrollo debe equilibrar la sostenibilidad medio ambiental, económica y social.

En la jurisprudencia colombiana se pueden encontrar leyes y decretos que dan un marco de legalidad a los planteamientos y propuestas contempladas para dar fomento a la producción sostenible y podrían entregarnos un piso jurídico para las propuestas contenidas en este proyecto de ley. Las propuestas de la economía circular y el fomento de la preservación ambiental robustecen el estado social de derecho.

1. **Ley 1931 de 2018:**¹⁶ La presente ley tiene por objeto establecer las directrices para la gestión del cambio climático en las decisiones de las personas públicas y privadas, la concurrencia de la nación, departamentos, municipios, distritos, áreas metropolitanas y autoridades ambientales principalmente en las acciones de adaptación al cambio climático, así como en mitigación de gases efecto invernadero, con el objetivo de reducir la vulnerabilidad de la población y de los ecosistemas del país frente a los

¹⁵ PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO – PNUD. Apoyo del PNUD para la implementación de la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Nueva York. 2016. Obtenido de: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/poverty-reduction/undp-support-to-the-implementation-of-the-2030-agenda.html>

¹⁶ CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1931 de 2018 "Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático." Bogotá, 2018. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1931_2018.html

efectos del mismo y promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable y un desarrollo bajo en carbono.

2. **Ley 1834 de 2019:**¹⁷ Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo de París", adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia.
3. **Ley 23 de 1973:**¹⁸ Es objeto de la presente ley prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente y buscar el mejoramiento, conservación y restauración de los recursos naturales renovables, para defender la salud y el bienestar de todos los habitantes del Territorio Nacional.
4. **Ley 1715 de 2014:**¹⁹ La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo y la utilización de las fuentes no convencionales de energía, principalmente aquellas de carácter renovable, en el sistema energético nacional, mediante su integración al mercado eléctrico, su participación en las zonas no interconectadas y en otros usos energéticos como medio necesario para el desarrollo económico sostenible, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la seguridad del abastecimiento energético. Con los mismos propósitos se busca promover la gestión eficiente de la energía, que comprende tanto la eficiencia energética como la respuesta de la demanda.
5. **Ley 1530 de 2012 - Artículo 25:**²⁰ El Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación tendrá como objeto incrementar la capacidad científica, tecnológica, de innovación y de competitividad de las regiones, mediante proyectos que contribuyan a la producción, uso, integración y apropiación del conocimiento en el aparato productivo y en la sociedad en general, incluidos proyectos relacionados con biotecnología y tecnologías de la información y las comunicaciones, contribuyendo al progreso social, al dinamismo económico, al crecimiento sostenible y una mayor prosperidad para toda la población.

¹⁷ CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1834 de 2019 "Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo de París", adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia." Bogotá, 2017. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1844_2017.html

¹⁸ CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 23 de 1973 "Por la cual se conceden facultades extraordinarias al presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones". Bogotá, 1973. Obtenido de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1579056#:~:text=LEY%2023%20DE%201973&text=DECRETA%3A,los%20habitantes%20del%20Territorio%20Nacional>.

¹⁹ CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1715 de 2014 "Por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional." Bogotá, 2014. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1715_2014.html

²⁰ CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1530 de 2012: "Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías." Bogotá, 2012. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1530_2012.html

6. **Decreto 1543 de 2017:**²¹ De conformidad con lo señalado en los artículos 6 y 10 de la Ley 1715 de 2014, el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía (en adelante FENOGE), tendrá como objetivo financiar programas de FNCE y gestión eficiente de la energía, a través de su fomento, promoción, estímulo e incentivo.
7. **Decreto 870 de 2017:**²² Se tiene por objeto establecer las directrices para el desarrollo de los Pagos por Servicios Ambientales y otros incentivos a la conservación que permitan el mantenimiento y generación de servicios ambientales en áreas y ecosistemas estratégicos, a través de acciones de preservación y restauración.

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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



FABIAN DÍAZ PLATA.
Representante a la Cámara.
Departamento de Santander.

²¹ PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1543 de 2017 "Por el cual se reglamenta el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía, FENOGE, adicionando una Sección 5 al Capítulo 3 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía 1073 de 2015" Bogotá, 2017. Obtenido de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=83537>

²² PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto "Por el cual se establece el Pago por Servicios Ambientales y otros incentivos a la conservación" Bogotá, 2017. Obtenido de: <http://www.minambiente.gov.co/imagenes/normativa/app/decretos/870-ba.pdf>

REFERENCIAS:

1. AYRES, R., & SIMONIS, U. Industrial metabolism: restructuring for sustainable development. 1994. Obtenido de <https://www.mincotur.gov.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/351/Economia02.pdf>
2. CANU, Mauricio Espaliat. Economía circular y sostenibilidad. Santiago de Chile. 2017. Obtenido de: https://wolfypablo.com/documentacion/documentos/2017-10/710%20Economia_circular_y_sostenibilidad.pdf
3. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 23 de 1973 "Por la cual se conceden facultades extraordinarias al presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones". Bogotá, 1973. Obtenido de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1579056#:~:text=LEY%2023%20DE%201973&text=DECRETA%3A,los%20habitantes%20del%20Territorio%20Nacional>
4. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1530 de 2012: "Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías." Bogotá, 2012. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1530_2012.html
5. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1715 de 2014 "Por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional." Bogotá, 2014. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1715_2014.html
6. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1931 de 2018 "Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático." Bogotá, 2018. Obtenido de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1931_2018.html
7. DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, Cuenta ambiental y económica de flujo de materiales – Residuos sólidos. Bogotá, 2017. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/ambientales/cuentas_ambientales/cuentas-residuos/BT-Cuenta-residuos-2015p.pdf
8. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Estudio en la intensidad de la utilización de materiales y economía circular en Colombia para la Misión de Crecimiento Verde. Bogotá, p 7. 2017. Obtenido de: <https://www.dnp.gov.co/Crecimiento-Verde/Documents/ejes-tematicos/Circular/Resumen%20Diagnostico%20-%20Taller%20Econom%C3%ADa%20Circular.pdf>
9. ELLEN MACARTHUR FOUNDATION. Towards the circular economy. Economic and business rationale for an accelerated transition. Journal of Industrial Ecology. 2014

10. MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE; MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIAL Y TURISMO., Coord.: Saer, Alex José; González, Lucy Esperanza. *Estrategia nacional de economía circular: Cierre de ciclos de materiales, innovación tecnológica, colaboración y nuevos modelos de negocio.* Bogotá D.C, Colombia. 2019.
11. MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia. Bogotá, Colombia. 1997.
12. OBSERVATORIO DE DESARROLLO ECONÓMICO, Coord.: Escorcía, Bohórquez Cindy; Mosquera, José Leonardo. *Notas de coyuntura: Principios de economía circular DESR 190.* Bogotá D.C, Colombia. p 4. 2019
13. OCDE & CEPAL. *Evaluaciones de desempeño ambiental, Colombia highlights.* 2014. Obtenido de <http://dx.dio.org/10.1787/9789264111318-en>
14. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Decreto 1543 de 2017 "Por el cual se reglamenta el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía, FENOGE, adicionando una Sección 5 al Capítulo 3 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía 1073 de 2015" Bogotá, 2017. Obtenido de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=83537>
15. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PAR EL DESARROLLO – PNUD. Apoyo del PNUD para la implementación de la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Nueva York. 2016. Obtenido de: <https://www.unpd.org/content/undp/es/home/librarypage/poverty-reduction/undp-support-to-the-implementation-of-the-2030-agenda.html>
16. WORLD ECONOMIC FORUM. Towards the circular economy: accelerating the scale-up across global supply chains. World Economic Forum. Geneva, Switzerland, 2014.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 098 DE 2020 CÁMARA

por medio del cual se reglamente la presentación de la licencia de conducción virtual y se crean otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No ____ DE 2020 CÁMARA

"Por medio del cual se reglamente la presentación de la licencia de conducción virtual y se crean otras disposiciones"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto adicionar un artículo que modifique la ley 769 de 2002 y se dicten disposiciones para la presentación y validación de la licencia de conducción bajo la modalidad virtual para el territorio colombiano.

ARTÍCULO 2. ARTÍCULO NUEVO - LICENCIA DE CONDUCCIÓN DIGITAL. La presentación de la licencia de conducción para todos los vehículos particulares y de servicio público, a partir de la fecha y según lo dispongan los conductores, podrá realizarse de forma digital en todo el territorio nacional para todos los casos que esta sea requerida por las autoridades competentes.

Parágrafo 1: La presentación digital de la licencia de conducción no representa obligatoriedad alguna para los conductores. Toda persona que cumpla con los requisitos legales establecidos por el Código Nacional de Tránsito Terrestre podrá solicitar la renovación, recategorización o expedición de su licencia de condición digital.

Parágrafo 2: Las licencias de conducción, expedidas en otro país, que se encuentren vigentes y sean utilizadas por turistas o personas de tránsito en el territorio nacional, serán válidas y admitidas exclusivamente de manera física.

ARTÍCULO 3. VERIFICACIÓN DE AUTENTICIDAD. La obligación del propietario o conductor del vehículo de portar la licencia de conducción se entenderá cumplida con la presentación de física o electrónica de la licencia de conducción a la autoridad de tránsito competente, quien deberá verificar su autenticidad cotejándolo con la información contenida en el RUNT.

Si verificada la información por parte de la autoridad de tránsito correspondiente se evidencia la no existencia de la licencia de conducción electrónica en el RUNT, se procederá a imponer el comparendo correspondiente al conductor infractor.

ARTÍCULO 4. COSTOS DE OPERACIÓN. Los costos de operación en los que se incurra la digitalización y portabilidad de la licencia de conducción digital a nivel nacional serán cubiertos por las entidades responsables en materia de tránsito y transporte.

ARTÍCULO 5. PERIODO DE TRANSICIÓN. Se otorga un plazo máximo de un (1) año a partir de la fecha de entrada en vigencia la presente ley, para que las entidades competentes hagan las adecuaciones pertinentes para la correcta validación y tenencia digital de la licencia de conducción en el territorio nacional.

ARTÍCULO 6. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las demás disposiciones que le sean contrarias.



FABIAN DÍAZ PLATA.

Representante a la Cámara.
Departamento de Santander.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

PROYECTO DE LEY No ____ DE 2020 CÁMARA

"Por medio del cual se reglamente la presentación de la licencia de conducción virtual y se crean otras disposiciones"

JUSTIFICACIÓN.

Los principios rectores del Código Nacional de Tránsito y Transporte son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Para los intereses de la presente ley es importante hacer claridades en algunos conceptos fundamentales.

Licencia de conducción¹: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

La presente iniciativa pretende reglamentar y generar disposiciones para la implementación de la licencia de conducción digital para el territorio nacional. Las consideraciones previstas en este proyecto de ley buscan facilitar la presentación de la documentación reglamentaria para poder circular por las carreteras nacionales y reducir con ello las infracciones de tránsito generadas por el incumplimiento de la normatividad vigente alrededor de la portabilidad de este documento.

Se presenta esta iniciativa enfocada directamente a la licencia de conducción debido a las reglamentaciones desarrolladas por la Resolución 4170² de 2016 del Ministerio de Transporte.

Gráfica 1: Ranking de multas a nivel nacional.



Tomado de: Federación Colombiana de Municipios.³

Según un informe presentado por la Federación Nacional de Municipios, para el año 2015 se impartieron aproximadamente 23.448.171 multas de tránsito en todo el país, siendo el no porte de la licencia de conducción una de las multas más recurrentes, para este caso, las infracciones cometidas fueron aproximadamente de 1.578.191.

La Secretaría de Movilidad de Bogotá⁴ anunció que a partir del 1 de enero de 2020 las tarifas de comparendos, parqueaderos y grúas tendrán un incremento del 6%. Quedando para este año la infracción por conducir el vehículo sin portar la licencia de conducción en \$234.100.

Código	Infracción	Valor año 2019	Valor año 2020
C.02	Estacionar un vehículo en zonas prohibidas	\$414.100	\$438.900
C.14	Transitar por zonas restringidas o en líneas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado	\$414.100	\$438.900
B.01	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción	\$220.800	\$234.100
D.04	No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización	\$828.100	\$877.800

¹ CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Bogotá, 2002.

² La póliza digital es una nueva presentación del SOAT, en un formato que se puede guardar en dispositivos móviles, como el celular, tabletas o computadores, manteniendo las características de seguridad propias de los documentos electrónicos.

³ FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS. Transitemos: Un decenio estadístico de las infracciones de tránsito en Colombia. Bogotá, 2015.

⁴ SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ. Tarifa de comparendos para el año 2020. Bogotá, 2020.

Tomado de: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Noticia/tarifas_de_comparendos_parqueaderos_y_gruas_tendran_un_incremento_del_6_para_el_ano_proximo

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

- a) En Australia, New South Wales anunció en noviembre de 2015 la introducción para 2016 de las licencias de conducir electrónicas en teléfonos inteligentes. El estado de Western Australia anunció un plan para digitalizar las licencias de conducir en abril de 2016. El Ministro de Finanzas, Servicios y Propiedad de NSW, Dominic Perrottet, declaró que las licencias de conducir digitales se lanzarán en el año 2019.
- b) En octubre de 2016, oficiales superiores del departamento de transporte holandés dejaron en claro que el país está trabajando en una versión de aplicación móvil de la licencia de conducir que acompañaría a la tarjeta.
- c) En mayo de 2016, la Agencia Británica de Licencias de Conductores y Vehículos (DVLA) reveló que estaba trabajando también en una licencia de conducir digital para teléfonos inteligentes y mostró un "prototipo" con una función que permitiría a la gente guardar la licencia en el teléfono.
- d) En julio de 2017, CONTRAN, el Comité Nacional de Tránsito de Brasil aprobó una propuesta para el lanzamiento de licencias de conducir digitales en 2018.
- e) En febrero de 2018, la Agencia de Transporte y Seguridad de Finlandia reveló que luego de una prueba exitosa, implementará una licencia de conducir digital gratuita para fines del verano. La aplicación de la DDL no es un reemplazo del documento actual sino un complemento, por ahora.

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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



FABIAN DÍAZ PLATA.

Representante a la Cámara.

Departamento de Santander.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 099 DE 2020 CÁMARA

por medio del se fomenta la creación de empresas verdes y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No ___ DE 2020 CÁMARA

"por medio del se fomenta la creación de empresas verdes y se dictan otras disposiciones."

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

CAPITULO I.

DISPOSICIONES GENERALES.

ARTÍCULO 1. OBJETO. Promover la generación, construcción y el desarrollo integral de micro, pequeñas y medianas empresas verdes en consideración a actitudes propias para el fortalecimiento de una producción limpia y sostenible, la generación del empleo, el desarrollo económico local y el emprendimiento alrededor de nuevos paradigmas de la economía circular y la producción verde.

ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS DE LAS EMPRESAS VERDES. Los principios que caracterizarán las empresas verdes serán los siguientes.

1. Sostenibilidad social y ambiental: Como el desarrollo económico irá de la mano con el bienestar integral de los habitantes de una región determinada y su coexistencia con la preservación del medio ambiente, forjando un equilibrio con el respeto y protección del medio cultural, social y natural. Es decir, que el desarrollo debe ser solidario y sostenible.
2. Empleos verdes: Son cada uno de los empleos generados por "empresas verdes" o aquellos que cumplan con los estándares mínimos de sostenibilidad ambiental y desarrollo sostenible.
3. Voluntad de cambio y transformación ambiental: Como acciones concretas por parte de empresas que implementen procesos productivos verdes o implementen metodologías propias de la economía circular.
4. Trabajo en red y colaboración: Como la metodología de enseñanza y de realización de la actividad laboral basada en la creencia que el aprendizaje y la actividad laboral se incrementa cuando se desarrollan destrezas cooperativas para aprender y solucionar los problemas y acciones educativas y laborales en las cuales nos vemos inmersos.
5. Justicia ambiental: Como la construcción de un modelo de desarrollo económico alternativo orientado a la equidad y el ejercicio de actividades que garanticen la preservación y fortalecimiento del cuidado medio ambiente.
6. Dignidad humana: Como el valor básico y fundamental de los derechos humanos, que les confiere el derecho inalienable de vivir en unas condiciones adecuadas para desarrollarse, como individuos y miembros de su comunidad y su interacción con el medio ambiente.

<p>7. Equidad de género: Creemos en la igualdad de derechos entre mujeres y hombres ante la ley y por la justicia (equidad de oportunidades) en el acceso y control de los recursos, así como en la toma de decisiones en el ámbito de lo público y lo privado.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO II. MARCO INSTITUCIONAL</p> <p>ARTÍCULO 3. CONSEJO NACIONAL DE EMPRESAS VERDES. Se creará el Consejo Nacional de Empresas Verdes para el fomento, transformación y formalización de empresas verdes en el territorio nacional.</p> <p>El Consejo Nacional de Empresas Verdes estará adscrito al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, estará integrado por:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El Ministro de Comercio, Industria y Turismo o el viceministro o su delegado, lo presidirá. 2. El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural o en su defecto el viceministro correspondiente o su delegado. 3. El Ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial o en su defecto el viceministro correspondiente o su delegado. 4. El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural o en su defecto el viceministerio correspondiente o su delegado. 5. El director del Departamento Nacional de Planeación o en su defecto el subdirector o su delegado. 6. El Presidente Nacional de la Asociación Colombiana de Medianas y Pequeñas Empresas, ACOPI. 7. El Presidente Nacional de la Federación de Comerciantes, Fenalco. 8. El presidente de la Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio, Confecámaras. 9. Presidente de Bancóldex o su delegado. 10. Presidente del Fondo Nacional de Garantías o su delegado. 11. Un representante de la academia en temas de desarrollo sostenible, innovación y crecimiento verde. <p>Parágrafo 1: El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de la mano con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentarán, dentro de los noventa (90) días siguientes a la sanción de la presente ley, la hoja de ruta para el diseño de una política pública efectiva para la generación de empresas verdes en el territorio nacional.</p>	<p>Parágrafo 2: Se podrán crear mesas técnicas regionales que contribuyan en la evaluación, focalización, capacitación y demás necesidades técnicas que se observen en la implementación de la nueva política de empresas verdes. El aval para la creación de dichas mesas estará a cargo del Consejo Nacional de Empresas Verdes.</p> <p>ARTÍCULO 4. FUNCIONES DEL CONSEJO NACIONAL DE EMPRESAS VERDES. Las funciones que tendrá el Consejo Nación de Empresas Verdes serán las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contribuir a la definición, formulación y ejecución de políticas públicas generales, transversales, sectoriales y regionales para la promoción del diseño de empresas verdes. 2. Analizar transversalmente el impacto y alcance en la formalización de empresas verdes a nivel local, regional y nacional. 3. Procurar la activa cooperación entre los sectores público y privado, en la ejecución de los programas de promoción de empresas verdes en las MiPymes. 4. Estimular el desarrollo de las organizaciones empresariales, la asociatividad y las alianzas estratégicas entre las entidades públicas y privadas de apoyo a este sector; 5. Estipular anualmente las metas a alcanzar con la implementación y el fortalecimiento de empresas verdes a nivel local, regional y nacional. 6. Promover la concertación con alcaldes, gobernadores y líderes en temas ambientales, de economía circular y actividades que favorezcan la profundización en la generación de empresas verdes. 7. Establecer y promover estrategias de comercialización con las MiPymes que se articulen para alcanzar los principios establecidos con la generación de empresas verdes. 8. Propender por la evaluación periódica de las políticas y programas públicos de promoción de las empresas verdes, mediante indicadores de impacto y proponer los correctivos necesarios <p style="text-align: center;">CAPITULO III. APOYO INSTITUCIONAL.</p> <p>ARTÍCULO 5. DESARROLLO DE POLÍTICAS PARA EMPRESAS VERDES. El Consejo Nacional de Política Económica y Social - COMPES, el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo recomendarán las acciones a desarrollar para consolidar la generación, transformación y formalización de empresas verdes en el territorio nacional.</p> <p>Parágrafo 1: Las estrategias y políticas generadas por los organismos correspondientes serán de carácter diferencial para cada uno de los sectores económicos que deseen enfocar sus actividades productivas hacia la transformación de paradigmas y la generación de empresas verdes. Serán de especial atención las micro, medianas y pequeñas empresas.</p>
<p>ARTICULO 6. ORIENTACION, SEGUIMIENTO Y EVALUACION. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quienes hagan sus veces, con el apoyo de las redes estratégicas para la evaluación del tema, orientarán, hará seguimiento y evaluarán el cumplimiento de lo previsto en esta ley, formulando recomendaciones sobre la materia y dando traslado a las autoridades competentes cuando se evidencien anomalías en la naturaleza de las empresas verdes.</p> <p>ARTICULO 7. PROMOCIÓN Las entidades públicas del orden nacional y regional competentes, los departamentos, municipios y distritos promoverán coordinadamente, la organización de ferias locales y nacionales, la conformación de centros de exhibición e información permanentes, y otras actividades similares para dinamizar mercados en beneficio de las MiPymes.</p> <p>ARTICULO 8. POLITICAS Y PROGRAMAS DE COMERCIO EXTERIOR. El Consejo Superior de Comercio Exterior estudiará y recomendará al Gobierno Nacional, cuando fuere el caso, la adopción de políticas y programas de comercio exterior y de promoción de exportaciones dirigidos hacia las micro, pequeñas y medianas empresas.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV CREACIÓN DE EMPRESAS VERDES</p> <p>ARTÍCULO 9. ESTIMULOS A LA CREACION DE EMPRESAS. Los aportes parafiscales destinados al Sena, el ICBF y las Cajas de Compensación Familiar, a cargo de las micro, pequeñas y medianas empresas bajo los principios de empresas verdes, que se constituyan e instalen a partir de la promulgación de la presente ley, serán objeto de las siguientes reducciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Setenta y cinco por ciento (75%) para el primer año de operación. 2. Cincuenta por ciento (50%) para el segundo año de operación; y 3. Veinticinco por ciento (25%) para el tercer año de operación. <p>Parágrafo 1: La constitución de las nuevas empresas se desarrollará según los lineamientos establecidos por las leyes vigentes en la legislación colombiana y los estándares mínimos requeridos por la ley.</p> <p>Parágrafo 2: Quienes suministren información falsa con el propósito de obtener los beneficios previstos en el presente artículo deberán pagar el valor de las reducciones de las obligaciones parafiscales obtenidas, y además una sanción correspondiente al trescientos por ciento (300%) del valor de tales beneficios, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar.</p> <p>ARTÍCULO 10. REGÍMENES TRIBUTARIOS ESPECIALES. Los municipios, distritos o departamentos, podrán establecer regímenes de tributación especial en materia de impuestos, tasas y contribuciones para las empresas que cumplan con los principios</p>	<p>básicos de las empresas verdes y sus unidades productivas o de comercialización se desarrollen bajo los preceptos de la preservación medioambiental, la producción limpia y la economía circular.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO V INCENTIVOS</p> <p>ARTICULO 11. LINEAS DE CREDITO PARA CREADORES DE EMPRESA. El Instituto de Fomento Industrial o quien haga sus veces y el Fondo Nacional de Garantías establecerán, de manera semestral el monto y las condiciones especiales para las líneas de crédito y para las garantías dirigidas a las empresas verdes constituidas en el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 12. INFORMES SOBRE ACCIONES Y PROGRAMAS. Las entidades integrantes del Consejo Nacional del Empleo Verdes, junto con aliados estratégicos como Finagro, Bancóldex, el Banco Agrario, el Fondo Nacional de Garantías, el SENA, y demás entidades interesadas en la promoción de empresas verdes, informarán semestralmente los programas que adelantarán, la cuantía de los recursos destinados y la ejecución de proyectos que incentiven la generación de empresas verdes a nivel nacional, regional y local.</p> <p>ARTÍCULO 13. CONDICIONES ESPECIALES DE CRÉDITO A EMPRESAS GENERADORAS DE EMPLEO. El Fondo Nacional de Garantías podrá otorgar condiciones especiales de garantía a empresas con enfoque verde, sostenible y ambientalmente amigable, que se caracterice en la generación de empleos verdes, entregándoles un setenta por ciento (50%) del valor del crédito requerido para el emprendimiento, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, el cual se debe llevar a cabo dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley.</p> <p>Parágrafo: Dichas garantías estarán enfocadas para las micro, medianas y pequeñas empresas que desarrollen métodos de producción verdes y promuevan los principios establecidos para las empresas verdes en el artículo segundo de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 14. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su vigencia y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>FABIAN DÍAZ PLATA. Representante a la Cámara. Departamento de Santander.</p>

PROYECTO DE LEY No ____ DE 2020 CÁMARA

"por medio del cual se fomenta la creación de empresas verdes y se dictan otras disposiciones"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

JUSTIFICACIÓN.

La Economía Circular plantea unos cambios sustanciales en el modelo productivo, dando origen a la reutilización y la compra de materiales como eje de generación de valor agregado para el fortalecimiento del desarrollo económico local. La reutilización de materias primas y la comercialización de productos reutilizables con otros podría garantizar la reducción de los costos de producción en las empresas, mejorando consigo su margen de ganancia en el mercado.

Entre los factores generadores de valor agregado se podría resaltar la minimización de los recursos finitos por medio de procesos y diseños ecosostenibles, disminuyendo costos de producción. Reducir y minimizar procesos podría garantizar reducción en el consumo de agua, energía eléctrica y gas. La reducción de estos factores dependerá del producto o servicio producido.

Adicionalmente, otra forma de generar valor agregado dentro de la economía circular es el reciclaje de los productos terminados y consiste en reutilizar los productos puestos a la venta, una vez cumplida su misión para el consumidor final.¹ Utilizando procesos de separación de desechos y reciclaje, el consumidor puede devolver al productor los artículos que han cumplido con su función para que sean reingresados a la producción, siendo objeto de procesos de transformación o no.

La transformación de los desechos en materia reutilizable acentúa el círculo virtuoso de la producción ecoeficiente sostenida por la economía circular, profundizar relaciones productivas sostenibles podría generar oportunidades comerciales para las empresas, estableciendo de esta manera, un camino de integración sostenible entre la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico de un Estado. Los planeamientos teóricos, aunque no se alejan de la profundización del sistema capitalista como modelo imperante de explotación social, plantea acciones concretas para incentivar la producción sostenible e integrarlas hacia de

SOBRE EL MODELO DE ECONOMÍA CIRCULAR.

El concepto de economía circular se fortaleció académicamente luego de las publicaciones documentales realizadas por la Fundación Ellen MacArthur en el año 2012, los cuales, promueven la economía circular en las entre los gobiernos y las empresas, estableciendo de esta manera, un camino de integración sostenible entre la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico de un Estado. Los planeamientos teóricos, aunque no se alejan de la profundización del sistema capitalista como modelo imperante de explotación social, plantea acciones concretas para incentivar la producción sostenible e integrarlas hacia de

¹OBSERVATORIO DE DESARROLLO ECONÓMICO, Coord.: Escorcía, Bohórquez Cindy; Mosquera, José Leonardo. *Notas de coyuntura: Principios de economía circular DESR 190*. Bogotá D.C, Colombia. p 4. 2019. Obtenido de: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articulos/nota190economiacircular.pdf

con sus fundamentos y principios. Concretamente, destacan los relativos a⁵:

- ✓ Agua limpia y saneamiento – Objetivo seis.
- ✓ Energía asequible y no contaminante – Objetivo siete.
- ✓ Industria, innovación e infraestructura – Objetivo nueve.
- ✓ Ciudades y comunidades sostenibles – Objetivo once.
- ✓ Producción y consumo responsable – Objetivo doce.
- ✓ Acción por el clima – Objetivo trece.
- ✓ Alianzas estratégicas enfocadas a objetivos – Objetivo diecisiete.

Los 17 ODS están integrados, ya que reconocen que las intervenciones en un área afectarán los resultados de otras y que el desarrollo debe equilibrar la sostenibilidad medio ambiental, económica y social.

En la jurisprudencia colombiana se pueden encontrar leyes y decretos que dan un marco de legalidad a los planteamientos y propuestas contempladas para dar fomento a la producción sostenible y podrían entregarnos un piso jurídico para las propuestas contenidas en este proyecto de ley. Las propuestas de la economía circular, el empleo verde y el fomento de la preservación ambiental robustecen el estado social de derecho.

COYUNTUTA NACIONAL

Uno de los principales problemas que aquejan a la economía colombiana y que ocupa los primeros lugares en las agendas de los gobiernos desde hace varias décadas es el alto y persistente desempleo. Existe una amplia corriente de pensamiento que atribuye la persistencia del alto desempleo a un problema de precios. Se postula que la oferta y la demanda de trabajo se equilibran en un nivel de remuneración inferior al salario real que rige en la economía, generándose de este modo una brecha entre oferta y demanda de trabajo que se traduce en que una parte significativa de la fuerza laboral es excluida involuntariamente del mercado. Por otra parte, existen corrientes económicas que evidencian que la pérdida del empleo o las altas tasas no está correlacionada con la precarización de las condiciones laborales de los empleados.

En el caso de Colombia, se encuentra que existe una pugna entre dos teorías en particular, cada una de las cuales ha sido el enfoque dominante en su momento. Durante las décadas que duró la política ISI (Industrialización por Sustitución de Importaciones), el enfoque reinante era el estructuralista, defendido por economistas como Wassily Leontief, Albert Hirschman y Raúl Prebisch.

La inestabilidad económica generada por la llegada del COVID-19 a nuestro país ha traído consigo daños irreparables para la economía nacional: millones de empleos perdidos, pérdidas económicas incalculables para las empresas, cierre total del aparato productivo en las semanas de cuarentena obligatoria, agudización del sistema de salud no preparado para enfrentar la propagación del virus a nivel nacional entre otros factores que profundizan las consecuencias sociales en nuestro país.

Las cifras entregadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE,

⁵ Economía y sostenibilidad., p 185.

economías ambientadas en el desarrollo sostenible.

Para el caso colombiano, las primeras gestiones políticas relacionadas con la economía circular surgen en el año 1997 con la Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia², para el año 2000 se da la expedición de la Política de Parques Industriales Ecoeficientes por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá³.

Otros avances importantes para el desarrollo de economías sustentables ambientalmente son los siguientes:

- Para el año 2007 se desarrolló normatividad sobre responsabilidad extendida del producto en materia de gestión de residuos peligrosos.
- Para el año 2010 se reglamentó la normatividad correspondiente al uso de residuos de pilas, acumuladores, computadores, periféricos y entro diversos materiales de uso tecnológico.
- Posteriormente la Política de producción y consumo sostenible en 2010 y la Política para la gestión integral de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos – RAEE contribuyen a la conceptualización de la economía circular.⁴
- Y finalmente, uno de los avances más significativos gira alrededor del CONPES 3874 Política nacional para la gestión integral de residuos sólidos, que se introduce el concepto de manera oficial en el país avanzar en el cierre de ciclos.

En esta estrategia se reconocen estas iniciativas, se construye sobre ellas y las potencializa al integrar una agenda de trabajo entre los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Vivienda, Ciudad y Territorio, de Agricultura y Desarrollo Rural, de Transporte, de Educación y de Minas y Energía, el DNP y el DANE, así como entre varios programas y acuerdos sectoriales.

VIABILIDAD NORMATIVA.

En términos generales, los argumentos que ratifican la sostenibilidad ambiental como mecanismo para asegurar la estabilidad socioeconómica tanto internacional como localmente, están contenidas en el marco de la Agente 2030 de la Naciones Unidas, la cual desarrollo de manera específica los objetivos de Desarrollo Sostenible para salvaguardar los intereses generales. Los siguientes objetivos se enmarcan puntualmente en medio del cuidado ambiental sostenible.

En lo referente a la economía circular, siete de estos objetivos están directamente alineados

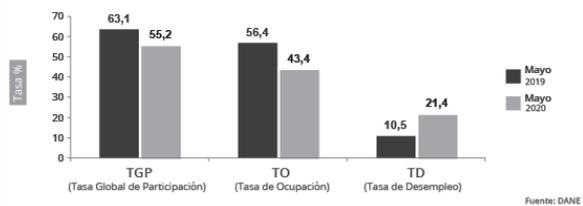
² El objetivo general de la Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia se proyecta en: *Prevenir y minimizar eficientemente los impactos y riesgos a los seres humanos y al medio ambiente, garantizando la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial, a partir de introducir la dimensión ambiental en los sectores productivos, como un desafío a largo plazo*. Ministerio del Medio Ambiente. Política de Gestión Integral de los Residuos y la Política de Producción más Limpia. Bogotá, Colombia. 1997.

³ Para el momento en que expidió la Política de Parques Industriales Ecoeficientes, el alcalde electo era Enrique Peñañoza.

⁴ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Ministerio de Comercio Industria y Turismo., Coord.: Saer, Alex José; González, Lucy Esperanza. *Estrategia nacional de economía circular: Cierre de ciclos de materiales, innovación tecnológica, colaboración y nuevos modelos de negocio*. Bogotá D.C, Colombia. 2019.

en su último reporte de generados por la Gran Encuesta Integrada de Hogares – GEIH, evidencio una serie de daños bastante desalentadores para el fortalecimiento de la economía en postpandemia.

Gráfica 1: Tasa Global de Participación, Ocupación y Desempleo.



Tomado de: Gran Encuesta Integrada de Hogares – DANE⁶.

Los ciclos económicos perjudiciales para nuestro país se podrían profundizarse si no se actúa de manera efectiva en el diseño de políticas públicas que incentiven el desarrollo de mejores condiciones laborales, nuevos puestos de empleo y facilidades para la generación y consolidación de nuevas empresas. La actual tasa de desempleo del 21,4% debe ser de especial análisis para la construcción de nuevas políticas económicas que nos permitan salir de ciclos económicos perjudiciales a media y largo plazo.

CAUSALES DE IMPEDIMENTO

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

FABIAN DÍAZ PLATA.
Representante a la Cámara.
Departamento de Santander.

⁶ <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

C O N T E N I D O

Gaceta número 654 - Lunes, 10 de agosto de 2020

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de ley número 089 de 2020 Cámara, por el cual se dictan normas orientadas a regular la incorporación de nuevas tecnologías en la gestión integral de residuos sólidos y se dictan otras disposiciones.	1
Proyecto de ley número 090 de 2020 Cámara, por medio de la cual se adoptan normas de incentivos para el Apoyo a Iniciativas Locales y se dictan otras disposiciones.	6
Proyecto de ley número 091 de 2020 Cámara, por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones.	7
Proyecto de ley número 092 de 2020 Cámara, por medio de la cual se prohíbe a las instituciones educativas públicas y privadas impedir el acceso a las instalaciones a estudiantes bajo su cuidado.	14
Proyecto de ley número 093 de 2020 Cámara, por medio de la cual se regula la eliminación progresiva de la pirotecnia sonora en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.	16
Proyecto de ley número 094 de 2020 Cámara, por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos, técnicos y de seguridad para los vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones.	18
Proyecto de ley número 095 de 2020 Cámara, por medio de la cual se promueve la soberanía alimentaria, mercados campesinos y se dictan otras disposiciones.	21
Proyecto de ley número 096 de 2020 Cámara, por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes.	22
Proyecto de ley número 097 de 2020 Cámara, por medio del cual se incentiva la generación de empleo verde y se dictan otras disposiciones.	23
Proyecto de ley número 098 de 2020 Cámara, por medio del cual se reglamente la presentación de la licencia de conducción virtual y se crean otras disposiciones.	28
Proyecto de ley número 099 de 2020 Cámara, por medio del se fomenta la creación de empresas verdes y se dictan otras disposiciones.	29