



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - Nº 1485

Bogotá, D. C., lunes, 14 de diciembre de 2020

EDICIÓN DE 30 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 218 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 6 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de Alcaldes y Gobernadores.

Bogotá D.C., Diciembre 12 de 2020

Honorable Representante
ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA
PRESIDENTE
Comisión Primera Constitucional Permanente
Cámara de Representantes

ASUNTO: Ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley Estatutaria No. 218 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 06 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de Alcaldes y Gobernadores".

Respetado presidente:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 174 y 175 de la Ley 5ª de 1992 y en atención a la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, nos permitimos presentar informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley Estatutaria No. 218 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 06 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de Alcaldes y Gobernadores".

Cordialmente,

JULIO CESAR TRIANA QUINTERO
Representante a la Cámara
Departamento del Huila

PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NO. 218 DE 2020 CÁMARA

"Por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 06 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de Alcaldes y Gobernadores".

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. INICIATIVA LEGISLATIVA

Al tenor del Artículo 150 de la Constitución Política, del Capítulo VI *Del Proceso Legislativo Ordinario Iniciativa Legislativa* y demás normas concordantes, el proyecto de ley estatutaria es de iniciativa congresional, presentada por el H.R. Héctor Javier Vergara Sierra- Fue publicado en la Gaceta: 691/2020. La ponencia para primer debate fue publicada el 02 de Octubre de 2020 en la Gaceta 1053/2020, debatida y aprobada por la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes el 18 de Noviembre del año en curso.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO

Proyecto de Ley Estatutaria No. 218 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 06 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de Alcaldes y Gobernadores", se encuentra estructurado de la siguiente manera, con 7 artículos que en síntesis se describen así:

El Artículo Primero. Describe el objeto de esta iniciativa legislativa, este es asegurar el respeto de derechos fundamentales en el marco regulatorio de la revocatoria de mandato de alcaldes y gobernadores.

El Artículo Segundo. Busca modificar el artículo 65 de la ley 134 del 31 de mayo de 1994, sobre la *motivación de la revocatoria*.

El Artículo Tercero. Busca la modificación del artículo 6 de la ley 1757 del 06 de julio de 2015, sobre los *requisitos para la inscripción de mecanismos de participación ciudadana*.

El Artículo Cuarto. Busca modificar el artículo 11º de la ley 1757 del 06 de julio de 2015, sobre la *entrega de los formularios y estados contables*.

El Artículo Quinto, sobre la institución de una *audiencia pública* de revocatoria del mandato.

<p>El Artículo Sexto, sobre la no aplicabilidad de estas disposiciones para los procesos de revocatoria que se encuentren en curso a la entrada en vigencia de esta ley.</p> <p>Finalmente, el Artículo Séptimo, vigencia y derogatorias.</p> <p>III. MARCO CONSTITUCIONAL</p> <p>Tal y como lo señala la jurisprudencia de la Corte: <i>“La revocatoria del mandato es un derecho político propio de las democracias participativas, y a la vez, un mecanismo de control político en la cual un número determinado de ciudadanos vota para dar por terminado el mandato de un gobernante, antes de que finalice su periodo institucional. A través de este mecanismo de participación se busca que los ciudadanos puedan controlar el mandato dado a sus gobernantes en las elecciones. En esa medida, en la revocatoria del mandato confluyen elementos propios de la democracia representativa y de la democracia participativa, en tanto la ciudadanía incide de forma directa, ya no para nombrar a sus gobernantes sino para removerlos de sus cargos cuando consideran que no han ejercido debidamente la representación que le han conferido previamente”.</i> (Sentencia T-066/15). Al tenor de la misma sentencia, <i>“Los derechos políticos son instrumentos con los que cuentan los ciudadanos para incidir sobre la estructura y el proceso político de los cuales hacen parte. Son potestades que surgen en razón de su calidad de ciudadanos. Como señala la doctrina, los derechos políticos son las “titularidades de las que se desprenden los mecanismos por medio de los cuales la ciudadanía se ejerce.” El alcance de los derechos políticos depende, entre otros aspectos, de la forma de gobierno adoptada por cada Estado. Conforme a una de las definiciones más tradicionales y aceptadas en la ciencia política, los derechos políticos en los sistemas democráticos deben permitir, como mínimo, que los ciudadanos elijan a sus gobernantes en elecciones periódicas y competitivas. No obstante, ésta es una definición minimalista de democracia que pretende distinguir entre democracias y regímenes autoritarios. Sin embargo, no da cuenta de que en realidad existen distintos tipos de democracia, a los cuales corresponde ámbitos más o menos amplios de protección de los derechos políticos”,</i> son precisamente estos derechos políticos en la institución de la revocatoria del mandato los que aquí se quieren precisar fortaleciendo esta figura atendiendo a la exhortación de la Corte Constitucional en la sentencia SU-077 del 08 de agosto de 2018, de la cual ulteriormente profundizaremos.</p> <p>La revocatoria del mandato en el marco constitucional lo constituyen en especial, el preámbulo: <i>“EL PUEBLO DE COLOMBIA en ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y</i></p>	<p><i>asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana...”</i> y los artículos 1o que señala: <i>“Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”,</i> el artículo 2o del texto constitucional, por su parte, establece como fines sociales del Estado: <i>“servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación...”</i>, y el Artículo 3 que establece que <i>“La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa o por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece”,</i> de tal manera que su rango constitucional es el soporte indudable para la garantía y protección de nuestra democracia, que constituyen sin lugar a dudas la columna vertebral de la constitución, cuyo rango de superioridad se lo da el hecho de la esencia misma de la participación ciudadana y por ello se constituye como un proyecto de ley estatutaria.</p> <p>IV. OBJETO</p> <p>El Proyecto de Ley Estatutaria No. 218 de 2020 Cámara <i>“Por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 06 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de Alcaldes y Gobernadores”</i> busca asegurar el respeto de derechos fundamentales en el marco regulatorio de la revocatoria de mandato de alcaldes y gobernadores. Tal y como lo señala su autor: <i>“El objeto de la presente iniciativa es fortalecer la figura del mecanismo de participación ciudadana de la revocatoria de mandato, otorgándoles garantías en el ejercicio de sus derechos a los integrantes del comité promotor, al mandatario al cual se pretende revocar y a la comunidad que tomará la decisión de fondo. Adicionalmente, se atenderá lo decidido por la Corte Constitucional en sentencia SU-077 del 08 de agosto de 2018.”</i></p> <p>Desde el preámbulo del texto constitucional se intuye que la relación Estado – ciudadano se desarrolla dentro de un marco participativo y democrático, estableciendo en su artículo primero la declaratoria de Colombia como un Estado democrático y participativo y en el artículo segundo como uno de los fines del mismo el <i>“facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación”.</i> El constituyente de 1991</p>
<p>añadió la participación ciudadana como principio fundamental en el derecho constitucional colombiano y como medida de fortalecimiento de la democracia, en pro de mejorar la gobernabilidad, sin olvidar el poder que sobre el constituyente primario recae.</p> <p>Dentro de los mecanismos de participación ciudadana estipulados desde la misma Constitución Política encontramos la revocatoria de mandato, una disposición considerada por la doctrina como instrumento de democracia directa que resurgió luego de la crisis de la democracia representativa suscitada después de la segunda guerra mundial.</p> <p>Colombia acogió en su ordenamiento jurídico una herramienta que, tal como lo estipula la real academia de la lengua española, permite que el mismo pueblo deje sin efecto una concesión, un mandato o una resolución, siempre, claro está, con la existencia previa de razones objetivas y respetando en todo caso los derechos de la persona que haya sido elegida gobernante de la entidad territorial.</p> <p>No obstante, lo anterior, desde la expedición de la Ley 134 de 1994, el desconocimiento de la figura y la poca eficacia de la misma se han convertido en una constante que ha llevado al legislador a tomar medidas en pro de mejorar y facilitar el trámite (Ley 741 de 2002 y Ley 1757 de 2015).</p> <p>Precisamente por la importancia del mecanismo de participación ciudadana y los derechos fundamentales que en ella confluyen el estudio y la disertación a cerca de la revocatoria de mandato no ha cesado, prueba de ello es lo ocurrido en el caso de la iniciativa presentada en contra del alcalde mayor de la ciudad de Bogotá D.C., elegido para el periodo 2015 – 2019, evento en el cual se presentó una revisión por parte de la Corte Constitucional que culminó con la expedición de la Sentencia SU-077 del 08 de agosto de 2018, Magistrada sustanciadora Dra. Gloria Stella Ortiz Delgado, de la cual surgieron una serie de análisis importantes por los cuales el alto tribunal constitucional en su artículo tercero ordena “EXHORTAR al Congreso de la República para que adopte las disposiciones estatutarias que aseguren la eficacia de los derechos fundamentales en tensión y, en particular, de defensa y de información, en el marco del mencionado mecanismo de participación ciudadana.”</p> <p>Dentro de los apartes de la sentencia de unificación, la corte indica que al analizar a la revocatoria de mandato <i>“...se debe tener en cuenta que se trata de un mecanismo de participación estrechamente vinculado al instituto del voto programático, puesto que es a partir de la verificación del incumplimiento del programa de gobierno que se expresa un criterio objetivo que sustenta la insatisfacción de la ciudadanía”,</i> lo que lleva a pensar que, a juicio de la corte, esa</p>	<p>insatisfacción ciudadana en la que se soporta la iniciativa del mecanismo de participación ciudadana se sustenta en el incumplimiento del programa de gobierno, para ello, continúa el alto tribunal diciendo que <i>“...debe estarse ante la presencia de hechos igualmente objetivos y expresos, que sustenten las causales de revocatoria y que sean debidamente conocidos tanto por los ciudadanos como por el mandatario elegido. Así pues, en este mecanismo de participación se deben ponderar dos contenidos constitucionales en tensión: de un lado, el principio democrático representado en el mandato conferido al elegido y, de otro, el derecho al voto libre de la ciudadanía”.</i> A su vez, la resolución de la mencionada tensión está vinculada a la vigencia de dos principios constitucionales de aplicación normativa directa cuya eficacia y exigibilidad es obligatoria, estos son, los derechos a la información y de defensa.</p> <p>De la sentencia ya mencionada se desprende, además, que es sumamente importante que el mandatario al cual se pretende revocar tenga las suficientes garantías procesales para defenderse y controvertir los supuestos incumplimientos de su programa de gobierno, situación que, además de respetar con plenitud el derecho a la defensa y al debido proceso, permite al electorado tener la suficiente información e ilustración para formar su opinión en relación a las razones expuestas para que se continúe con el mecanismo o, tal como lo expresa la corte, <i>“...esas instancias no solo son necesarias para que el mandatario local respectivo exprese las razones que contrasten los motivos de revocatoria, sino también que a partir de ese contraste se permita que los electores conozcan y valoren ambos extremos de la discusión y, de esta manera, se propicie el voto informado.”</i></p> <p>Ahora bien, en la medida en la que el Consejo Nacional Electoral solo está facultado para expedir aspectos técnicos y de detalle, debe ser el mismo órgano legislativo el que por sus competencias constitucionales para la regulación de mecanismos de participación ciudadana, debe expedir o modificar la norma estatutaria, respetando en todo momento derechos como el debido proceso o a la defensa que adicionalmente propician una información completa para el voto informado de los que al final van a decidir la continuidad del mandatario.</p> <p>Por todo lo anterior y en vista de que se creó un precedente jurisprudencial que muestra deficiencias y aspectos no regulados en la normatividad actual que podría afectar derechos fundamentales y futuras iniciativas de revocatoria de mandato, además de responder ante la exhortación realizada por la corte constitucional en el artículo tercero de la sentencia SU-077 del 08 de agosto de 2018, es necesario modificar la ley 1757 del 06 de julio de 2015, ajustando el articulado del mismo en el sentido indicado en los precedentes argumentos.</p>

V. ANTECEDENTES

El presente proyecto, ya había sido presentado y fue radicado ante la Secretaría General de la Cámara con el número 116/2019C el 31 de julio de 2019 por el Representante a la Cámara Héctor Javier Vergara Sierra, en coautoría con el Representante a la Cámara José Daniel López, siendo aprobado en primer debate por la Comisión I Constitucional Permanente de dicha corporación, pero archivado en su trámite en los términos de los artículos 224 y 225 de la ley 5 de 1992. Sin embargo, por la importancia del mismo y la necesidad de adecuar a las exigencias de la realidad y al exhorto realizado por la Corte Constitucional, se insiste con la radicación del mismo para ponerlo a consideración del Congreso de la República dentro de sus facultades constitucionales y legales.

VI. MARCO NORMATIVO Y PROCEDIMIENTO ACTUAL

Desde la Constitución Política de 1991, Colombia se ha consolidado como un país que cuenta con una democracia participativa-representativa que ha perdurado a lo largo de los años, es por esto que uno de los objetivos de la Constitución es aumentar la participación de la ciudadanía con respecto a los niveles de gobierno, en especial el nivel subnacional. Con esta premisa, se crearon los mecanismos de participación ciudadana establecidos en el artículo 103 de la Constitución Política (a excepción del voto popular), y reglamentados inicialmente por la Ley 134 de 1994. Así mismo, mediante la Ley 1757 de 2015 fueron complementados y modificados.

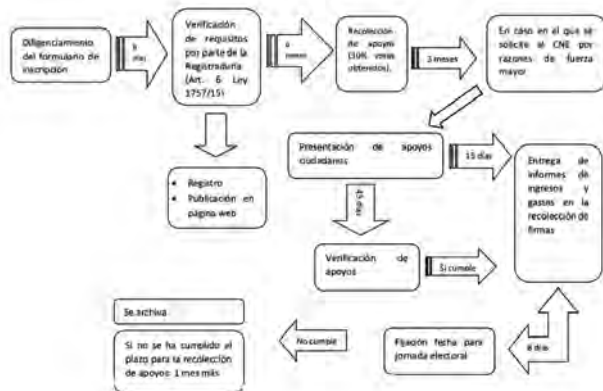
El mecanismo de participación ciudadana de la revocatoria de mandato, objeto de este proyecto de ley estatutaria, es definido por la Ley 134 de 1994 como: "un derecho político, por medio del cual los ciudadanos dan por terminado el mandato que le han conferido a un gobernador o a un alcalde", lo que quiere decir que su justificación es producto de la posible insatisfacción general de la ciudadanía con el mandatario relacionado con el incumplimiento del programa de gobierno, lo que sitúa a este mecanismo dentro de una medida de origen popular; es decir, es promovido o presentado directamente mediante solicitud avalada por firmas ciudadanas.

La revocatoria de mandato tiene fundamento constitucional en los artículos 40, 103 y 259 de la Constitución Política de Colombia, desarrollado por la Ley 134 de 1994, con la salvedad de que se le hicieron modificaciones procedimentales con la Ley 741 de 2002, y otras modificaciones con la Ley 1757 de 2015 (Estatuto de participación ciudadana).

Según la legislación vigente, el procedimiento correspondiente a la Revocatoria de Mandato es el siguiente:

1. Que haya transcurrido al menos un año contado a partir de la posesión del respectivo mandatario. Período de tiempo estipulado para evidenciar cumplimiento o no del Plan Municipal de Desarrollo o Plan Departamental de Desarrollo. Así mismo, la Corte Constitucional ha considerado que por razones de eficiencia administrativa, no pueden proceder trámites ni votaciones para la revocatoria del mandato en el último año del período correspondiente al Gobernador o al Alcalde, tal como se estipula en el parágrafo 1° del artículo sexto de la Ley 1757 de 2015.
2. Presentar por escrito ante la Registraduría Nacional del Estado Civil la solicitud de convocatoria a pronunciamiento popular para revocar el mandato, esto mediante un comité promotor y posteriormente acompañado de un número de apoyos ciudadanos. El número de firmas no debe ser inferior al 30% del total de votos que obtuvo el gobernante que se pretende revocar.
3. Antes de la modificación realizada a la Ley 134 de 1994, los apoyos ciudadanos solo podían provenir de personas que hubieran participado en las elecciones del mandatario a revocar, situación que varió con la Ley 741 de 2002, donde se establece que cualquier ciudadano mayor de edad que se encuentre registrado en el censo electoral pueda consignar su apoyo ciudadano. Lo anterior tiene fundamento adicional en la sentencia C-179/2002 de la Corte Constitucional, la cual considera que dentro del proceso de revocatoria del mandato no es válido limitar el derecho de participación únicamente a las personas que habían intervenido en las elecciones y en consecuencia lo amplió a toda la ciudadanía.
4. Luego de radicadas las firmas, se procede a la revisión de estas con pruebas de grafología por parte de la Registraduría Nacional del Estado Civil. Para la revisión de los apoyos la autoridad electoral cuenta con 45 días a partir de la fecha del radicado de las firmas.
5. Revisados los formularios, la Registraduría expedirá certificación que acredite o desacredite el cumplimiento de los apoyos ciudadanos requeridos.
6. En caso de que se expida la certificación de cumplimiento. La Registraduría Nacional, dentro de los 8 días siguientes a la certificación de los apoyos ciudadanos necesarios, fijará la fecha en la que serán convocados a la votación de la revocatoria dentro de un plazo no superior a 2 meses contados a partir de dicha certificación.
7. La Ley 1757 de 2015 indica que, además de la certificación de las firmas, para la fijación de la fecha de la jornada electoral, es necesario que el comité promotor de la revocatoria de mandato haya dado cumplimiento a la obligación de presentar los informes de ingresos y gastos de campaña y que

de la revisión de los mismos no se evidencie una superación de los topes de gastos fijados por el Consejo Nacional Electoral.



Hasta aquí, el proceso de revocatoria habrá superado su primer paso formal: la inscripción de la iniciativa y recolección de los apoyos ciudadanos. El siguiente paso, es el de la jornada electoral a la que se convoca a la ciudadanía, evento en el cual se necesita una serie de requisitos para su aprobación:

1. Cumplir con un umbral mínimo de participación ciudadana. Según la Ley 1757 de 2015, la validez del acto de revocatoria depende de que en él participe un número mínimo de votantes que le otorguen legitimidad. El umbral establecido por la ley corresponde al 40% de la votación válida registrada el día en que se eligió al mandatario que se pretende revocar.
2. Aprobación por parte de la mitad más uno de los ciudadanos que participaron en la votación de la revocatoria. Es decir, se necesita que la mitad más uno de los sufragantes elijan la opción "sí".

En caso en que se cumplan todos los requisitos hasta aquí expuestos, el mecanismo de participación ciudadana tiene efectos inmediatos que se traducen en las siguientes acciones:

1. El Registrador Nacional comunicará al Presidente o Gobernador, según el caso, para que proceda a remover del cargo al funcionario revocado. En el caso de la revocatoria de un gobernador, será el Presidente el encargado de removerle del cargo y, en el caso de la revocatoria de un alcalde, el encargado será el Gobernador, quienes igualmente tendrán el deber de suplir la vacancia temporal mediante una terna que presentaría el partido o movimiento político que avaló al funcionario revocado.
2. Se deberá convocar a elecciones dentro de los 30 días siguientes donde se presenten nuevos candidatos.

Es importante aclarar en este punto que cuando al funcionario revocado le faltasen menos de 18 meses para la terminación de su mandato, el Presidente o el Gobernador, según el caso, deberá suplir la vacancia de manera definitiva seleccionando una persona de la terna enviada por el partido al que pertenecía el mandatario, sin que se realicen nuevas elecciones. (Artículos 303 y 314 de la Constitución Política modificados por la Ley 741 de 2002)".

VII. PRIMEROS VEINTE AÑOS DEL MECANISMO

Tal y como ya se ha decantado, la revocatoria del mandato es una institución de participación democrática mediante el cual, los ciudadanos y ciudadanas pueden dar por terminado el mandato de un alcalde o gobernador, para tal efecto se han expedido normas que regulan su procedimiento, la Ley 131 y 134 de 1994 y la Ley 741 de 2002.

A partir de datos oficiales y revisando el libro de la Misión de Observación Electoral (2012) "Mecanismos de Participación Ciudadana en Colombia - 20 Años de Ilusiones", desde 1991 hasta junio 2012, en Colombia se habían tramitado un total de 132 iniciativas de Revocatoria de Mandato. De las 132 propuestas, 130 eran dirigidas a revocar a alcaldes mientras que tan solo en dos oportunidades se dirigió contra gobernadores, cómo se observa en el cuadro siguiente:

Tabla 1. Distribución de iniciativa de revocatoria a alcaldes por departamento

GRUPO	DEPARTAMENTO	INICIATIVAS DE REVOCATORIA	% REFENTE A TOTAL DE INICIATIVAS	Nº DE MUNICIPIOS CON REVOCATORIA	Nº DE MUNICIPIOS DEL LÍMITE	% DE MUNICIPIOS CON REVOCATORIA	
1º	Atlántico	21	16 %	14	23	61%	
	Antioquia	17	13 %	14	125	13%	
	Valle	14	11%	10	42	24%	
	Bolívar	9	7 %	9	48	19%	
	Santander	8	6 %	7	81	9%	
	Boyacá	7	5 %	5	123	4%	
	Caquetés	6	5 %	4	16	25%	
	Cundinamarca	6	5 %	6	116	5%	
	2º	Tolima	4	3%	4	37	11%
		Córdoba	4	3 %	3	31	10%
Casanare		4	3 %	2	19	11%	
Sucre		4	3%	4	26	15%	
3º	Cauca	3	2%	3	39	8%	
	Meta	3	2 %	3	29	10%	
	Tolima	3	2 %	3	47	6%	
	Quindío	2	2%	2	12	17%	
	Cesar	2	2 %	2	25	8%	
	Nariño	2	2 %	2	64	3%	
	Magdalena	2	2 %	2	30	7%	
	N. de Santander	2	2 %	2	40	5%	
	Guaviare	1	1%	1	4	25%	
	Putumayo	1	1 %	1	13	8%	
	Risaralda	1	1 %	1	14	7%	
	Victoria	1	1 %	1	4	25%	
	Caldas	1	1 %	1	27	4%	
	Arauca	1	1%	1	7	14%	
	Bugotá	1	1 %	1	1	100%	

Fuente: MOE (2012)

Adicionalmente, y con el fin de brindar un panorama actual, según la misma Registraduría Nacional¹, a Mayo de 2017 se encontraban en trámite 107 procesos de Revocatoria de Mandato en Colombia, incluso el CNE estuvo a punto de suspender los procesos en curso debido a que se argumentaba que muchos no contaban con justificación suficiente (El Tiempo, 2017). Esto nos proporciona un aproximado de 239 iniciativas de Revocatoria de Mandato presentadas en Colombia desde su creación hasta mayo de 2017, a estas se agregan 8 solicitudes de revocatoria que alcanzaron el proceso de votación en septiembre de 2018.

Sobre el comportamiento de las iniciativas de Revocatoria de Mandato es pertinente resaltar que antes de la reforma de 2002 se presentaron 34 trámites de revocatoria y, luego de la reforma de 2002 fueron radicadas 96 iniciativas, lo que representa un incremento del 182% luego de la reducción de los requisitos establecidos con la transformación normativa. De las 130 iniciativas que se habían presentado hasta

¹ Para ampliar la información sobre los procesos de revocatoria de mandato de alcaldes que se presentaron en 2017. Véase <https://www.registraduria.gov.co/-/Revocatoria-de-mandato.3653-.html>

En el año 2018 se celebraron 8 jornadas para decidir la revocatoria de mandato de alcaldes, así:

Tabla 3. Revocatorias de mandato que alcanzaron el proceso de votación en 2018

No.	DEPARTAMENTO / MUNICIPIO	FECHA	POTENCIAL ELECTORAL	UMBRAL	TOTAL VOTACIÓN	% PARTICIPACIÓN
1	Bolívar / El peñón	24/06/2018	6.360	1.604	382	6,00%
2	Córdoba / San Pelayo	15/07/2018	36.179	10.051	1.856	5,13%
3	Boyacá / Sogamoso	29/07/2018	92.303	22.204	3.480	3,77%
4	Boyacá / Tasco	29/07/2018	4.816	1.382	1.658	34,42%
5	Meta / Cusiso	12/08/2018	16.827	4.325	2.162	12,84%
6	Bolívar / Cicuso	19/08/2018	10.062	2.684	1.088	10,81%
7	Cundinamarca / La Calera	09/09/2018	22.033	5.203	3.838	17,42%
8	Tolima / Hervero	16/09/2018	3.814	1.464	17	0,29%
Promedio participación						11,53%

Lo anterior demuestra la escasa información a los ciudadanos en cuanto al por qué de la iniciativa y de la necesidad de la utilización del mecanismo de la revocatoria de mandato, creándose una percepción generalizada y poco atractiva de un enfrentamiento meramente político entre las administraciones de turno y sus rivales políticos.

IX. COSTO DE LAS REVOCATORIAS DE MANDATO EN COLOMBIA

El organizar y llevar a cabo una jornada democrática para que la ciudadanía manifieste su voluntad de revocar o no el mandato de su gobernante representa unos gastos para la nación a través de la organización electoral, sin olvidar los costos adicionales en los que incurre la municipalidad responsable en la cual se lleva a cabo cada jornada.

Según información suministrada por la Registraduría Nacional del Estado Civil, en el año 2017 se utilizó una cifra cercana a los mil ciento cuarenta millones de pesos (\$1.140'000.000) en trece (13) jornadas de revocatoria de mandato de alcaldes. Así mismo, en el año 2018, en un total de ocho (8) jornadas de este mecanismo de participación ciudadana se invirtieron más de seiscientos cuarenta y un millones de pesos (\$641'000.000). Lo anterior, sin tener en cuenta los recursos invertidos en los procesos previos a la jornada electoral (revisión de firmas, reuniones de seguimiento previas, etc.).

2012, 98 (es decir el 75%) no lograron superar la etapa de recolección de firmas; las restantes 32, equivalentes al 25%, cumplieron las condiciones estipuladas para el mínimo de apoyos, alcanzando la etapa de votación. Sin embargo, ninguna de ellas condujo en su momento a la revocatoria de los gobernantes.

Solo hasta el día 29 de Julio de 2018 tuvo lugar la primera Revocatoria de Mandato exitosa en la historia de Colombia, ocurrida en Tasco (Boyacá) municipio de 6.200 habitantes. El mandatario de turno había sido elegido con 1.123 votos, y el comité promotor logró reunir el apoyo de más de 1.609 votos a favor de la iniciativa.

VIII. RESULTADOS DE LAS ÚLTIMAS REVOCATORIAS DE MANDATO

Aquí los resultados de las revocatorias de mandato realizadas en los últimos dos años, según datos publicados por la Registraduría Nacional del Estado Civil, la abstención (a excepción de lo ocurrido en el Municipio de Tasco) ha sido la gran protagonista en cada evento de esta naturaleza.

En el año 2017 se celebraron 12 jornadas para decidir la revocatoria de mandato de alcaldes (sin contar la suspendida en el municipio de Sogamoso) así:

Tabla 2. Revocatorias de mandato que alcanzaron el proceso de votación en 2017

No.	DEPARTAMENTO / MUNICIPIO	FECHA	POTENCIAL ELECTORAL	UMBRAL	TOTAL VOTACIÓN	% PARTICIPACIÓN
1	Cesar / El Copey	23/05/2017	22.473	5.839	3.821	17,00%
2	N. de Santander / Ocaña	23/05/2017	76.946	18.418	17.354	22,55%
3	Sucre / San Benito Abad	04/06/2017	18.639	5.654	4.913	26,36
4	Tolima / Leonsozo	02/07/2017	8.438	2.046	801	9,49%
5	Santander / Barranca/bermija	02/07/2017	169.907	44.242	16.902	9,95%
6	Bolívar / El Carmen de Bolívar	09/07/2017	54.384	13.289	8.197	11,39%
7	Sucre / Palmiro	09/07/2017	9.850	2.944	1.586	16,10%
8	Victoria / Puerto Carreño	30/07/2017	17.942	3.604	1.906	10,62%
9	Magdalena / Sión Nuevo	30/07/2017	18.165	4.524	2.659	14,64%
10	Magdalena - Remolinos	13/08/2017	7.095	2.033	1.645	23,18%
11	Boyacá / Sogamoso (Suspendida)	-	-	-	-	-
12	Caldas / Villa María	10/09/2017	38.484	8.909	3.726	9,68%
13	Cundinamarca / Girardot	24/09/2017	83.141	19.250	9.064	10,90%
Promedio participación						15,15%

X. VOTO PROGRAMÁTICO

El artículo 249 de la Constitución Política establece:

“Quienes elijan gobernadores y alcaldes, imponen por mandato al elegido el programa que presentó al inscribirse como candidato. La ley reglamentará el ejercicio del voto programático”.

En desarrollo de la norma constitucional, el Congreso de la República expidió la Ley 131 del 09 de mayo de 1994, estableciendo en su artículo primero, lo que sigue:

“...se entiende por Voto Programático el mecanismo de participación mediante el cual los ciudadanos que votan para elegir gobernadores y alcaldes, imponen como mandato al elegido el cumplimiento del programa de gobierno que haya presentado como parte integral en la inscripción de su candidatura”.

De lo anterior se desprenden varias conclusiones a saber: I) El voto programático se convierte en la expresión de la soberanía en cabeza de la ciudadanía. II) De la democracia participativa se crea una relación entre el elector y el gobernante electo, al cual se le impone, por mandato popular, un programa de gobierno. III) Ese mismo voto programático posibilita a los electores el ejercer un control efectivo sobre el cumplimiento del programa de gobierno.

Para garantizar el control efectivo por parte de la ciudadanía, el artículo 40 de la constitución estableció:

“Todo ciudadano tiene derecho a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político. Para hacer efectivo este derecho puede:

- (...)
- 4. Revocar el mandato de los elegidos en los casos y en la forma que establecen la Constitución y la ley”.

Así las cosas, podríamos afirmar que la revocatoria de mandato procede en los casos en los que el mismo pueblo soberano muestra una insatisfacción relacionada con el incumplimiento por parte del alcalde o gobernador del programa de gobierno por el cual fue elegido; así lo ha considerado la Registraduría Nacional del Estado Civil al considerar que *“El mecanismo de revocatoria de mandato está diseñado para defender el voto programático. En consecuencia, los habitantes de un determinado municipio o de un departamento de Colombia pueden pedir que sus alcaldes o gobernadores sean retirados de sus cargos cuando exista insatisfacción general de la ciudadanía frente a la labor del mandatario o mandataria, o se*

presente incumplimiento del Programa de Gobierno², en otras palabras, esa insatisfacción y el mecanismo de revocatoria de mandato están íntimamente ligados al cumplimiento o no del programa de gobierno por parte del mandatario, posición que ha acogido la Corte Constitucional al establecer en la Sentencia SU-077 de 2018, al afirmar que "...es a partir de la verificación del incumplimiento del programa de gobierno que se expresa un criterio objetivo que sustenta la insatisfacción de la ciudadanía".

XI. ¿PROGRAMA DE GOBIERNO O PLAN DE DESARROLLO TERRITORIAL?

La corte Constitucional a través de sus reiteradas sentencias, las diferentes normas que regulan el mecanismo de participación ciudadana y los conceptos emitidos por la autoridad electoral han coincidido en afirmar que la revocatoria de mandato se sustenta en el incumplimiento del programa de gobierno por el cual votó la ciudadanía. Ahora bien, ¿Qué sucede con la insatisfacción ciudadana? La misma Corte Constitucional afirma que esa insatisfacción se sustenta en el mismo incumplimiento del programa de gobierno, afirmación de la cual se desprende la idea de que en todo caso se debe tener al incumplimiento del programa de gobierno como sustento para adelantar el proceso de revocatoria de mandato y no cualquier otra razón subjetiva, como en muchas ocasiones se ha venido adelantando.

No obstante, la ley 152 de 1994 trajo consigo en su artículo 39 lo que sigue:

"Para efecto de la elaboración del proyecto del plan, se observarán en cuanto sean compatibles las normas previstas para el Plan Nacional, sin embargos deberá tenerse especialmente en cuenta lo siguiente:

1. El Alcalde o Gobernador elegido impartirá las orientaciones para la elaboración de los planes de desarrollo conforme al programa de gobierno presentado al inscribirse como candidato".

Precisamente el numeral primero citado nos lleva a pensar que el programa de gobierno por el cual se eligió al mandatario no es precisamente el que se convertirá (por lo menos en su totalidad) en la ruta a seguir durante su mandato, como sí lo es el plan de desarrollo municipal o departamental, según sea el caso.

Continúa el numeral tercero del artículo 39 de la ley 152 indicando que:

² Registraduría presenta 20 preguntas frecuentes sobre la revocatoria de mandato, con ocasión de la votación que se realizó el domingo en Florencia, Caquetá. Registraduría Nacional del Estado Civil, 2013. Disponible en <https://www.registraduria.gov.co/Registraduria-presenta-20.html>

"3. El Alcalde o Gobernador, presentará por conducto del secretario de planeación o jefe de la oficina que haga sus veces en la respectiva entidad territorial, a consideración del Consejo de Gobierno o el cuerpo que haga sus veces, el proyecto del plan en forma integral o por elementos o componentes del mismo.

Dicho Consejo de Gobierno consolidará el documento que contenga la totalidad de las partes del plan, dentro de los dos (2) meses siguientes a la posesión del respectivo Alcalde o Gobernador conforme a la Constitución Política y a las disposiciones de la presente Ley".

Por otro lado, el artículo 40 de la Ley 152 de 1994 otorga a los concejos municipales o distritales y a las asambleas departamentales la facultad de evaluar y aprobar el plan de desarrollo al indicar lo que sigue:

"Aprobación. Los planes serán sometidos a la consideración de la Asamblea o Concejo dentro de los primeros cuatro (4) meses del respectivo período del Gobernador o Alcalde para su aprobación. La Asamblea o Concejo deberá decidir sobre los Planes dentro del mes siguiente a su presentación y si transcurre ese lapso sin adoptar decisión alguna, el Gobernador o Alcalde podrá adoptarlos mediante decreto. Para estos efectos y si a ello hubiere lugar, el respectivo Gobernador o Alcalde convocará a sesiones extraordinarias a la correspondiente Asamblea o Concejo, debe contar con la aceptación previa y por escrito del Gobernador o Alcalde, según sea el caso".

Se reafirma aún más la posición relacionada con la diferencia entre el programa de gobierno y el plan de desarrollo en la medida de que, luego de realizar las mesas técnicas, adecuaciones a los planes existentes a nivel nacional, priorizaciones y demás, son los concejos municipales o distritales, o la asamblea para el caso de los departamentos, los órganos que estudiarán y aprobarán el plan de desarrollo que presente a consideración el mandatario respectivo, teniendo además la posibilidad de proponer modificaciones o adiciones al mismo, con la aceptación previa del alcalde o gobernador.

Por lo hasta aquí estudiado, resulta ilógico pensar en una revocatoria de alcalde o gobernador por el incumplimiento de un programa de gobierno presentado a la comunidad cuando se ostentaba la calidad de candidato, pero que luego de la elección se convierte en un plan de desarrollo que, si bien podría quedar con algunas bases del primero, requiere de un proceso de estudios técnicos, adecuación y aprobación, con articulación necesaria a políticas de desarrollo y evaluación del

nivel nacional. Por ello, consideramos que además de tener como parámetro de evaluación de cumplimiento el programa de gobierno, se debe observar lo aprobado en el plan de desarrollo territorial.

XII. NECESIDAD DEL PROYECTO

Es claro que en el mecanismo de la revocatoria de mandato se exponen derechos estipulados en el mismo texto constitucional como el de participar en la conformación, ejercicio y control del poder político y principios en cabeza de los ciudadanos como el de soberanía popular. Ahora bien, al momento de hacer uso de la mencionada iniciativa, entran en tensión esos derechos con los de dos nuevos protagonistas: el mandatario al cual se pretende revocar, sujeto que también exige el respeto de unos derechos fundamentales como al del debido proceso y a la defensa, y los ciudadanos a los que se convoca a tomar la decisión de fondo.

La Corte Constitucional en la Sentencia SU-077 de 2018, expuso la necesidad de modificar la normatividad vigente que regula el trámite de la figura de la revocatoria de mandato, teniendo como premisa el respeto efectivo de los derechos de las partes en conflicto. Para ello, el alto tribunal manifiesta la necesidad de crear dentro del trámite una espacio en el cual se presenten ante la ciudadanía, por un lado, las razones que a juicio de los comités promotores muestran el incumplimiento de los programas de gobierno y, por otro, la defensa del mandatario ante los fundamentos de la contraparte.

Igualmente, es de suma importancia el regular de una manera clara el proceso de presentación de informes de ingresos y gastos en los que incurrió el comité promotor de la revocatoria de mandato, asignando tal responsabilidad a una dependencia contable especializada en este tipo de trámites como lo es el Fondo Nacional de Financiación Política del Consejo Nacional Electoral.

La revocatoria de mandato es un mecanismo que muestra que la soberanía reside en el pueblo y se constituye en la principal figura que tiene la ciudadanía para manifestar su inconformidad con un mandatario que, a su juicio, incumplió con el voto programático depositado a su favor. Sin embargo, la Corte Constitucional, luego de realizar un estudio minucioso a una iniciativa presentada en contra del alcalde de la ciudad de Bogotá D.C., observó que el mecanismo, tal como estaba regulado, presentaba unas fallas que se debían corregir por el mismo órgano legislativo.

Así mismo, hoy en día, solo una iniciativa de revocatoria de mandato ha prosperado, lo que demuestra que en una marcada mayoría de los casos las razones de los comités promotores no son aceptadas por los ciudadanos y sí representa un gasto


para la nación. Ello crea la necesidad de crear, tal como lo conmina la Corte Constitucional, un mecanismo previo a la jornada democrática, en el cual se acrediten razones objetivas públicas que le den mayor seriedad a cada iniciativa.

El alto tribunal constitucional unificó su criterio en la materia, lo que implica que en adelante cualquier revocatoria de mandato que se realice en el marco del trámite actual, aplicando los fundamentos de la Corte, se desplomará por las mismas razones esbozadas en el caso de la revocatoria de mandato del alcalde mayor de la alcaldía distrital de Bogotá D.C., trámite que necesita de algunas modificaciones que hagan de ella una figura respetuosa de los derechos fundamentales de cada uno de los sujetos que en ella coinciden y otorgándole mayor publicidad a la institución de la revocatoria del mandato.

Por último, el incumplimiento del programa de gobierno, luego del fundamento expuesto con anterioridad, se queda corto en algunos aspectos como justificación de la revocatoria de mandato, más aún cuando el mismo no se convierte en la ruta de gobierno del mandatario luego de la posesión del mismo sino el plan de desarrollo territorial, razón por la cual se agrega este último como parámetro de evaluación del mandatario y motivación de la revocatoria.

XIII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	CONSIDERACIONES
Artículo 2. Modifíquese el artículo 65 de la ley 134 del 31 de mayo de 1994, el cual quedará así:	Artículo 2. Modifíquese el artículo 65 de la ley 134 del 31 de mayo de 1994, el cual quedará así:	Se agrega un párrafo nuevo que da claridad a las particularidades del proceso de revocatoria del mandato cuando sus motivaciones se encuentren relacionadas con la insatisfacción general sobre el incumplimiento del plan de desarrollo territorial.
Artículo 65. Motivación de la revocatoria. El formulario de solicitud de convocatoria a la votación para la revocatoria, deberá contener las razones que fundamentan la insatisfacción general de la ciudadanía por el incumplimiento del programa de gobierno, el plan de desarrollo territorial y/o por cualquier causa relacionada con las funciones de los alcaldes y gobernadores.	Artículo 65. Motivación de la revocatoria. El formulario de solicitud de convocatoria a la votación para la revocatoria, deberá contener las razones que fundamentan la insatisfacción general de la ciudadanía por el incumplimiento del programa de gobierno, el plan de desarrollo territorial y/o por cualquier causa relacionada con las funciones de los alcaldes y gobernadores.	En este sentido, se entiende que en muchas ocasiones los planes de desarrollo territorial se aprueban mucho tiempo después de la posesión del alcalde o gobernador. Bajo esta premisa, resulta lógico establecer que la motivación en este sentido sea aplicable una vez curse 1 año de

<p>Artículo 5. Audiencia Pública para promover el voto informado. En el evento en el que el Registrado certifique un número de apoyos válidos igual o superior al mínimo exigido por la Constitución y la Ley para el mecanismo de revocatoria de mandato, y previo a la jornada electoral en la cual se decida la continuidad del alcalde o gobernador, el Consejo Nacional Electoral deberá convocar al mandatario, a los comités debidamente inscritos y a la ciudadanía en general a una audiencia pública que se deberá realizar dentro de la correspondiente circunscripción, como una instancia que garantice la ilustración y la defensa.</p> <p>El Consejo Nacional Electoral, dentro del término de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, deberá expedir el acto administrativo que señale el procedimiento que deba seguirse para la celebración de la audiencia pública.</p> <p>Parágrafo 1°. En ningún momento se deberá tener a la audiencia pública como una</p>	<p><u>Parágrafo. En caso de que el motivo para revocar el mandato se relacione con el incumplimiento del plan de desarrollo territorial, el término de un año del que trata el numeral 1 del artículo 64 de la Ley 134 de 1994 se deberá contar a partir de la aprobación del mismo.</u></p> <p>Artículo 5. Audiencia Pública para promover el voto informado. En el evento en el que el Registrado certifique un número de apoyos válidos igual o superior al mínimo exigido por la Constitución y la Ley para el mecanismo de revocatoria de mandato, y previo a la jornada electoral en la cual se decida la continuidad del alcalde o gobernador, el Consejo Nacional Electoral deberá convocar al mandatario y a los comités debidamente inscritos, <u>al jefe de planeación del ente territorial, concejales, diputados</u> y a la ciudadanía en general a una audiencia pública que se deberá realizar dentro de la correspondiente circunscripción, como una instancia que garantice la ilustración y la defensa.</p> <p>El Consejo Nacional Electoral, dentro del término de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, deberá expedir el acto administrativo que señale el procedimiento que deba seguirse <u>asegurando que dicha instancia no se convierta en una dilación a la continuidad del proceso y se respeten los</u></p>	<p>aprobado el Plan de Desarrollo Territorial y no desde la posesión de estos funcionarios.</p> <p>Recogiendo varios de los comentarios y preocupaciones de los HH.RR. de la Comisión Primera Constitucional Permanente. Se agregan disposiciones en la vía de asegurar que este mecanismo de audiencia pública no se convierta en un impedimento o una traba a los tiempos y procesos que implica la revocatoria de mandato.</p> <p>Así mismo, se da claridad en que este instrumento no será un espacio para exponer al escarnio público a las partes enfrentadas, sino que su participación en la audiencia quedará a discreción tanto del alcalde o gobernador como del comité promotor de la revocatoria de mandato, y de las demás partes convocadas por el Consejo Nacional Electoral.</p>	<p>instancia de la cual se decida la continuidad del proceso de revocatoria del mandato.</p> <p>Parágrafo 2°. La autoridad electoral garantizará la publicidad y difusión de la audiencia, la cual deberá ser transmitida por los canales institucionales y virtuales que aseguren la mayor difusión de la audiencia entre la ciudadanía.</p>	<p><u>términos establecidos para la celebración de la jornada electoral para la celebración de la audiencia pública.</u></p> <p><u>En todo caso la asistencia a la audiencia pública para promover el voto informado quedará a discreción de las partes convocadas por el Consejo Nacional Electoral.</u></p> <p>Parágrafo 1°. En ningún momento se deberá tener a la audiencia pública como una instancia de la cual se decida la continuidad del proceso de revocatoria del mandato.</p> <p>Parágrafo 2°. La autoridad electoral garantizará la publicidad y difusión de la audiencia, la cual deberá ser transmitida por los canales institucionales y virtuales que aseguren la mayor difusión de la audiencia entre la ciudadanía.</p> <p><u>Artículo 6 (Nuevo). Lo dispuesto en la presente ley no aplicará para los procesos de revocatorias de mandato de alcaldes y gobernadores que se hubieren iniciado y se encuentren en trámite al momento de la entrada en vigencia de la presente ley.</u></p>	<p>Se introduce un artículo nuevo que da claridad sobre la aplicación de las disposiciones contenidas en esta ley.</p>
<p>XIV. PROPOSICIÓN</p> <p>En consonancia con los Principios Constitucionales y Legales que las soportan, así como la Doctrina Jurisprudencial de la Corte Constitucional y, en razón del reparto de competencias autorizada por la Constitución Nacional, solicitamos a esta Honorable Corporación aprobar en segundo debate con modificaciones al <i>Proyecto de Ley Estatutaria No. 218 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 06 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de Alcaldes y Gobernadores"</i>.</p> <p>De los honorables representantes;</p>  <p>JULIO CESAR TRIANA QUINTERO Representante a la Cámara Departamento del Huila</p>			<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA No. 218 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 1757 DEL 06 DE JULIO DE 2015 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN MATERIA DEL MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DE REVOCATORIA DE MANDATO DE ALCALDES Y GOBERNADORES".</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. El objeto de la presente ley es asegurar el respeto de derechos fundamentales en el marco regulatorio de la revocatoria de mandato de alcaldes y gobernadores.</p> <p>Artículo 2. Modifíquese el artículo 65 de la ley 134 del 31 de mayo de 1994, el cual quedará así:</p> <p style="padding-left: 20px;">Artículo 65. Motivación de la revocatoria. <i>El formulario de solicitud de convocatoria a la votación para la revocatoria, deberá contener las razones que fundamentan la insatisfacción general de la ciudadanía por el incumplimiento del programa de gobierno, el plan de desarrollo territorial y/o por cualquier causa relacionada con las funciones de los alcaldes y gobernadores.</i></p> <p>Parágrafo. <i>En caso de que el motivo para revocar el mandato se relacione con el incumplimiento del plan de desarrollo, el término de un año del que trata el numeral 1 del artículo 64 de la Ley 134 de 1994 se deberá contar a partir de la aprobación del mismo.</i></p> <p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 6 de la ley 1757 del 06 de julio de 2015, el cual quedará así:</p> <p style="padding-left: 20px;">Artículo 6. Requisitos para la inscripción de mecanismos de participación ciudadana. <i>En el momento de la inscripción, el promotor de cualquier mecanismo de participación ciudadana deberá diligenciar un formulario, diseñado por la Registraduría Nacional del Estado Civil, en el que como mínimo debe figurar la siguiente información:</i></p>		

a) El nombre completo, el número del documento de identificación y la dirección de notificaciones del promotor o de los miembros del Comité promotor;

b) El título que describa la propuesta de mecanismo de participación ciudadana;

c) La exposición de motivos que sustenta la propuesta;

d) El proyecto de articulado, salvo en el caso de las propuestas de revocatoria de mandato.

Inscrito un Comité promotor de un referendo, la Registraduría contará con un plazo de ocho (8) días para verificar el cumplimiento de los requisitos de la iniciativa, a partir del cual contará con un plazo de seis (6) meses para la recolección de los apoyos ciudadanos.

Para el caso de la revocatoria de mandato, luego de que la Registraduría verifique y acredite el cumplimiento de los requisitos de la iniciativa, notificará personalmente tal acreditación al alcalde o gobernador, según sea el caso, siguiendo las reglas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Parágrafo 1. Se podrán inscribir iniciativas para la revocatoria del mandato siempre que hayan transcurrido doce (12) meses contados a partir del momento de posesión del respectivo alcalde o gobernador y no faltare menos de un año para la finalización del respectivo periodo constitucional.

Parágrafo 2. La inscripción de iniciativas podrá realizarse a través de medios electrónicos, en cuyo caso deberá utilizarse lenguaje estándar de intercambio de información en el formulario.

Artículo 4. Modifíquese el artículo 11° de la ley 1757 del 06 de julio de 2015, el cual quedará así:

Artículo 11. Entrega de los formularios y estados contables. Al vencer el plazo para la recolección de apoyos, el promotor presentará los formularios debidamente diligenciados, al Registrador del Estado Civil correspondiente. Vencido el plazo sin que se haya logrado completar el número de apoyos requeridos, la propuesta será archivada.

En todo caso la asistencia a la audiencia pública para promover el voto informado quedará a discreción de las partes convocadas por el Consejo Nacional Electoral.


Parágrafo 1°. En ningún momento se deberá tener a la audiencia pública como una instancia de la cual se decida la continuidad del proceso de revocatoria del mandato.

Parágrafo 2°. La autoridad electoral garantizará la publicidad y difusión de la audiencia, la cual deberá ser transmitida por los canales institucionales y virtuales que aseguren la mayor difusión de la audiencia entre la ciudadanía.

Artículo 6. Lo dispuesto en la presente ley no aplicará para los procesos de revocatorias de mandato de alcaldes y gobernadores que se hubieren iniciado y se encuentren en trámite al momento de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 7. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO
Representante a la Cámara
Departamento del Huila

Quince días después de la entrega de los formularios de los que trata este artículo, o del vencimiento del plazo para la recolección de firmas, o su prórroga si la hubiere, el promotor o comité promotor deberá entregar los estados contables de la campaña de recolección de apoyos de cualquier propuesta sobre mecanismo de participación ciudadana. En los estados contables figurarán los aportes, en dinero o en especie, que cada persona natural o jurídica realice durante la campaña respectiva.

El Registrador nacional remitirá los estados contables al Consejo Nacional Electoral quien, a través del Fondo Nacional de Financiación Política, será el encargado de recibir, revisar y expedir, dentro de los treinta (30) días siguientes a su radicación, la certificación contable correspondiente.

En el caso en el que el Fondo Nacional de Financiación Política, luego de revisar la información contable de que habla el inciso anterior, encuentre alguna inconsistencia, oficiará por una única vez al promotor o comité promotor, quien tendrá quince (15) días para realizar las correcciones a que hubiere lugar, luego de la cual empezarán a contarse quince (15) días adicionales para que la autoridad electoral emita una certificación relacionada con la información recibida.

El procedimiento para la presentación, revisión y certificación de estados contables indicado en los incisos segundo y tercero del presente artículo se aplicará a los comités debidamente inscritos que promuevan el voto negativo o la abstención ante la iniciativa de revocatoria de mandato.

Artículo 5. Audiencia Pública para promover el voto informado. En el evento en el que el Registrado certifique un número de apoyos válidos igual o superior al mínimo exigido por la Constitución y la Ley para el mecanismo de revocatoria de mandato, y previo a la jornada electoral en la cual se decida la continuidad del alcalde o gobernador, el Consejo Nacional Electoral deberá convocar al mandatario, a los comités debidamente inscritos, jefe de planeación del ente territorial, concejales, diputados y a la ciudadanía en general a una audiencia pública que se deberá realizar dentro de la correspondiente circunscripción, como una instancia que garantice la ilustración y la defensa.

El Consejo Nacional Electoral, dentro del término de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, deberá expedir el acto administrativo que señale el procedimiento que deba seguirse asegurando que dicha instancia no se convierta en una dilación a la continuidad del proceso y se respeten los términos establecidos para la celebración de la jornada electoral.

TEXTO APROBADO EN LA COMISIÓN PRIMERA DE LA HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES EN PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA No. 218 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 1757 DEL 06 DE JULIO DE 2015 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN MATERIA DEL MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DE REVOCATORIA DE MANDATO DE ALCALDES Y GOBERNADORES".

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. El objeto de la presente ley es asegurar el respeto de derechos fundamentales en el marco regulatorio de la revocatoria de mandato de alcaldes y gobernadores.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 65 de la ley 134 del 31 de mayo de 1994, el cual quedará así:

Artículo 65. Motivación de la revocatoria. El formulario de solicitud de convocatoria a la votación para la revocatoria, deberá contener las razones que fundamentan la insatisfacción general de la ciudadanía por el incumplimiento del programa de gobierno, el plan de desarrollo territorial y/o por cualquier causa relacionada con las funciones de los alcaldes y gobernadores.

Artículo 3. Modifíquese el artículo 6 de la ley 1757 del 06 de julio de 2015, el cual quedará así:

Artículo 6. Requisitos para la inscripción de mecanismos de participación ciudadana. En el momento de la inscripción, el promotor de cualquier mecanismo de participación ciudadana deberá diligenciar un formulario, diseñado por la Registraduría Nacional del Estado Civil, en el que como mínimo debe figurar la siguiente información:

a) El nombre completo, el número del documento de identificación y la dirección de notificaciones del promotor o de los miembros del Comité promotor;

b) El título que describa la propuesta de mecanismo de participación ciudadana;

c) La exposición de motivos que sustenta la propuesta;

d) El proyecto de articulado, salvo en el caso de las propuestas de revocatoria de mandato.

Inscrito un Comité promotor de un referendo, la Registraduría contará con un plazo de ocho (8) días para verificar el cumplimiento de los requisitos de la iniciativa, a partir del cual contará con un plazo de seis (6) meses para la recolección de los apoyos ciudadanos.

Para el caso de la revocatoria de mandato, luego de que la Registraduría verifique y acredite el cumplimiento de los requisitos de la iniciativa, notificará personalmente tal acreditación al alcalde o gobernador, según sea el caso, siguiendo las reglas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Parágrafo 1. Se podrán inscribir iniciativas para la revocatoria del mandato siempre que hayan transcurrido doce (12) meses contados a partir del momento de posesión del respectivo alcalde o gobernador y no faltare menos de un año para la finalización del respectivo periodo constitucional.

Parágrafo 2. La inscripción de iniciativas podrá realizarse a través de medios electrónicos, en cuyo caso deberá utilizarse lenguaje estándar de intercambio de información en el formulario.

Artículo 4. Modifíquese el artículo 11° de la ley 1757 del 06 de julio de 2015, el cual quedará así:

Artículo 11. Entrega de los formularios y estados contables. Al vencer el plazo para la recolección de apoyos, el promotor presentará los formularios debidamente diligenciados, al Registrador del Estado Civil correspondiente. Vencido el plazo sin que se haya logrado completar el número de apoyos requeridos, la propuesta será archivada.

Quince días después de la entrega de los formularios de los que trata este artículo, o del vencimiento del plazo para la recolección de firmas, o su prórroga si la hubiere, el promotor o comité promotor deberá entregar los estados contables de la campaña de recolección de apoyos de cualquier propuesta sobre mecanismo de participación ciudadana. En los

estados contables figurarán los aportes, en dinero o en especie, que cada persona natural o jurídica realice durante la campaña respectiva.

El Registrador nacional remitirá los estados contables al Consejo Nacional Electoral quien, a través del Fondo Nacional de Financiación Política, será el encargado de recibir, revisar y expedir, dentro de los treinta (30) días siguientes a su radicación, la certificación contable correspondiente.

En el caso en el que el Fondo Nacional de Financiación Política, luego de revisar la información contable de que habla el inciso anterior, encuentre alguna inconsistencia, oficiará por una única vez al promotor o comité promotor, quien tendrá quince (15) días para realizar las correcciones a que hubiere lugar, luego de la cual empezarán a contarse quince (15) días adicionales para que la autoridad electoral emita una certificación relacionada con la información recibida.

El procedimiento para la presentación, revisión y certificación de estados contables indicado en los incisos segundo y tercero del presente artículo se aplicará a los comités debidamente inscritos que promuevan el voto negativo o la abstención ante la iniciativa de revocatoria de mandato.

Artículo 5. Audiencia Pública para promover el voto informado. En el evento en el que el Registrado certifique un número de apoyos válidos igual o superior al mínimo exigido por la Constitución y la Ley para el mecanismo de revocatoria de mandato, y previo a la jornada electoral en la cual se decida la continuidad del alcalde o gobernador, el Consejo Nacional Electoral deberá convocar al mandatario, a los comités debidamente inscritos y a la ciudadanía en general a una audiencia pública que se deberá realizar dentro de la correspondiente circunscripción, como una instancia que garantice la ilustración y la defensa.

El Consejo Nacional Electoral, dentro del término de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, deberá expedir el acto administrativo que señale el procedimiento que deba seguirse para la celebración de la audiencia pública.

Parágrafo 1°. En ningún momento se deberá tener a la audiencia pública como una instancia de la cual se decida la continuidad del proceso de revocatoria del mandato.


Parágrafo 2°. La autoridad electoral garantizará la publicidad y difusión de la audiencia, la cual deberá ser transmitida por los canales institucionales y virtuales que aseguren la mayor difusión de la audiencia entre la ciudadanía.

Artículo 6. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

En los anteriores términos fue aprobado con modificaciones el presente Proyecto de Ley Estatutaria según consta en Acta No. 27 de sesión remota de noviembre 18 de 2020. Anunciado entre otras fechas, el 17 de noviembre de 2020 según consta en Acta No. 26 de sesión remota de la misma fecha.


JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO
 Ponente Coordinador


ALFREDO R. DE LUQUE ZULETA
 Presidente


AMPARO Y. CALDERÓN PERDOMO
 Secretaria

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 071 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se regula la desconexión en la relación laboral, legal y/o reglamentaria y se modifica la Ley 1221 de 2008. "Ley de Desconexión Laboral".

Bogotá, de noviembre de 2020

Presidente
JUAN DIEGO ECHAVARRÍA SÁNCHEZ
 Comisión Séptima Cámara de Representantes.
 Congreso de la República.
 Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 071 de 2020 Cámara, "Ley de Desconexión Laboral" o "Por medio de la cual se regula la desconexión en la relación laboral, legal y/o reglamentaria y se modifica la Ley 1221 de 2008".

Respetado presidente,

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes del Congreso de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para segundo debate del proyecto de ley No. 071 de 2020 Cámara, "Ley de Desconexión Laboral" o "Por medio de la cual se regula la desconexión en la relación laboral, legal y/o reglamentaria y se modifica la Ley 1221 de 2008", con base en las siguientes consideraciones:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El pasado 20 de julio de 2020 fue radicado en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de Ley 071 de 2020. La iniciativa tiene como autores los siguientes: H.R. Rodrigo Arturo Rojas Lara, H.R. Ángela Sánchez Leal, H.R. Alejandro Alberto Vega Pérez, H.R. Juan Fernando Reyes Kuri, H.R. Harry Giovanni González García, H.R. Silvio José Carrasquilla Torres, H.R. Nubia López Morales, H.R. Carlos Adolfo Ardila Espinosa, H.R. Ángel María Gaitán Pulido, H.R. Julián Peinado Ramírez, H.R. Elizabeth Jay-Pang Díaz, H.R. Hernán Gustavo Estupiñan Calvache, H.R. Oscar Hernán Sánchez León, H.R. Adriana Gómez Millán, H.R. Emeterio José Montes De Castro.

Por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Séptima Constitucional de la Cámara se nombraron los ponentes para el estudio de esa iniciativa legislativa.

El día 16 de septiembre del presente año en la Comisión Séptima Constitucional Permanente, se llevó a cabo la discusión y votación de la ponencia para primer debate.

<p>II. ANTECEDENTES:</p> <p>Esta iniciativa corresponde al Proyecto de Ley No. 071 de 2020 Cámara radicado el pasado 26 de mayo de 2020. Debido a la contingencia y dificultades generadas por el COVID-19 en el trámite de los proyectos de ley, este proyecto fue archivado por tránsito de legislatura, sin habersele podido dar discusión a la ponencia de primer debate en la Comisión Séptima de la corporación (Ponencia publicada en Gaceta 317 de 2020).</p> <p>Valga la pena mencionar que esta iniciativa contiene no solo el articulado propuesto en la ponencia mencionada, sino todas las proposiciones que fueron radicadas en la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes.</p> <p>III. OBJETO DEL PROYECTO.</p> <p>Este proyecto de ley tiene por objeto crear, regular y promover la desconexión de los servidores públicos, trabajadores y teletrabajadores en las relaciones laborales, con el fin de garantizar que, por ejemplo, el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones no transgreda los límites que deben existir entre la jornada laboral y sus espacios de descanso.</p> <p>IV. JUSTIFICACIÓN.</p> <p>1.1. Razones de conveniencia</p> <p>1.1.1. Jornadas Laborales en aumento en tiempos del COVID-19</p> <p>Para nadie es un secreto que la pandemia ocasionada por el Coronavirus cambió el mundo como hasta la fecha se venía concibiendo, pues se dio una aceleración profunda de la transformación digital, a la cual el ámbito laboral no ha sido ajena. Es así, como la gran mayoría de empresas del sector privado y entidades del sector público tuvieron que adaptarse rápidamente para responder a las medidas tomadas por el Gobierno Nacional para hacer frente al coronavirus, y en ese sentido el teletrabajo adquirió una gran importancia.</p> <p>Sin desconocer las bondades que esta modalidad de trabajo aportó a la economía y al empleo de miles de colombianos, permitiendo que muchos sectores puedan seguir operando, que la economía no presente un estancamiento aún mayor y que la tasa de desempleo no se incremente más, no se pueden dejar pasar los problemas que esta forma de trabajo ha traído para los trabajadores. Concretamente se han conocido y denunciado casos de sobrecarga laboral y desbordamiento exponencial de las jornadas y horarios laborales.</p>	<p>Docentes de la Universidad de Antioquia¹, mediante un artículo publicado en la página de la institución llamado: "Teletrabajo, prioridad más allá de la pandemia", concluyeron que:</p> <p><u>"Ante la pandemia, muchos empleados se vieron avocados a asumir el teletrabajo como una medida de contingencia. La coyuntura llevó a que intempestivamente el teletrabajo irrumpiera en el entorno familiar de millones de personas, convirtiendo en áreas de trabajo sus espacios personales, obligando a sobrellevar simultáneamente labores domésticas y roles laborales y exponiéndolos a horarios de trabajo desbordados.</u></p> <p>De acuerdo con la Academia Internacional de Transformación del Trabajo, <u>una de las equivocaciones en estas transiciones es trasladar sin gradualidad dinámicas de la presencialidad a la virtualidad, desconociendo que son entornos diferentes. Las reuniones sincrónicas en exceso y la operación desenfadada y simultánea de canales de comunicación —chats, correos electrónicos y llamadas telefónicas— están abrumando el día a día de las personas.</u></p> <p><u>Es necesario, entonces, que se establezcan horarios claramente diferenciables entre las rutinas domésticas y las familiares; se considere la asincronía para reducir las reuniones innecesarias en tiempo real y se seleccionen herramientas tecnológicas pertinentes al tipo de comunicación o tarea que se requiera</u>"² (Subrayado fuera de texto).</p> <p>Una nota de periodística presentada por Noticias Caracol en emisión de noticiero del medio día del 27 de abril de 2020³, dejó ver un caso concreto sobre la problemática. Trabajadores del sector público y privado alegaron:</p> <p>"He sentido mayor carga laboral realizando teletrabajo porque, al no tener una planeación adecuada, se cancelan las reuniones sobre el tiempo o duran más de lo que deberían durar y eso hace que uno tenga que trabajar más horas de las que trabajaba antes cuando estaba en la oficina (...)</p> <p>He recibido llamadas fuera del horario laboral para tratar temas que aparentemente eran urgentes. Adicionalmente, cuando he estado fuera del horario laboral, me han pedido cumplir con tareas para entregar fuera de ese tiempo laboral"</p> <p>¹ David Hernández García es doctor en Psicología del Trabajo, de la Universidad de Barcelona. La profesora Herlaynne Segura Jiménez es magister en Sociedad de la Información y el Conocimiento de la Universitat Oberta de Catalunya.</p> <p>² SEGURA Herlaynne y David Hernández. Teletrabajo, prioridad más allá de la pandemia. Universidad de Antioquia. Universidad de Antioquia, 7 de abril de 2020.</p> <p>³ Ver: "No se respetan horarios": denuncian que algunas empresas abusan del teletrabajo durante la pandemia". Caracol TV. 26 de abril de 2020. En: https://noticias.caracoltv.com/economia/no-se-respetan-horarios-denuncian-que-algunas-empresas-abusan-del-teletrabajo-durante-la-pandemia-nid227274</p>
<p>Esta misma situación ha sido denunciada en varios países, como de España⁴, Panamá⁵, Paraguay y Argentina. En este último, una empleada denunció:</p> <p>"La carga del teléfono antes me duraba un día entero, ahora a la siesta ya no tiene batería", detalló Laura, oficial de empresa en un banco, para graficar la situación.</p> <p>El horario laboral ya no es de lunes a viernes de 8 a 5, yo estoy todo el día con el teléfono y con el correo, los jefes te escriben a toda hora y te obligan a estar conectada⁶.</p> <p>Aunque para el momento en que se redacta esta exposición de motivos, en Colombia no se han consolidado cifras sobre los efectos de la pandemia en la fatiga laboral de los trabajadores, recientemente en Argentina la Universidad Siglo 21 reveló el último Índice de Bienestar Emocional y Estrés en los Trabajadores Argentinos, el cual contiene datos muy ilustrativos frente a la dimensión del problema.</p> <p>En primer lugar, el estudio revela entre 2019 y 2020 registró un aumento del 5% del agotamiento por burnout (síndrome de estrés laboral crónico). También, se incrementó la tendencia a la depresión y ansiedad. Entre las problemáticas se destacan las relacionadas con la familia-trabajo, pertenencia, interés y desconexión⁷.</p> <p>En segundo lugar, el estudio reveló que las personas más afectadas son mujeres en el rango etario comprendido entre 41 y 51 años. En contraparte, los menos perjudicados fueron quienes pudieron continuar con su actividad laboral en un horario flexible.</p> <p>En tercer lugar, en Argentina, el principal factor psicosocial que genera estrés crónico es el conflicto familia-trabajo, es decir, la fricción que se genera entre el trabajo y la vida familiar. Es mayor el estrés causado por la dificultad para cumplir con las demandas familiares como consecuencia de las demandas laborales.</p> <p>El estudio concluye que, para evitar burnout, es esencial la desconexión (la capacidad para poder distanciarse psicológicamente una vez finalizada la actividad laboral).</p> <p>Por si fuera poco, las mujeres son las más afectadas por el síndrome de burnout. Según la profesora Juana Patlan, prevalece un mayor agotamiento emocional en mujeres, en comparación con los hombres, como consecuencia de los múltiples roles que cubren las mujeres al atender las demandas laborales y del hogar⁸.</p> <p>Este proyecto de ley busca garantizar que exista un límite entre el tiempo de trabajo que</p>	<p>invierte un trabajador y su tiempo de descanso, que se ha desdibujado a raíz de la disponibilidad permanente que ha surgido por la hiperconexión tecnológica. Con esto, no solamente se garantiza la salud mental y física de los trabajadores, sino su eficiencia en el trabajo pues, como se explicará más adelante, los tiempos de descanso son indispensables para garantizar el buen desempeño de un trabajador.</p> <p>1.1.2. Los cambios en el mundo laboral generados por los dispositivos digitales. El desafío que nos impone la nueva era.</p> <p>En los últimos años, el desarrollo tecnológico ha traído múltiples beneficios, entre otros, en el entorno empresarial. Sin embargo, este desarrollo ha generado que, en las relaciones laborales, se haya producido un quebrantamiento en la línea que divide el horario laboral de los espacios de descanso, vacaciones, personales y familiares de los trabajadores.</p> <p>Este fenómeno lo describe la Organización Internacional del Trabajo, así:</p> <p>"Las tecnologías de la información y la comunicación, que también aumentan las posibilidades de trabajar a distancia, permiten conciliar mejor las responsabilidades profesionales y familiares estableciendo un equilibrio más satisfactorio entre la vida laboral y la vida personal, lo cual podría beneficiar principalmente a las mujeres. Ello, también en este caso, genera tanto preocupación como esperanzas; la desaparición de las fronteras espaciales y temporales entre las esferas laboral y privada suscita inquietudes en diferentes ámbitos, y evoca formas de organización del trabajo del período preindustrial. Los procesos de cambio que permiten que el individuo pase más tiempo en su casa que en el trabajo, pero que también pase más tiempo trabajando en casa, podrían ser un arma de doble filo para algunos"⁹.</p> <p>A su vez, las profesoras Aguilera y Cristóbal advierten:</p> <p>"Las nuevas tecnologías de la información y comunicación están transformando la forma de desarrollar la prestación laboral. Esta transformación digital se está caracterizando principalmente por la integración de las nuevas tecnologías en todos los ámbitos de trabajo, así como en la aparición de nuevas fórmulas de teletrabajo que permiten estar conectados en todo momento sin necesidad de acudir físicamente al centro de trabajo.</p> <p>Desde el punto de vista de la jornada de trabajo, el uso de las nuevas tecnologías plantea diferentes problemas ya sea la jornada laboral a distancia o presencial. Cuando la jornada laboral es presencial el trabajador puede sentirse obligado, directa o indirectamente, a continuar en contacto con la empresa a través de los distintos dispositivos tecnológicos que existen, de manera que ese tiempo de disponibilidad, durante el cual sigue vinculado a la empresa, puede plantear la duda de si no debería</p> <p>⁴ Ver: "Primeros abusos laborales: trabajar aunque haya un ERTE, despidos y excesos 'on line'", Diario de Tarragona. 16 de abril de 2020. En: https://www.diaidetarragona.com/tarragona/Primeros-abusos-laborales-trabajar-aunque-haya-un-ERTE-despidos-y-excesos-on-line-20200416-0088.html</p> <p>⁵ Ver: Estrés y más horas laborales, efectos del teletrabajo. La Estrella. 21 de abril de 2020. En: https://www.laestrella.com.pa/cafe-estrella/salud/200421/200422-estres-mas-horas-laborales-efectos-teletrabajo</p> <p>⁶ Ver: El teletrabajo ha generado más estrés y también ha obligado a ampliar el horario laboral. Los Andes. 19 de abril de 2020. En: https://www.losandes.com.ar/article/view?slug=el-teletrabajo-ha-generado-mas-estres-y-tambien-ha-obligado-a-ampliar-el-horario-laboral</p> <p>⁷ Universidad Siglo 21. "Burnout y coronavirus: los efectos de la pandemia". 15 de mayo de 2020. En: https://identidad.21.edu.ar/burnout-y-coronavirus-los-efectos-de-la-pandemia/</p> <p>⁸ Juana Patlan, profesora de la Universidad Autónoma de México, Revista Estudios Gerenciales, 2013.</p> <p>⁹ OIT. Informe el Informe "La iniciativa del centenario relativa al futuro del trabajo". 104ª Reunión. Ginebra: 2015.</p>

<p>ser considerado como tiempo de trabajo, si bien, generalmente, no se considera como tal y, por tanto, es tiempo no retribuido y sin compensación alguna. Cuando la jornada laboral es a distancia es difícil establecer una diferencia clara entre tiempo de trabajo y tiempo de descanso.</p> <p>Asimismo, el uso de las nuevas tecnologías ha hecho aparecer nuevos riesgos y nuevas enfermedades profesionales derivadas precisamente de esta sobreexposición tecnológica en el entorno laboral. Las nuevas tecnologías están provocando que se desdibuje, y en ocasiones casi desaparezca, la línea divisoria entre la vida personal y laboral del trabajador, de manera que "la eliminación de la rígida frontera entre tiempo de trabajo y descanso puede terminar generando una situación en la que el trabajo lo invade todo y el trabajador ya no disponga de un tiempo de descanso genuino y propio"¹⁰.</p> <p>Esa ausencia en la separación entre el tiempo de disposición entre el ámbito laboral y los espacios de descanso, familiares y personales, ha desencadenado una serie de consecuencias negativas en los trabajadores, que sin duda va en aumento. Incluso organismos internacionales y gobiernos han estudiado el tema, el cual representa un desafío en el mundo actual, en el que la tecnología se ha convertido en un instrumento indispensable especialmente en el entorno laboral. Como lo explica Pierre-Henry Cialiti:</p> <p>"(...) a pesar de este marco que parece ofrecer soluciones adecuadas, la generalización de las TIC no deja de plantear dificultades. Es cierto que su uso remite a la actuación de la parte empresarial, a la ejemplaridad de la jerarquía, y así se plasma en la ley y la jurisprudencia. Sin embargo, cuestiona igualmente los comportamientos de los propios trabajadores, tanto en las relaciones verticales como en las relaciones horizontales. El uso de las TIC tiene una dimensión individual que se refiere a la capacidad de organización de cada trabajador, hacia él mismo, hacia sus compañeros de trabajo, sus clientes o sus proveedores. Por otra parte, tiene una dimensión colectiva, que conduce a contemplar la organización colectiva de la empresa y sus modalidades de trabajo, además del único comportamiento patronal. Como lo subraya Jean- Emmanuel Ray, "la desconexión es ante todo una cuestión de formación, de organización, individual y sobre todo colectiva. Pero también de saber vivir y de reglas de conductas"¹¹.</p> <p>La OIT también afirma:</p> <p>"En términos más generales, esta evolución [tecnológica] plantea, a toda la sociedad, retos de política más amplios. De hecho, ya está poniendo a prueba la capacidad de</p>	<p>los sistemas fiscales y de protección social — que durante mucho tiempo se diseñaron y sustentaron en base a una relación de trabajo normal (y a una familia nuclear) — para adaptarse a las nuevas realidades. <u>Si no se hacen los ajustes se corre el peligro de que varias esferas clave de la política pública que se encuentran justo en la periferia del mercado laboral podrían verse muy afectadas por los acontecimientos del mundo del trabajo</u>"¹² (subrayado por fuera del texto).</p> <p>1.1.3. Panorama actual frente a la disponibilidad y la desconexión</p> <p>La situación mencionada anteriormente, carece de desarrollo en las relaciones laborales en el país. En la práctica, no existe claridad sobre el alcance de la disponibilidad de los trabajadores, lo cual está generando que se presenten confusiones.</p> <p>Según algunos liberalistas¹³, el concepto de "disponibilidad" tiene un alcance en el ámbito laboral. Si "(...) el trabajador se encuentra en su domicilio (o donde quiera) y durante ese tiempo puede atender sus necesidades personales, familiares, formativas, profesionales y demás, que escapen al ámbito laboral, como puede ser dormir, alimentarse, atender clases en los estudios en los que se encuentre cursando, o cualquier otro"¹⁴, en este caso, "simplemente debe estar atento al eventual llamado del empleador, no puede entenderse como parte de la jornada y, por tanto, no debe ser remunerado (en caso de ser llamado, desde luego que el tiempo destinado a cumplir funciones, si deberá ser remunerado)"¹⁵.</p> <p>La situación anterior debe diferenciarse de aquella en la que:</p> <p>"(...) aun cuando no haya trabajo efectivo y se encuentre bajo disponibilidad del empleador, excepcionalmente podría haber lugar a remunerar ese tiempo como trabajo efectivo, si por disposición del empleador el trabajador debe realizar labores parcialmente, es decir, no puede realizar actividad diferente que estar disponible e, inclusive, sin lugar a retirarse del lugar de trabajo. En dicho escenario razonablemente deberá ser remunerado en aplicación del artículo 140 del CST, salvo que se tratará de un trabajador de dirección, confianza o manejo. Pero la simple disponibilidad como acto de estar atento al llamado o no del empleador, fuera del lugar de trabajo, no debe ser remunerado".</p> <p>En España, actualmente se entiende que</p> <p>"La disponibilidad horaria, es el período de tiempo fuera del horario habitual de trabajo, en que el personal, mediante acuerdo o convenio colectivo, ha de estar</p>
<p>permanente localizable. Tanto el tiempo de repuesta a la llamada como la contabilización en días en función de la necesidad del servicio ha de definirse por escrito".</p> <p>Como se puede observar, el concepto de disponibilidad puede tener muchos matices, y estos pueden variar ostensiblemente en razón tanto de la naturaleza como del objeto de trabajo. Por ende, se hace necesario establecer un marco normativo que permita que, desde el inicio de una relación laboral, tanto empleadores como trabajadores tengan claridad sobre la disponibilidad horaria de los trabajadores. Esto permitiría la separación efectiva entre los espacios de descanso y los laborales, que se ha visto alterada en los últimos tiempos con el desarrollo de las TIC, y traería múltiples beneficios, tanto a los empleadores como a los trabajadores, como se explicará a continuación.</p> <p>1.1.3.1. Los beneficios del descanso en la productividad de los trabajadores</p> <p>Desde diferentes escenarios se han venido estudiando los beneficios del descanso en los trabajadores. Según un artículo de Harvard Business Review, el impacto de la falta de descanso puede ser muy perjudicial para la productividad de los trabajadores. En concreto, se afirma:</p> <p>"Una considerable evidencia muestra que el exceso de trabajo no es solo neutral, sino que nos perjudica a nosotros y a las empresas para las que trabajamos. Numerosos estudios realizados por Marianna Virtanen del Instituto Finlandés de Salud Ocupacional y sus colegas (así como otros estudios) han encontrado que el exceso de trabajo y el estrés resultante (...) son terribles para el resultado final de una empresa, que se muestran como ausentismo, rotación y aumento de los costos de los seguros de salud (...)</p> <p>Incluso si una persona disfruta de su trabajo y trabaja muchas horas voluntariamente, es más probable que cometa errores cuando está cansada, y la mayoría de nosotros nos cansamos más fácilmente de lo que creemos. Solo el 1-3% de la población puede dormir entre cinco y seis horas por noche sin sufrir algún descenso en el rendimiento. Además, por cada 100 personas que piensan que son miembros de esta élite sin sueño, solo cinco lo son en realidad. La investigación sobre los efectos que destruyen el rendimiento del insomnio solo debería hacer que todos vean la locura de los que están a punto de morir.</p> <p>Si trabajas demasiado, también pierdes de vista el panorama general. La investigación ha sugerido que a medida que nos quemamos, tenemos una mayor tendencia a perdersen en las malezas. En resumen, la historia del exceso de trabajo es, literalmente, una historia de rendimientos decrecientes: entre más trabajos en exceso, progresivamente trabajarás de manera más estúpida en las tareas que cada</p>	<p>vez tienen menos sentido"¹⁶.</p> <p>En el mismo sentido, Laura V. Explica:</p> <p>"(...) ayudar a los miembros del equipo a descubrir cómo establecer límites también tiene un lado positivo para los gerentes. Melanie Nelson, ex gerente de varias firmas de biotecnología que dirige el blog Beyond Managing, lo expresa de esta manera: "Los límites saludables ayudan a disminuir la rotación del equipo y las personas sobrecargadas cometen más errores". Haber sobrepasado a los miembros del equipo "introduce riesgos adicionales en mis proyectos," y los proyectos a menudo son lo suficientemente arriesgados por sí mismos. Igualmente importante, las estrategias que los gerentes pueden usar para ayudar a las personas a establecer límites en una cultura 24/7 tienen beneficios adicionales, que incluyen una mejor comunicación y un equipo más cohesionado y comprometido"¹⁷.</p> <p>En Colombia a los empresarios les está saliendo costoso el cansancio de los trabajadores. Según el Instituto Colombiano de Psicología Positiva,</p> <p>"En Colombia, las pérdidas anuales por absentismo y estrés laboral ascienden a \$63.895.955.200, si bien es cierto los valores por incapacidad en nuestro país, no son asumidos completamente por la empresa porque son compartidos con las EPS o ARL, dependiendo su origen, el impacto de productividad si es recibido al 100% por esta, incrementando gastos en aspectos como: entrenamientos de empleados que realizan los reemplazos, salarios adicionales, clientes insatisfechos por falta de atención oportuna, sobrecarga de trabajo para compañeros, que puede desencadenar nuevas incapacidades. Teniendo como referente estudios realizados en Europa, específicamente en España, se puede observar que la proporción en pérdidas económicas indirectas es de \$2 a \$1, frente al valor generado por absentismo laboral, es decir que estaríamos hablando de pérdidas aproximadas en productividad anual de \$127.791.910.400 (...)"¹⁸.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, se puede concluir que las pérdidas directas e indirectas por absentismo le están costando al país cerca de 200 mil millones de pesos anuales.</p> <p>La OIT también ha advertido sobre los costos del burnout. En 2016, Valentina Forastieri, especialista de salud en el trabajo de la OIT, afirmó:</p> <p>"(...) en Europa se estima que el costo de la depresión relacionada con el trabajo es</p>

¹⁰ AGUILERA IZQUIERDO, y Rosario Cristóbal Rencero. Nuevas tecnologías y tiempo de trabajo: el derecho a la desconexión tecnológica. Oficina de la OIT para España, 23 de marzo de 2017.
¹¹ Pierre-Henri Cialiti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temas Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181.
¹² OIT. Informe el Informe "La iniciativa del centenario relativa al futuro del trabajo". 104ª Reunión. Ginebra: 2015.
¹³ MARTÍNEZ Méndez, Santiago. La simple disponibilidad no hace parte de la jornada laboral. En: Ámbito Jurídico. 12 de febrero de 2018.
¹⁴ Ibid.
¹⁵ Ibid.

¹⁶ GREEN Carmichael, Sarah. The Research Is Clear: Long Hours Backfire for People and for Companies. En: Harvard Business Review. 19 de agosto de 2015.
¹⁷ VANDERKAM, Laura. Why and how managers should help workers set boundaries. En: Fortune, 8 de abril de 2015.
¹⁸ Instituto Europeo de Psicología Positiva – Delegación Colombia. Bogotá, 19 de mayo de 2016. Consultado en <https://cursopsicologiapositiva.com/estres-laboral-colombia/> [5/feb/2019]

de 617.000 millones de euros anuales, que incluyen el costo del absentismo y el presentismo para los empleadores (272.000 millones de euros), la pérdida de productividad (242.000 millones de euros), los costos para la sanidad pública (63.000 millones de euros) y los costos de indemnizaciones por discapacidad de la seguridad social (39.000 millones de euros)".

En consecuencia, el cansancio de los trabajadores es una causa que reduce ostensiblemente la productividad, y que puede llegar a generar importantes pérdidas para las empresas.

1.1.3.2. Los problemas de salud generados por la falta de desconexión en el ámbito laboral

Desde la década de los ochenta, algunos expertos comenzaron a estudiar un riesgo que acarrea el uso excesivo e inadecuado de la tecnología en el ámbito laboral: el tecnoestrés. En primer lugar, en 1984 el psiquiatra estadounidense Craig Brod publicó un libro en el que advirtió sobre los riesgos de la exposición indiscriminada a la tecnología de forma inadecuada¹⁹. En su obra, Brod acuñó el término "tecnoestrés", el cual definió como "(...) una enfermedad de adaptación causada por la falta de habilidad para tratar con las nuevas tecnologías del ordenador de manera saludable"²⁰. Según el autor, la sintomatología del tecnoestrés incluye fatiga, insomnio, cefaleas, depresión, ansiedad e irritabilidad.

Años más tarde, en 1997, los psicólogos estadounidenses Larry D. Rosen y Michelle M. Weil publicaron el libro "Thecnostress: Coping with technology. Work, home, play"²¹. En este, hablan del tecnoestrés como "(...) cualquier impacto negativo en las actitudes, los pensamientos, los comportamientos o la fisiología causado directa o indirectamente por la tecnología"²².

En el mundo diferentes expertos han estudiado el impacto de las TIC en el entorno laboral. El estudio más trascendental al respecto lo efectuó, a solicitud del ministerio de trabajo de Francia, Bruno Mettling (que se conoce comúnmente como "Informe Mettling"), cuyo título es "Transformación digital y vida en el trabajo"²³. Como lo advierte Cialti, este estudio

¹⁹ BROD, Craig. Technostress: The Human Cost of the Computer Revolution. Addison-Wesley Publishing Company, 1984

²⁰ Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de España. Salanova, M., Llorens, S., Cifre, E. y Nogareda, C. El tecnoestrés: concepto, medida e intervención psicosocial. Nota Técnica de Prevención (NTP), 730, 21ª Serie. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo. España: 2007.

²¹ WEIL, Michelle y Larry Rosen. Technostress: coping with Technology @ work, @ home and @play. John Wiley & Sons Inc: 1997

²² Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de España. Salanova, M., Llorens, S., Cifre, E. y Nogareda, C. El tecnoestrés: concepto, medida e intervención psicosocial. Nota Técnica de Prevención (NTP), 730, 21ª Serie. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo. España: 2007.

²³ Transformation numérique et vie au travail, rapport remis au Ministre du travail Myriam El Khomri, septembre 2015, 69 p. Disponible en <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapportspublics/15400645.pdf>. Citado por: Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temes Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181

Encuesta Nacional sobre Condiciones de Salud y Trabajo, que se realizó en 2007, arrojó entre sus resultados una alta incidencia en los factores de riesgo psicosocial. El 26% de los encuestados refirió que en su trabajo "no existen pausas de trabajo autorizadas"; el 25 % que se "impide parar cuando se quiere"; el 25% afirmó que tenía "mucho trabajo con poco tiempo para realizarlo", y el 6% advirtió la existencia de "acoso por parte de superiores"²⁶.

Estas cifras se tornaron más preocupantes en la segunda Encuesta Nacional sobre Condiciones de Salud y Trabajo, efectuada en 2013. Según esta, hubo un incremento del 43% en los eventos de ansiedad y depresión. además, se advirtió:

"De las afecciones mentales, la depresión fue la patología que contó con una mayor proporción de reconocimiento por las ARL (promedio de 56% entre el 2009 y 2012). Siguen los casos de ansiedad que representaron el 9% en el 2009, con un aumento promedio del 21,5% entre 2011 y 2012"²⁷.

A pesar de estos resultados, en nuestro país no se han realizado aproximaciones acertadas para hacer frente a las nuevas dinámicas laborales que ha traído la tecnología. Las psicólogas Javerianas Andrade y Gómez, realizaron en 2008 un estudio en el que analizaron las investigaciones que se habían realizado hasta entonces sobre salud laboral y encontraron que:

"(...) podría pensarse que las investigaciones en torno a la salud laboral en el país van a un paso más lento que en otras naciones; esto puede afirmarse al encontrar – por ejemplo- que sólo hasta después del año 2000 se realizaron investigaciones acerca del tema Síndrome de Burnout, el cual está siendo investigado desde los años 70 en Estados Unidos (...) puede pensarse que aún no se reconoce a profundidad la trascendencia que tiene la temática, pese a que las organizaciones y las personas experimentan en el día a día el costo de no trabajar sobre salud laboral y realizar intervenciones meramente desde el pragmatismo sin reflexiones al respecto"²⁸.

Por lo demás, según el Conpes 3992 Sobre Salud Mental, de abril de 2020, entre el 20 % y el 30% de los trabajadores notificaron exposición a riesgos asociados de manera directa con estrés laboral debido a la poca claridad en la definición de responsabilidades, inexistencia de pausas de trabajo autorizadas, impedimento para detenerse cuando se quiere, mucho trabajo con poco tiempo para realizarlo, y constantes cambios en lo que se espera del trabajador.

²⁶ Ministerio de Trabajo de Colombia. Primera Encuesta Nacional sobre Condiciones de Salud y Trabajo. 2007. Págs. 93 y 94.

²⁷ Ministerio de Trabajo de Colombia. Segunda Encuesta Nacional sobre Condiciones de Salud y Trabajo. 2013.

²⁸ ANDRADE Jaramillo, Verónica e Ingrid Carolina Gómez. Salud Laboral. Pontificia Universidad Javeriana - Cali (Colombia). En: Pensamiento Psicológico, Vol. 4 # 10, 2008. Págs. 9-25.

"(...) subraya que las TIC afectan al conjunto de las profesiones, manuales o intelectuales, conducen a nuevas competencias, a la creación de nuevos puestos de trabajo o, por el contrario, a la desaparición de otros, a las transformaciones de las relaciones y de la organización del trabajo, aumentando cada vez más la autonomía de los trabajadores con el riesgo de aislamiento que conlleva y transformando las modalidades del ejercicio del poder de dirección y de control que se realiza cada vez más a distancia y en redes"²⁴.

Entre otras cosas, el informe:

"(...) a la vez que reconoce los riesgos de intensificación del trabajo y de degradación de la salud de los trabajadores, el informe propone convertir las TIC en una herramienta de mejora de la calidad de vida en el trabajo. Por eso, insiste en la necesaria regulación de su uso y en la importancia de encontrar técnicas de medición de la carga de trabajo, admitiendo que ya no se puede asimilar al horario de trabajo o a la presencia en el lugar de trabajo. Propone fomentar los intercambios entre empleadores y trabajadores y los mecanismos de evaluación periódica de la carga de trabajo que ha de medirse a nivel empresarial y no individual, sin perjuicio de tomar en consideración las situaciones y percepciones individuales".

Juan Raso, experto uruguayo en relaciones laborales y negociación colectiva, sostiene:

"Más allá de los trastornos que ello trae a la vida familiar y social, es evidente que el individuo ingresa en un ritmo de trabajo que inevitablemente produce patologías por todos conocidas. Las enfermedades y accidentes físicos de la fábrica fordista (modelo productivo de Henry Ford) ceden el paso, en la sociedad postindustrial, a nuevas enfermedades, expresión del deterioro psicológico que provoca esa conexión continua del trabajador con su empleador (estrés, angustia, depresiones, problemas cardiovasculares, síndrome de burnout o síntomas de exposición prolongada al estrés). En la civilización de la información lo inmaterial sustituye a lo material y, de este modo, también aumentan las 'enfermedades inmateriales', que tienen muchas veces consecuencias más nefastas que las tradicionales, que eran más fáciles de diagnosticar y curar"²⁵.

1.1.4. Las cifras del estrés laboral en Colombia

Las cifras del estrés laboral en Colombia son alarmantes. En efecto, según la primera

²⁴ Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temes Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181

²⁵ Javier Rojas. Alcances laborales del derecho a la desconexión. En: Revista Actualidad Laboral N°200, MAR.- ABR./2017. Págs. 8-13.

El Conpes 3992 de 2020 de salud mental también señala que en Colombia las largas jornadas laborales, generan desequilibrios de tiempo en: familia y pares, actividades de esparcimiento, y actividades físicas. Además, de las personas asalariadas el 27,5 % trabaja más de 48 horas a la semana.

Lo anterior evidencia la necesidad de adoptar una normatividad que proponga una solución estructural y se adecúe al entorno tecnológico a futuro pues, de no hacerlo, los trabajadores serán quienes sufran las consecuencias de salud.

1.1.5. Las políticas de desconexión digital en el ámbito laboral adoptadas por las mismas empresas

A su vez, grandes empresas han ido viendo necesario crear políticas en su interior enfocadas a promover la desconexión de los trabajadores de los elementos que los mantienen conectados al trabajo en los espacios de trabajo, bien sea a través de acuerdos con los trabajadores, o por la vía de políticas unilaterales. Ejemplos de ello son los siguientes:

- En 2014, Thalès firmó el acuerdo con sus trabajadores en el que pactó que estos gozaban de un derecho a desconectarse cuando estuviera cerrado el establecimiento. La empresa dejó a cargo del "manager" velar por el cumplimiento del acuerdo, con el compromiso de no enviar correos durante el descanso. A su vez, estableció la formación de los trabajadores sobre el uso adecuado de las TIC.
- El 27 de septiembre de 2016, Orange pactó también un acuerdo de desconexión. La compañía partió de que "el respeto de la vida privada y el derecho a la desconexión son considerados fundamentales para proteger a los trabajadores de potenciales prácticas intrusivas de sus superiores y/o de sus compañeros y/o de ellos mismos"²⁹. La efectividad del cumplimiento del derecho, en el caso de Orange, está a cargo de la dirección. Además, en este caso se especifica que no existe la obligación de contestar a correos electrónicos.
- El 31 de mayo de 2012 Areva firmó un pacto con los trabajadores. Según este, "cada trabajador, independientemente de su nivel jerárquico, velará por desconectarse de la red y no enviar correos fuera de los horarios habituales de trabajo. Así, el trabajador dispone de un derecho a la desconexión"³⁰. El acuerdo contempla como excepciones las circunstancias específicas de urgencia e importancia de los temas tratados. Esta

²⁹ Accord Orange de 27 de septembre de 2016 sur l'accompagnement de la transformation numérique (Point 3.2.- Assurer le respect de l'équilibre vie privée/vie professionnelle en garantissant un droit à la déconnexion). Traducción tomada de: Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temes Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181.

³⁰ Accord sur le développement de la qualité de vie au travail au sein du groupe Aréva en France, firmado el 31 de mayo de 2012. Traducción tomada de: Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temes Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181

<p>empresa contempla que los superiores jerárquicos deben asegurarse de no mandar correos por fuera del horario laboral. Además, contempla un seguimiento a los correos electrónicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> El 15 de marzo de 2016, Michelin firmó un acuerdo que en el punto número 4º hace referencia específicamente al equilibrio entre la vida profesional y la vida personal³¹. En este caso, la compañía busca "detectar situaciones de riesgos, operando un control remoto de las conexiones fuera del tiempo de trabajo"³². El 26 de agosto de 2016, Natixis creó, por su parte, una política unilateral sobre uso razonable y adecuado de las TIC³³. Para el efecto, creó un anexo al acuerdo colectivo ya existente, en el que "(...) invita a los trabajadores a desconectarse especialmente el fin de semana y durante las vacaciones, y se compromete a llevar a cabo acciones de formación y de promoción"³⁴. En el mismo sentido, La Société Générale creó una política en la que se comprometió a "(...) elaborar y difundir una guía de buen uso de los correos electrónicos, así como de organizar acciones de sensibilización al respecto"³⁵. <p>Al respecto, cabe poner de presente las políticas laborales de desconexión no son, por ningún motivo, una negación del uso y las necesidades tecnológicas. Por el contrario, están orientadas a hacer uso de ellas de la mejor manera. Cuando se firmó el acuerdo con Orange, Stéphane Richard, Presidente y CEO, afirmó:</p> <p>"Lo digital es una gran oportunidad para transformar nuestra relación con nuestros clientes. También es una oportunidad para simplificar nuestros métodos de trabajo y fortalecer la cooperación entre los empleados dentro del Grupo. Es nuestra responsabilidad como empleador y un jugador importante en la tecnología digital en Francia apoyar a los empleados en esta transformación, al tiempo que les garantizamos las garantías relacionadas con el uso adecuado de la tecnología digital, como el derecho a la desconexión o el uso correcto de sus datos personales"³⁶.</p> <p>Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), para 2017 informó que en Colombia se estima que uno de cada cinco empleados padece estrés y fatiga, siendo estos los factores</p> <p>³¹ Acuerdo de 15 de marzo de 2016 sobre el control de la carga de trabajo de los directivos autónomos en "forfait-jours". ³² Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temas Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181. ³³ Accord sur la Qualité de vie au travail (26 de agosto de 2016). ³⁴ Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temas Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181. ³⁵ Ibid. ³⁶ Orange. Premier accord sur l'accompagnement de la transformation numérique chez Orange. 2016. Paris. En: https://www.orange.com/fr/Press-Room/communiqués/communiqués-2016/Premier-accord-sur-l-accompagnement-de-la-transformation-numerique-chez-Orange</p>	<p>más perjudiciales para la salud de los trabajadores y detonantes para los altos índices de rotación de personal en las organizaciones. El mismo informe, reveló que la tercera parte de la fuerza laboral revisa correos después de salir de sus trabajos y 10% los revisa en vacaciones.</p> <p>1.1.6. La regulación de la desconexión digital en el mundo</p> <p>Lo anteriormente estudiado llevó a que en varios países se haya empezado a legislar pensando en brindar soluciones al desafío de que el uso de la tecnología en el entorno laboral se realice en un entorno responsable y a favor del trabajador. En esta exposición de motivos, se considera importante mencionar cuatro ejemplos de especial relevancia: Francia, España, Chile y el estado de Nueva York, en los Estados Unidos.</p> <p>En primer lugar, como consecuencia de los hallazgos del ya mencionado Informe Mettling, Francia fue el pionero en regular la desconexión laboral. Lo hizo con la expedición de la Ley 2016-1088, de 8 de agosto, conocida como <i>Loi Travail</i> o <i>Loi El Khomri</i>. En concreto, esta ley estableció la obligación de empresas de más de 50 trabajadores de llegar a un acuerdo con sus trabajadores. En caso de no llegar a acuerdos válidos, la empresa unilateralmente debe redactar un documento con las reglas que considere oportunas.</p> <p>En segundo lugar, muy recientemente en España se aprobó la Ley orgánica de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales, de 5 de diciembre de 2018. La Ley reconoce en el artículo 88, el derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral. En concreto, la ley ordena que se potencialice la conciliación entre la vida laboral y personal, atendiendo a la naturaleza y objeto de la relación laboral y el empleador y los trabajadores deberán pactar las condiciones para ello³⁷.</p> <p>En tercer lugar, en Chile se tramita un proyecto de Ley que tiene por objeto regular la desconexión. El proyecto, que pretende modificar un artículo del Código de Trabajo y otro del Estatuto Administrativo, se orienta a que tanto trabajadores del sector privado como funcionarios públicos, puedan desconectarse fuera del horario laboral.</p> <p>Por último, en Nueva York cursa un proyecto normativo, que busca que se declare ilegal</p> <p>³⁷ El artículo completo establece: "Artículo 88. Derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral. 1. Los trabajadores y los empleados públicos tendrán derecho a la desconexión digital a fin de garantizar, fuera del tiempo de trabajo legal o convencionalmente establecido, el respeto de su tiempo de descanso, permisos y vacaciones, así como de su intimidad personal y familiar. 2. Las modalidades de ejercicio de este derecho atenderán a la naturaleza y objeto de la relación laboral, potenciarán el derecho a la conciliación de la actividad laboral y la vida personal y familiar y se sujetarán a lo establecido en la negociación colectiva o, en su defecto, a lo acordado entre la empresa y los representantes de los trabajadores. 3. El empleador, previa audiencia de los representantes de los trabajadores, elaborará una política interna dirigida a trabajadores, incluidos los que ocupen puestos directivos, en la que definirán las modalidades de ejercicio del derecho a la desconexión y las acciones de formación y de sensibilización del personal sobre un uso razonable de las herramientas tecnológicas que evite el riesgo de fatiga informática. En particular, se preservará el derecho a la desconexión digital en los supuestos de realización total o parcial del trabajo a distancia así como en el domicilio del empleado vinculado al uso con fines laborales de herramientas tecnológicas".</p>
<p>que cualquier empleador busque a un trabajador fuera del horario laboral, salvo en caso de emergencia. El proyecto también pretende que los empleadores elaboren una política escrita frente al uso de los trabajadores de los dispositivos electrónicos para enviar o recibir cualquier comunicación digital relacionada con el trabajo, por fuera del horario laboral³⁸.</p> <p>Tal y como se puede observar, la regulación de desconexión laboral es una necesidad en los diferentes ordenamientos jurídicos.</p> <p>1.1.7. Breve explicación sobre la eliminación del numeral 1 del artículo 6º de la Ley 1221 de 2008</p> <p>El artículo 6º de este proyecto de ley busca eliminar el numeral 1º del artículo 6º de la Ley 1221 de 2008, que es la ley que regula el teletrabajo en Colombia. Dicho artículo dispone:</p> <p>"Artículo 6º. Garantías laborales, sindicales y de seguridad social para los teletrabajadores.</p> <p>1. A los teletrabajadores, dada la naturaleza especial de sus labores no les serán aplicables las disposiciones sobre jornada de trabajo, horas extraordinarias y trabajo nocturno. No obstante la anterior, el Ministerio de la Protección Social deberá adelantar una vigilancia especial para garantizar que los teletrabajadores no sean sometidos a excesivas cargas de trabajo.</p> <p>(...)</p> <p>PARÁGRAFO. Cuando el teletrabajo sea ejecutado donde sea verificable la jornada laboral, y el teletrabajador a petición del empleador se mantiene en la jornada laboral más de lo previsto en el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo y de la Seguridad Social, o le asigna más trabajo del normal, el pago de horas extras, dominicales y festivos se le dará el mismo tratamiento de cualquier otro empleado".</p> <p>Como se puede observar, existe una contradicción entre el numeral 1º y el párrafo de este artículo, que debe ser resuelta pues, tal y como está, se presta para una interpretación que puede atentar contra los derechos laborales de sus trabajadores. La aplicación exégeta del numeral 1º llevaría a pensar que los teletrabajadores deben tener una disponibilidad absoluta frente a sus empleadores. Así las cosas, teniendo en cuenta que un elemento esencial del teletrabajo es que su herramienta esencial es el uso de las TICs, existe el riesgo de que los trabajadores arriesguen su salud, a raíz de la falta de desconexión tecnológica. Por este motivo, en el proyecto se pretende eliminar el numeral 1º del artículo 6º de la Ley 1221 de 2008.</p> <p>³⁸ Véase: New York Council. Private employees disconnecting from electronic communications during non-work hours. https://register.council.nyc.gov/LegislationDetail.aspx?ID=3458217&GUID=8930D471-5788-4AF4-B960-54620B2535F7&Options=ID%7CText%7C&Search=disconnect</p>	<p>Esto, con mayor razón, si se tiene en cuenta que el párrafo del mencionado artículo es contundente en señalar que la jornada laboral que debe aplicar para los teletrabajadores, es la regulada en el Código Sustantivo de Trabajo. En tal sentido, existe una contradicción dentro de la misma norma, que debe ser resuelta.</p> <p>La Corte Constitucional, en Sentencia C- 351 de 2013 (MP. Jorge Pretelt) estudió la exequibilidad del numeral 1º del artículo 6º de la Ley 1221 de 2008. Aunque en dicha oportunidad no declaró la inexecutable la norma, por ineptitud sustantiva de la demanda, fue contundente al advertir que la lectura del artículo 6º de la Ley 1221 de 2008 no puede desconocer que el párrafo de este artículo señala que al teletrabajador le son aplicables las reglas de jornada laboral estipuladas en el artículo 161 del Código Sustantivo de Trabajo.</p> <p>Por otro lado es necesario recordar que el ocho de noviembre de 2019 en el Documentos CONPES No. 3975 de Política Nacional para la Transformación Digital e Inteligencia Artificial, se propone en el plan de acción, como una de sus líneas de acción, una reforma a la Ley 1221 de 2008 de teletrabajo, que fortalezca esta modalidad, con el propósito de garantizar que la normatividad laboral permita la vinculación de trabajadores a entornos laborales digitales protegiendo los derechos de las personas y que defina las condiciones para vinculación de trabajadores en teletrabajo y trabajo virtual, favoreciendo las oportunidades de generación de ingresos en estos entornos.</p> <p>El Ministerio de Trabajo, con el apoyo del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, deberían proponer un texto normativo al respecto. El mismo CONPES fijó como fecha para iniciar con esta acción enero de 2020 y finalizar en diciembre de 2020.</p> <p>1.2. Razones jurídicas</p> <p>El principal fundamento jurídico de este proyecto de ley es el artículo 53 de la Constitución Política, que es la base normativa del derecho al descanso en Colombia. Esta norma establece:</p> <p>"El Congreso expedirá el estatuto del trabajo. La ley correspondiente tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales:</p> <p>Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, <u>proporcional a la cantidad y calidad de trabajo</u>; estabilidad en el empleo; <u>irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales</u>; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la</p>

capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad (...)

La ley, los contratos, los acuerdos y convenios de trabajo, no pueden menoscabar la libertad, la dignidad humana ni los derechos de los trabajadores" (subrayado por fuera del texto).

Cabe recordar que, desde el Tratado de Versalles, se contempló como parte esencial de los derechos del trabajador, la reglamentación de las horas de trabajo, la fijación de la duración de la máxima jornada y de la semana laborada. Específicamente, la Parte XIII del Tratado, que se refiere al trabajo, comienza con la siguiente afirmación:

"Considerando que existen condiciones de trabajo que implican para un gran número de personas la miseria, la justicia y las privaciones, lo que engendra tal descontento que la paz y la armonía universal se ponen en peligro y considerando que es urgente mejorar esas condiciones: por ejemplo, en lo que concierne a la reglamentación de las horas de trabajo, la fijación de una duración máxima de la jornada y de la semana de trabajo (...) la protección de los trabajadores contra las enfermedades generales o profesionales (...)"

Como se puede observar, el descanso marca la pauta de la protección del derecho al trabajo, el cual está en riesgo si no se realizan los ajustes normativos frente al uso de la tecnología.

En cuanto al descanso, la Corte Constitucional ha afirmado que:

"Toda relación laboral establecida por empleadores particulares, o por el Estado o entidades públicas en su condición de patronos, exige a la luz del ordenamiento jurídico, jornadas máximas y los períodos de descanso a ellas correspondientes. No obstante, por la naturaleza de la actividad que cumplen ciertas instituciones, como el Ministerio de Defensa y la Policía Nacional, o en razón de las responsabilidades en cabeza de quienes ejercen determinados empleos, la previsión de los períodos de jornada laboral y de lapsos de descanso no impide que como una condición excepcional, previamente definida por la ley al establecer la relación laboral, se tenga la permanente disponibilidad del trabajador, es decir, la obligación de prestar sus servicios cuando estos sean demandados por las autoridades competentes dentro de la entidad a la que pertenecen, aun en días y horas que no hacen parte de su jornada normal, en razón de ser ello indispensable por la prevalencia del interés general y para el cumplimiento del objeto propio de aquella.

La disponibilidad consiste no en la renuncia al descanso ni a la predeterminación de jornadas máximas de trabajo, sino en el compromiso de acudir a prestar los servicios que sean indispensables cuando así lo exijan las circunstancias, desde luego,

siempre que ellas se presenten efectiva y objetivamente, y no sobre la base de que tales servicios, en su carácter de extraordinarios, sean debidamente remunerados o compensados de manera justa y razonable"³⁹ (subrayado por fuera del texto).

Pero fue la Corte Suprema de Justicia la que, en la sentencia SL5584-2017. M.P. Jorge Luis Quiroz Alemán, estudió ampliamente el derecho de los trabajadores a desconectarse del trabajo por fuera de la jornada laboral, al establecer que no era su obligación estar disponibles. La conclusión a la que llegó la Corte fue contundente:

"(...) a juicio de la Corte, el simple sometimiento del asalariado de estas a disponibilidad y atento al momento en que el empleador requiera de algún servicio, le da derecho a devengar una jornada suplementaria, así no sea llamado efectivamente a desarrollar alguna tarea, ello se afirma por cuanto no podía desarrollar actividad alguna de tipo personal o familiar, pues debía estar presto al llamado de su empleador y de atender algún inconveniente relacionado con los servicios prestados por la demandada" (subrayado por fuera del texto).

En consecuencia, el proyecto de ley que se presenta es consecuente, no solamente con la Constitución (Artículo 53 sobre los principios mínimos fundamentales en el trabajo como, lo es la remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo y el descanso necesario), sino con la jurisprudencia tanto de la Sala Laboral de la Corte Suprema de Justicia, como de la Corte Constitucional. Así mismo se busca, dar por la vía legal un impulso al uso adecuado de las TIC en el entorno laboral, garantizando que exista una línea que separe el tiempo que el trabajador permanece en el trabajo incluido el teletrabajo, de sus espacios de descanso, vacaciones y tiempo personal y familiar.

Finalmente, decir que, en el marco del Debate de Control Político adelantado en la Comisión Sexta de la Cámara, el día 18 de mayo del año en curso, el ministro del trabajo manifestó:

"(...) Para el gobierno nacional es muy importante este debate y sobre todo más que llamar la atención al gobierno nacional, es mirar lo que está pasando en el país. Yo creo que esta comisión está dando uno de los puntos más altos para revisar nuestras políticas públicas, revisar lo que está ocurriendo y lo más importante buscar soluciones (...). Yo invito a esta comisión (...) a que hay que hacer una reflexión sobre la 1221, con lo que está ocurriendo en el país y lo que va a ocurrir hacia el futuro. Esto significa una revisión total de parte del Congreso de la República y plantear una solución al país frente a estas situaciones que estamos viviendo hoy (...)".

Al respecto, si bien es cierto que con la reciente expedición de la circular 0041 del 2 de junio de 2020 y del Decreto 770 del 3 de junio del mismo año, se reconoce parte de la problemática que hoy enfrentan miles de colombianos con respecto al quebrantamiento de

³⁹ Corte Constitucional. Sentencia C-024 de 1994. M.P. Hernando Herrera Vergara

los límites entre los horarios laborales y los horarios de descanso y familiares, lo cierto es, que esas medidas se quedan cortas en el establecimiento de garantías reales y permanentes en el tiempo que eviten las graves consecuencias en términos de salud mental y física a las que nuestros trabajadores están expuestos. Dichas normas, además de resultar casi una mera recomendación para los empleadores; también tienen menor rango normativo respecto a la Ley. Así mismo, su fuerza vinculante está limitada temporalmente al estado de emergencia, social y ecológico, por lo que resulta más que oportuno, necesario y pertinente que el objetivo de esta iniciativa tenga las características y categoría de una Ley de la República.

V. CUADRO DE PROPOSICIONES PRESENTADAS PARA PRIMER DEBATE

Aut or	Objeto
Honorable Representante Jennifer Arias Proposición modificatoria Fue dejada dejada como constancia en virtud de que se redactó una nueva proposición conjunta entre los ponentes y los Representantes Jhon Arley Murillo, Jennifer Arias y el Representante Jairo Cristiancho. Propuesta en la que Además estuvo de acuerdo la ANDI y fue aprobada por Unanimidad de la Comisión.	Parágrafo 3°. La inobservancia del derecho a la desconexión laboral constituye una conducta de acoso laboral, en los términos del literal J del artículo 7 de la Ley 1010 de 2006.
Honorable Representante Faber Muñoz Proposición modificatoria	Parágrafo 3°. La inobservancia del derecho a la desconexión laboral constituye una conducta de acoso laboral, en los términos del literal J del artículo 7 de la Ley 1010 de 2006.
Honorable Representante Jhon Arley Murillo Proposición modificatoria	Parágrafo 3°. La inobservancia del derecho a la desconexión laboral será causal para la remisión y reporte de dicha conducta a las autoridades competentes, a fin de que se de apertura a investigación por conducta de acoso laboral, en los términos de la Ley 1010 de 2006."

Honorable Representante Angela Sánchez y Juan Carlos Reinales	Parágrafo 3°. La inobservancia del derecho a la desconexión laboral podrá constituir constituye una conducta de acoso laboral, en los términos y de conformidad con lo contemplado en el literal J del artículo 7 de la Ley 1010 de 2006.
---	--

VI. AUDIENCIA PÚBLICA

El día 26 de octubre del año en curso se llevó a cabo en la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, la Audiencia Pública Virtual sobre el Proyecto de Ley No. 071 de 2020 Cámara⁴⁰. Esta audiencia tuvo como propósito escuchar los comentarios y observaciones de los diferentes actores sociales interesados en esta iniciativa. Para tal fin, fueron invitados a este evento representantes y voceros de la academia (abogados, médicos y salubristas públicos), de la docencia, del sector público, así como del sector privado empresarial y gremios de representación de sindical y de trabajadores.

De esta manera se contó con una variada y activa participación de dichos sectores, dejando como conclusión la inequívoca y unánime necesidad de avanzar con este proyecto, pues así lo manifestó no solo la Viceministra de Relaciones Laborales e Inspección, Dra. Ligia Stella Chávez Ortiz, sino todos los demás intervinientes.

Se destacan algunos de los comentarios de las intervenciones hechas por los participantes, como a continuación de exponen:

1. Dra. Ligia Chávez - Viceministra de Relaciones Laborales e Inspección:

Manifiesta que el Ministerio recibe con beneplácito el P.L. 071 de 2020.

Comentarios:

- Sobre la renuncia al derecho de desconexión (reconocimiento suplementariedad): considera que no sería conveniente que el trabajador pueda renunciar a la desconexión, ya que puede haber presiones del empleador para esa renuncia, debe ser un derecho irrenunciable.
 - (Se considera pertinente mantener la posibilidad de renunciar en ciertos eventos al derecho a la desconexión laboral de acuerdo a lo contemplado en el Art. 14 del Código Sustantivo del Trabajo, pues además de esta forma se permite que el empleado/servidor público, pueda de manera libre, voluntaria y consciente acceder al reconocimiento contemplado en la normatividad laboral en lo que refiere al trabajo suplementario).

⁴⁰ Link de la audiencia pública: https://www.youtube.com/watch?v=0EXMZ_uoVuo&feature=youtu.be

<ul style="list-style-type: none"> • Frente al acoso laboral: Expresa que es conveniente ya que será la norma la que reglamente. Se propone ajustar redacción conforme a la Ley 1010 de 2006, alinearla para que comprenda toda la connotación de esa norma. <ul style="list-style-type: none"> ◦ (Este comentario parte del texto radicado en la ponencia, el cual fue ajustado con varias de las proposiciones radicadas en la comisión séptima, en consecuencia, el texto aprobado atiende esta recomendación). • Frente a la ley del teletrabajo: se propone no anclar la desconexión a la ley 1221 de 2008, se establece mejor que la desconexión sea un derecho general e irrenunciables para todos los trabajadores salvo por las excepciones. No solo es digital sino presencial. <ul style="list-style-type: none"> ◦ (Debe tenerse en cuenta que esta iniciativa legislativa pretende cobijar todos los tipos de relaciones laborales, tanto presenciales como virtuales o remotas, pues se considera que el Derecho a la Desconexión Laboral va más allá de la virtualidad "Desconexión Digital", que se presenta esencialmente en el Teletrabajo o Trabajo en Casa. En ese sentido, de conformidad con el comentario se debe dejar claro que el proyecto de ley impacta a todo tipo de relación laboral, con independencia de la figura de Teletrabajo, contemplada en la Ley 1221. • Considera que el proyecto está ajustado a la necesidad social y jurídica porque desarrolla las normas de protección de los trabajadores. • Se sugiere hacer una mesa de trabajo para unificar criterios frente a los proyectos en temas laborales que van en curso. <p>2. Dra. Diana Elizabeth Cuervo – Médica PHD, Salubrista Pública. Docente de la Universidad Javeriana Facultad de Derecho y Medicina y médico principal de la junta nacional de calificación de invalidez</p> <ul style="list-style-type: none"> • El impacto de la pandemia no solo es la primera ola, sino las segunda, tercera y cuarta ola por la desatención de otras enfermedades: urgencias diferidas, pacientes crónicos desatendidos y salud mental. La 4ta OLA será la de las enfermedades mentales • Seguridad y salud en el trabajo y Trabajo decente. Protección del binomio: empresa - trabajador. 	<ul style="list-style-type: none"> • Principios Rectores de empresas y DDHH de Naciones Unidas. • No cuidar a los trabajadores implica costos directos e indirectos a largo plazo. • Hace una fuerte crítica a la Circular 064 de 2020: Pues no se disponen de Baterías presenciales, del 2015, no para aplicar en la virtualidad en el 2020. • A pesar de que antes de la pandemia las empresas cada día hacían mejores programas de seguridad social, lo cierto es que iban aumentando los casos de afectación a la salud. Se pregunta y le preocupa ¿Cómo será ahora cuando las ARL no cuidan a los trabajadores? Preocupan también las afectaciones a la salud mental de los trabajadores. Teniendo en cuenta además los altos costos a largo plazo. <p>3. Dr. Iván Daniel Jaramillo – Abogado con especialización Derecho Laboral; Magister Derecho de la U. de Bolonia, Italia; Doctor cum laude de la Universidad de Castilla, España.</p> <p>Es Profesor de la Universidad del Rosario. Es Consultor Externo Organización Internacional del Trabajo (OIT) y Conjuez Sala de Descongestión Laboral Corte Suprema de Justicia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Francia: primera definición legal de desconexión laboral pero diferido a la negociación colectiva sectorial entre sindicatos y empresas. • Italia: similar. • España: trabajadores del sector público. • Alemania - Porsche: sistema de correos automático para que el trabajador no pueda recibirlos fuera del horario de trabajo. • Uruguay: proyecto de ley. No está restringido al teletrabajo sino que abarca a todas las modalidades. • Colombia es uno de los países con más horas de trabajo (48 horas) en la OCDE. En todo el mundo hay una reducción progresiva en el mundo de las horas de trabajo y Colombia no va en ese sentido, al contrario, la gente está trabajando más. • CSJ 43641/17: EL salario se paga por estar disponible, si está disponible más tiempo, le deban pagar más al trabajador.
<p>Derecho de desconexión, aspectos clave:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Derecho de oposición. • Obligación de no hacer patronal. • Derecho a la desconexión / garantías de efectividad. • Colombia baja tasa de sindicalización (no se puede hacer negociación sectorial porque la negociación es por empresa y la sindicalización muy baja). • El sistema colombiano se caracteriza por estabilidad relativa impropia: por regla general cualquiera puede ser despedido a cambio de indemnización. Bajos estándares de estabilidad. <p>¿Por qué razón es necesario regular autónomamente la desconexión? Por las dos últimas razones de arriba.</p> <p>Aportes frente al proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desconectar la desconexión del teletrabajo, se debe entender también para el trabajo presencial <ul style="list-style-type: none"> ◦ (Mismo comentario realizado frente a la intervención de la Viceministra con relación a este punto). • La ley del teletrabajo establece que para el teletrabajador no hay limitación de la jornada. <ul style="list-style-type: none"> ◦ (Frente a este punto, debe recordarse que en el proyecto de ley se plantea la eliminación de la disposición normativa de la ley 1221 que contiene dicha prohibición). • Acoso laboral: violación de la desconexión <u>es</u> acoso laboral, no es que "puede ser". • Ampliar el marco conceptual a los espacios de descanso remunerado. • Incluir el principio orientador sobre el descanso necesario (art. 53 C.P.) Sugiere revisar la <u>renuncia</u> contemplada en el parágrafo artículo 4. <ul style="list-style-type: none"> ◦ (Mismo comentario realizado frente a la intervención de la Viceministra con relación a este punto). • Facultades de IVC administrativo-laborales y la conexión con la ley 1610 de 2003. <p>Es correcto tomar el camino de un proyecto de ley debido a que además de todo lo dicho existe una baja tasa de sindicalización, una baja estabilidad laboral y se deben entregar garantías a los trabajadores.</p>	<p>4. Dr. Ricardo Barona – Laboralista. Docente de la Universidad Externado de Colombia, miembro del Colegio de Abogados del Trabajo de Colombia</p> <p>Manifiesta que el Derecho de desconexión es una necesidad.</p> <p>Contexto complejo por la pandemia (el mundo laboral cambió en marzo). La única posibilidad para muchas personas es hacer teletrabajo o trabajo en casa.</p> <p>Recomendaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es importante vincular al Ministerio de Salud: el no poderse desconectar afecta la salud de los trabajadores. • Es importante incluir expresamente al sector de la salud, también tienen derecho a desconectarse (ej.: se han incrementado las consultas virtuales, trabajo permanente). Ley 269/96. • El trabajo en casa no sirvió para este momento. • La jornada de 48hs no es la única, hay que tener en cuenta las distintas jornadas. • Horas extras y recargos. • Campañas de capacitación: Para empleadores y trabajadores. Ejemplo: Francia L.1088/16 art 7. • Participación sindicatos: ley vs. convención. • Vulneración a la desconexión laboral es acoso laboral. <p>5. Julián Páez - U Libre. Docente universitario y Conferencista y consultor sobre "Derecho a la Desconexión Laboral".</p> <p>Es necesario legislar sobre la desconexión laboral por la dignidad de los humanos.</p> <p>Información es el principal activo del S. XX Mensajes de datos traducidos en órdenes laborales.</p> <p>Para hacer efectivos su derecho a desconectarse, los trabajadores tendrían que pasar por un viacrucis normativo. De manera que regulando expresamente este derecho habría claridad sobre el ejercicio y protección de este derecho.</p> <p>Colombia sería pionera en el tema.</p>

<p>Aspectos positivos del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neutralidad tecnológica, para que el proyecto mantenga su vigencia en los tiempos. • Principios de fundamentación. • El derecho a no ser contactados genera protección de esa garantía. • Política de desconexión laboral: no queda solo en buenas intenciones, sino que busca la materialización de esa política. • Las excepciones son necesarias y adecuadas. • Acoso Laboral: vía paralela con la desconexión. • Trabajo suplementario: si renuncia a la desconexión, recibirá compensación y cuenta con vías de protección. <p>Recomendación: No definir acoso laboral, seguir lo dispuesto por la Ley 1010.</p> <p>6. William Giraldo - U. Área Andina. Docente Universitario.</p> <p>Circulares 0021 y 0033 de 2020. Trabajo en la pandemia. Teletrabajo y trabajo en casa no es lo mismo.</p> <p>Derecho de desconexión laboral: 158 a 161 CST (jornada ordinaria y máxima legal) y trabajo suplementario.</p> <p>Recomendaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sugiere revisar la expresión "renuncia". Los derechos laborales por ser de orden público son irrenunciables. • SL 5584/2017 CSJ. (recomendada por varios expositores**) • Experiencia legislativa Francia e Italia: no se puede regular la desconexión vía sindical por la falta adopción del sindicalismo en Colombia. • Par. 3. La inobservancia reiterada del derecho a la desconexión laboral (...). Modificación expresa en el CST. <p>Expresa que es una excelente iniciativa.</p> <p>7. María Camila Agudelo – ANDI</p> <p>Con base en los cambios en el mundo del trabajo, es importante contar con medidas de desconexión. Pero debe tenerse en cuenta que no es algo estructural, sino coyuntural por la pandemia.</p>	<p>Sistema de salud debe propender por la desconexión laboral.</p> <p>La vulneración a la desconexión laboral es acoso laboral si cumple con los demás requisitos, no por sí misma. No es conveniente en estas circunstancias de pandemia en las que todos queremos salir adelante.</p> <p>Se reconoce que se acogieron las observaciones presentadas al proyecto.</p> <p>Teletrabajo: ley poco flexible y difícil de cumplir, más en la pandemia.</p> <p>8. Roberto Bruce Becerra - Fedegán</p> <p>Se remite a los comentarios del Consejo Gremial. Acompaña comentarios de la ANDI.</p> <p>El proyecto es aplicable al sector urbano nacional, no es casi aplicable a la ruralidad.</p> <p>El proyecto es de nuestro máximo interés.</p> <p>Comentario: debe buscarse el sano equilibrio entre los aspectos y cargas laborales vs. la reactivación económica.</p> <p>¿Cómo combinar de manera equilibrada esos dos aspectos? ¿Qué estudios se han hecho?</p> <p>9. Orlando Sáenz – CGT</p> <p>El teletrabajo debe dar todas las garantías laborales, no debe ser una situación donde se precarice la situación del trabajador. La disponibilidad del trabajador ha sobrepasado las 8 horas. No se están cumpliendo las garantías de esta modalidad, como: la adecuación del espacio de trabajo y el suministro de equipos.</p> <p>El trabajo en casa traslada las cargas de las ARL a los trabajadores.</p> <p>El 72% de las empresas están dispuestas a implementar permanentemente el teletrabajo uno o días a la semana cuando vuelva la normalidad.</p> <p>El proyecto está más que bienvenido: busca equilibrar la vida familiar, laboral y personal.</p> <p>No es que todo vaya a ser acoso laboral: hay una justa proporción.</p> <p>El proyecto busca consensos, fomenta el diálogo social, respeta las libertades sindicales.</p>
<p>Aporte: art. 7, en lugar de denuncia, usar queja. El par. 1. de ese artículo: no debe quedar como saludo a la bandera dejando a libre arbitrio del empleador si se respeta o no la desconexión.</p> <p>10. Licep Briceño – UTRADEC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qué encontramos: Hiperconexión tecnológica / no hay límites de tiempo / acoso laboral / conflicto trabajo - tareas domésticas y familia • Consecuencias: burnout / enfermedades músculo-esqueléticas / sobrecarga laboral (consecuencias físicas y mentales) / Consecuencias organizacionales: mayor rotación / deterioro del clima laboral / caída compromiso / ausentismo por cuestiones médicas. • Es necesario cuantificar esas consecuencias. • Impacto riesgos psicosociales: cognitivo - conductual - afectivo - salud. Los trabajadores sanos son más productivos. • Respeto: espacio personal, familiar, vacaciones y tiempo laboral. Muchas bondades en este proyecto. Se lograría equilibrar la balanza. Sinergia: empresa - trabajadores - sociedad (gana-gana). Las empresas serán más productivas. <p>11. Andrés Piedrahita - MinTrabajo Risaralda</p> <ul style="list-style-type: none"> • CST faculta al empleador a dar órdenes a sus trabajadores. Esto sin embargo ha desencadenado que se use esta facultad de forma indebida, a veces, el empleador se siente dueño del tiempo de esos trabajadores. Decreto 1477 - síndrome de burnout. • Se destaca una intención del proyecto que no se ha debatido lo suficiente: los riesgos psicosociales en el trabajo. • No se busca crear una nueva modalidad de trabajo, lo que cambia es la manera de trabajar. • Si se saca adelante este proyecto de ley, se limita el alcance de las órdenes del empleador fuera de horas laborales, se mitigan los riesgos psicosociales a los cuales se ve sometido el trabajador • Para que sea acoso laboral tiene que ser una conducta sistemática. 	<ul style="list-style-type: none"> • Es fundamental que los trabajadores conozcan esta ley, o incluso que el empleador la socialice. • La inspección vigilancia y control es clave para permitir que esta ley se materialice, que sea efectiva. Es necesario que el incumplimiento conlleve sanciones y multas. • No confundir horas extras con la desconexión laboral. Hacer más claridad. • Comparto completamente el contenido del proyecto. <p>Cierre y conclusiones - H.R. Juan Carlos Reinales y Ángela Sánchez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sobre la irrenunciabilidad: Artículo 14 CST. CARÁCTER DE ORDEN PÚBLICO. IRRENUNCIABILIDAD. Las disposiciones legales que regulan el trabajo humano son de orden público y, por consiguiente, los derechos y prerrogativas que ellas conceden son irrenunciables, salvo los casos expresamente exceptuados por la ley. • Desconexión laboral, no desconexión digital. Desconexión laboral no solo está ligada al teletrabajo sino general. • Acoso laboral: configuración en los términos de la ley 1010, con todos sus elementos. • Inspección, vigilancia y control: la ley debe tener dientes para que la ley efectivamente se cumpla. • Política empresarial, con capacitación: no se pretende afectar a los empresarios. • Mejorar redacción parágrafo 1. • Mesas técnicas para la articulación de los proyectos de ley sobre temas laborales. <p>VII. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS</p> <p>Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar".</p>

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

"Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

a) **Beneficio particular:** aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) **Beneficio actual:** aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) **Beneficio directo:** aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores

de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

VI. BIBLIOGRAFÍA

- Accord Orange de 27 de septiembre de 2016 sur l'accompagnement de la transformation numérique (Point 3.2- Assurer le respect de l'équilibre vie privée/vie professionnelle en garantissant un droit à la déconnexion). Traducción tomada de: Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temas Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181.
- Accord sur la Qualité de vie au travail (26 de agosto de 2016).
- Accord sur le développement de la qualité de vie au travail au sein du groupe Aréva en France, firmado el 31 de mayo de 2012. Traducción tomada de: Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temas Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181
- Acuerdo de 15 de marzo de 2016 sobre el control de la carga de trabajo de los directivos autónomos en "forfait-jours".
- AGUILERA IZQUIERDO, y Rosario Cristóbal Roncero. Nuevas tecnologías y tiempo de trabajo: el derecho a la desconexión tecnológica. Oficina de la OIT para España. 23 de marzo de 2017.
- ANDRADE Jaramillo, Verónica e Ingrid Carolina Gómez. Salud Laboral.
- BROD, Craig. Technostress: The Human Cost of the Computer Revolution. Addison-Wesley Publishing Company. 1984
- CARACOL TV. "No se respetan horarios": denuncian que algunas empresas abusan del teletrabajo durante la pandemia". 26 de abril de 2020. En: <https://noticias.caracoltv.com/economia/no-se-respetan-horarios-denuncian-que-algunas-empresas-abusan-del-teletrabajo-durante-la-pandemia-nid227274>

- Corte Constitucional. Sentencia C-024 de 1994. M.P. Hernando Herrera Vergara
 - Diario de Tarragona. "Primeros abusos laborales: trabajar aunque haya un ERTE, despidos y excesos 'on line'". 16 de abril de 2020. En: <https://www.diaridetarragona.com/tarragona/Primeros-abusos-laborales-trabajar-aunque-haya-un-ERTE-despidos-y-excesos-on-line-20200416-0088.html>
 - GREEN Carmichael, Sarah. The Research Is Clear: Long Hours Backfire for People and for Companies. En: Harvard Business Review. 19 de agosto de 2015.
 - Instituto Europeo de Psicología Positiva – Delegación Colombia. Bogotá, 19 de mayo de 2016. Consultado en <https://cursospsicologiapositiva.com/estres-laboral-colombia/> [5/feb/2019]
 - La Estrella. Estrés y más horas laborales, efectos del teletrabajo. 21 de abril de 2020. En: <https://www.laestrella.com.pa/cafe-estrella/salud/200421/200422-estres-mas-horas-laborales-efectos-teletrabajo>
 - MARTÍNEZ Méndez, Santiago. La simple disponibilidad no hace parte de la jornada laboral. En: Ámbito Jurídico. 12 de febrero de 2018.
 - Ministerio de Trabajo de Colombia. Primera Encuesta Nacional sobre Condiciones de Salud y Trabajo. 2007. Págs. 93 y 94.
 - Ministerio de Trabajo de Colombia. Segunda Encuesta Nacional sobre Condiciones de Salud y Trabajo. 2013.
 - Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de España. Salanova, M., Llorens, S., Cifre, E. y Nogareda, C. El tecnostres: concepto, medida e intervención psicosocial. Nota Técnica de Prevención (NTP), 730, 21ª Serie. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo. España: 2007.
 - OIT. Informe el Informe "La iniciativa del centenario relativa al futuro del trabajo". 104ª Reunión. Ginebra: 2015.
 - Orange. Premier accord sur l'accompagnement de la transformation numérique chez Orange. 2016, Paris. En: <https://www.orange.com/fr/Press-Room/communiqués/communiqués-2016/Premier-accord-sur-l-accompagnement-de-la-transformation-numérique-chez-Orange>
 - Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temas Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181
 - Pontificia Universidad Javeriana - Cali (Colombia). En: Pensamiento Psicológico, Vol. 4 # 10, 2008. Págs. 9-25.
 - SEGURA Herlaynne y David Hernández. Teletrabajo, prioridad más allá de la pandemia. Universidad de Antioquia. Universidad de Antioquia, 7 de abril de 2020.
 - Transformation numérique et vie au travail, rapport remis au Ministre du travail Myriam El Khomri, septembre 2015, 69 p. Disponible en <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapportspublics/154000646.pdf>. Citado por: Pierre-Henri Cialti. El derecho a la desconexión en Francia: ¿más de lo que parece? En: Temas Laborales núm 137/2017. Págs. 163-181
 - VANDERKAM, Laura. Why and how managers should help workers set boundaries. En: Fortune, 8 de abril de 2015.
- WEIL, Michelle y Larry Rosen. Technostress: coping with Technology @ work, @ home

and @play. John Wiley & Sons Inc: 1997.

Cordialmente,

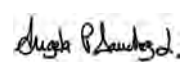


JUAN CARLOS REINALES AGUDELO
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

JUAN CARLOS REINALES AGUDELO
Representante a la Cámara
Coordinador

ÁNGELA SÁNCHEZ LEAL
Representante a la Cámara
Ponente

<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES</p> <p style="text-align: center;">Proyecto de Ley No. 071 de 2020 Cámara, “Ley de Desconexión Laboral” o “Por medio de la cual se regula la desconexión en la relación laboral, legal y/o reglamentaria y se modifica la Ley 1221 de 2008”.</p> <p>Artículo 1º. Objeto. Esta ley tiene por objeto crear, regular y promover la desconexión laboral de los trabajadores en las relaciones laborales dentro de las diferentes modalidades de contratación vigentes en el ordenamiento jurídico colombiano, así como en las relaciones legales y/o reglamentarias, con el fin de garantizar el goce efectivo del tiempo libre y los tiempos de descanso, licencias, permisos y/o vacaciones, ni aquellos de la intimidad personal y familiar de los trabajadores del sector privado o servidores públicos.</p> <p>Artículo 2º. Principios orientadores. El derecho a la desconexión laboral estará orientado por principios constitucionales en los términos correspondientes al derecho al trabajo, los convenios internacionales ratificados con organización Internacional del Trabajo OIT y toda la normativa relacionada para las finalidades de esta ley.</p> <p>Artículo 3º. Definición de Desconexión laboral en las relaciones laborales, legales y/o reglamentarias. Es el derecho que tienen todos los trabajadores y servidores públicos, a no ser contactados por cualquier medio para cuestiones relacionadas con su actividad laboral fuera de la jornada ordinaria o jornada máxima legal de trabajo, o convenida.</p> <p>Artículo 4º. Garantía del derecho a la desconexión laboral en las relaciones laborales, legales y/o reglamentarias. Los trabajadores o servidores públicos gozarán del derecho a la desconexión laboral una vez finalizados los tiempos de la jornada ordinaria o jornada máxima legal de trabajo, o convenida. El ejercicio del mismo responderá a la naturaleza del cargo según corresponda al sector privado o público.</p> <p>Así mismo, el empleador deberá garantizar que el trabajador o servidor público pueda disfrutar efectiva y plenamente del tiempo de descanso, licencias, permisos, vacaciones y de su vida personal y familiar.</p> <p>Parágrafo 1º. Cuando el trabajador o servidor público decida voluntariamente renunciar a este derecho, para cumplir una orden de su empleador, éste tendrá que reconocer el trabajo suplementario que se realice fuera de la jornada ordinaria o jornada máxima legal de trabajo, de la máxima legal o convenida, de conformidad con las normas establecidas en la materia, según sea el caso.</p> <p>Parágrafo 2º. Será ineficaz cualquier cláusula o acuerdo que vaya en contra del objeto de esta ley o desmejore las garantías que aquí se establecen.</p>	<p>Parágrafo 3º. La inobservancia del derecho a la desconexión laboral podrá constituir una conducta de acoso laboral, en los términos y de conformidad con lo establecido en la Ley 1010 de 2006. En ningún caso será acoso laboral la conducta que no reúna las características de ser persistente y demostrable, ni esté encaminada a infundir miedo, intimidación, terror y angustia, a causar perjuicio laboral, generar desmotivación en el trabajo, o inducir la renuncia del mismo.</p> <p>Artículo 5º. Política de desconexión laboral. Toda persona natural o jurídica de naturaleza pública o privada, tendrá la obligación de contar con una política de desconexión laboral en consenso con los trabajadores o servidores públicos, la cual definirá por lo menos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. La forma cómo se garantizará y ejercerá tal derecho; b. Las garantías para su cumplimiento; c. Un protocolo de desconexión digital, que contenga los parámetros que deben seguirse frente al uso de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) dentro de la relación laboral, legal y/o reglamentaria y propenda por su buen uso, a fin de separar el tiempo que el trabajador o servidor público permanece en el trabajo, incluido el teletrabajo, trabajo en casa u otra forma de organización laboral, de espacios tales como el descanso, las vacaciones y el tiempo personal y familiar. d. La forma o mecanismo que permita a las partes, autoridades judiciales y administrativas constatar el ejercicio o renuncia del derecho a la desconexión laboral. e. El procedimiento interno conciliatorio por el cual se superará la vulneración del derecho y se establecerá, dependiendo del caso, la remuneración que se le debe otorgar al trabajador de acuerdo con la normatividad laboral vigente. f. El procedimiento interno disciplinario a seguir en caso de violación de este derecho, estará acorde con la Ley 1010 de 2006. <p>Parágrafo 1º. El Ministerio del Trabajo le hará seguimiento a las políticas adoptadas por las empresas privadas o entidades públicas a las que hace referencia este artículo y presentará anualmente al Congreso de la República un balance de las mismas.</p> <p>Parágrafo 2º. Para las demás relaciones que no sean de carácter laboral, legal y/o reglamentaria, la empresa o entidad pública deberá también generar espacios para promover acciones tendientes a la desconexión y adoptar políticas para garantizar un tiempo razonable de descanso.</p> <p>Parágrafo 3º. Las empresas deberán adaptar los reglamentos internos de trabajo a los requerimientos de la presente ley, dentro de los tres (3) meses siguientes a su promulgación,</p>
<p>y su incumplimiento será sancionado administrativamente conforme al procedimiento dispuesto por el Código Sustantivo del Trabajo, en concordancia con lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y la Ley 1610 de 2013.</p> <p>Artículo 6º. Excepciones. No estarán sujetos a lo dispuesto en esta ley:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Los trabajadores y servidores públicos que desempeñen funciones o cargos de dirección, confianza y manejo; b. Aquellos que por la naturaleza de la actividad o función que desempeñan deban tener una disponibilidad permanente, entre ellos la fuerza pública; c. Situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, en los que se requiera cumplir deberes extra de colaboración con la empresa o institución, cuando sean necesarios para la continuidad del servicio o para solucionar situaciones difíciles o de urgencia en la operación de la empresa o la institución, siempre que se justifique la inexistencia de otra alternativa viable. <p>Parágrafo. En todo caso, el empleador reconocerá el trabajo suplementario que se realice fuera de la jornada ordinaria o jornada máxima legal de trabajo o convenida, de conformidad con las normas establecidas en la materia, para los casos que prevea la regulación laboral.</p> <p>Artículo 7. El trabajador o servidor público, según sea el caso, que crea vulnerado su derecho a la desconexión laboral, podrá poner dicha situación en conocimiento del Inspector de Trabajo con competencia en el lugar de los hechos. La denuncia deberá dirigirse por escrito, y en esta, detallar los hechos denunciados, así como también anexar prueba sumaria de los mismos. El inspector que reciba la denuncia en tales términos conminará preventivamente al empleador para que ponga en marcha los procedimientos referidos en el artículo 5º de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1. El empleador deberá abrir un escenario para escuchar las opiniones de los trabajadores en la adaptación de que trata este parágrafo, sin que tales opiniones sean obligatorias y sin que eliminen el poder de subordinación laboral.</p> <p>Parágrafo 2. El hecho de que determinada empresa privada o institución pública, oficial, de economía mixta o industriales y comerciales del Estado no tenga reglamento interno de trabajo, no impide que, con la intervención del Inspector de Trabajo, se tomen las medidas correspondientes frente a situaciones concretas de vulneración del derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral.</p> <p>Artículo 8º. Elimínese el numeral 1 del artículo 6 de la Ley 1221 de 2008.</p>	<p>Artículo 9º. Vigencia. La presente ley rige desde su publicación</p> <p>De los Honorables Representantes,</p> <div style="text-align: center;">  <p>JUAN CARLOS REINALES AGUDELO REPRESENTANTE A LA CÁMARA</p> <p>Coordinador</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ÁNGELA SÁNCHEZ LEAL Representante a la Cámara Ponente</p> </div>

<p>VII. PROPOSICIÓN</p> <p>Con base en las anteriores consideraciones, presentamos ponencia positiva y solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 071 de 2020 Cámara, "Ley de Desconexión Laboral" o "Por medio de la cual se regula la desconexión en la relación laboral, legal y/o reglamentaria y se modifica la Ley 1221 de 2008", con el texto propuesto y aprobado en primer debate.</p> <p>De los Honorables Representantes,</p>  <p>JUAN CARLOS REINALES AGUDELO REPRESENTANTE A LA CÁMARA</p> <p>Coordinador</p>  <p>ÁNGELA SÁNCHEZ LEAL Representante a la Cámara Ponente</p>	<p>TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 071 DE 2020 CÁMARA "LEY DE DESCONEXIÓN LABORAL" O "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA DESCONEXIÓN EN LA RELACIÓN LABORAL, LEGAL Y/O REGLAMENTARIA Y SE MODIFICA LA LEY 1221 DE 2008".</p> <p>(Aprobado en la Sesión virtual del 16 de septiembre de 2020, Comisión VII Constitucional Permanente de la H. Cámara de Representantes, Acta No. 16)</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>"Artículo 1º. Objeto. Esta ley tiene por objeto crear, regular y promover la desconexión laboral de los trabajadores en las relaciones laborales dentro de las diferentes modalidades de contratación vigentes en el ordenamiento jurídico colombiano, así como en las relaciones legales y/o reglamentarias, con el fin de garantizar el goce efectivo del tiempo libre y los tiempos de descanso, licencias, permisos y/o vacaciones, ni aquellos de la intimidad personal y familiar de los trabajadores del sector privado o servidores públicos.</p> <p>Artículo 2º. Principios orientadores. El derecho a la desconexión laboral estará orientado por principios constitucionales en los términos correspondientes al derecho al trabajo, los convenios internacionales ratificados con organización Internacional del Trabajo OIT y toda la normativa relacionada para las finalidades de esta ley.</p> <p>Artículo 3º. Definición: Desconexión laboral en las relaciones laborales, legales y/o reglamentarias. Es el derecho que tienen todos los trabajadores y servidores públicos, a no ser contactados por cualquier medio para cuestiones relacionadas con su actividad laboral fuera de la jornada ordinaria o jornada máxima legal de trabajo, o convenida.</p> <p>Artículo 4º. Garantía del derecho a la desconexión laboral en las relaciones laborales, legales y/o reglamentarias. Los trabajadores o servidores públicos gozarán del derecho a la desconexión laboral una vez finalizados los tiempos de la jornada ordinaria o jornada máxima legal de trabajo, o convenida. El ejercicio del mismo responderá a la naturaleza del cargo según corresponda al sector privado o público.</p> <p>Así mismo, el empleador deberá garantizar que el trabajador o servidor público pueda disfrutar efectiva y plenamente del tiempo de descanso, licencias, permisos, vacaciones y de su vida personal y familiar.</p> <p>Parágrafo 1º. Cuando el trabajador o servidor público decida voluntariamente renunciar a este derecho, para cumplir una orden de su empleador, éste tendrá que reconocer el trabajo suplementario que se realice fuera de la jornada ordinaria o jornada máxima legal de trabajo, de la máxima legal o convenida, de conformidad con las normas establecidas en la materia, según sea el caso.</p>
<p>Parágrafo 2º. Será ineficaz cualquier cláusula o acuerdo que vaya en contra del objeto de esta ley o desmejore las garantías que aquí se establecen.</p> <p>Parágrafo 3º. La inobservancia del derecho a la desconexión laboral podrá constituir una conducta de acoso laboral, en los términos y de conformidad con lo establecido en la Ley 1010 de 2006. En ningún caso será acoso laboral la conducta que no reúna las características de ser persistente y demostrable, ni este encaminada a infundir miedo, intimidación, terror y angustia, a causar perjuicio laboral, generar desmotivación en el trabajo, o inducir la renuncia del mismo.</p> <p>Artículo 5º. Política de desconexión laboral. Toda persona natural o jurídica de naturaleza pública o privada, tendrá la obligación de contar con una política de desconexión laboral en consenso con los trabajadores o servidores públicos, la cual definirá por lo menos:</p> <ol style="list-style-type: none"> La forma cómo se garantizará y ejercerá tal derecho; Las garantías para su cumplimiento; Un protocolo de desconexión digital, que contenga los parámetros que deben seguirse frente al uso de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) dentro de la relación laboral, legal y/o reglamentaria y propenda por su buen uso, a fin de separar el tiempo que el trabajador o servidor público permanece en el trabajo, incluido el teletrabajo, trabajo en casa u otra forma de organización laboral, de espacios tales como el descanso, las vacaciones y el tiempo personal y familiar. La forma o mecanismo que permita a las partes, autoridades judiciales y administrativas constatar el ejercicio o renuncia del derecho a la desconexión laboral. El procedimiento interno conciliatorio por el cual se superará la vulneración del derecho y se establecerá, dependiendo del caso, la remuneración que se le debe otorgar al trabajador de acuerdo con la normatividad laboral vigente. El procedimiento interno disciplinario a seguir en caso de violación de este derecho, estará acorde con la Ley 1010 de 2006. <p>Parágrafo 1º. El Ministerio del Trabajo le hará seguimiento a las políticas adoptadas por las empresas privadas o entidades públicas a las que hace referencia este artículo y presentará anualmente al Congreso de la República un balance de las mismas.</p> <p>Parágrafo 2º. Para las demás relaciones que no sean de carácter laboral, legal y/o reglamentaria, la empresa o entidad pública deberá también generar espacios para promover acciones tendientes a la desconexión y adoptar políticas para garantizar un tiempo razonable de descanso.</p> <p>Parágrafo 3º. Las empresas deberán adaptar los reglamentos internos de trabajo a los requerimientos de la presente ley, dentro de los tres (3) meses siguientes a su promulgación, y su incumplimiento será sancionado administrativamente conforme al procedimiento dispuesto por el Código Sustantivo del Trabajo, en concordancia con lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y la Ley 1610 de 2013.</p> <p>Artículo 6º. Excepciones. No estarán sujetos a lo dispuesto en esta ley:</p> <ol style="list-style-type: none"> Los trabajadores y servidores públicos que desempeñen funciones o cargos de dirección, confianza y manejo; Aquellos que por la naturaleza de la actividad o función que desempeñan deban tener una disponibilidad permanente, entre ellos la fuerza pública; Situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, en los que se requiera cumplir deberes extra de colaboración con la empresa o institución, cuando sean necesarios para la continuidad del 	<p>servicio o para solucionar situaciones difíciles o de urgencia en la operación de la empresa o la institución, siempre que se justifique la inexistencia de otra alternativa viable.</p> <p>Parágrafo. En todo caso, el empleador reconocerá el trabajo suplementario que se realice fuera de la jornada ordinaria o jornada máxima legal de trabajo o convenida, de conformidad con las normas establecidas en la materia, para los casos que prevea la regulación laboral.</p> <p>Artículo 7. El trabajador o servidor público, según sea el caso, que crea vulnerado su derecho a la desconexión laboral, podrá poner dicha situación en conocimiento del Inspector de Trabajo con competencia en el lugar de los hechos.</p> <p>La denuncia deberá dirigirse por escrito, y en esta, detallar los hechos denunciados, así como también anexar prueba sumaria de los mismos. El inspector que reciba la denuncia en tales términos, conminará preventivamente al empleador para que ponga en marcha los procedimientos referidos en el artículo 5º de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1. El empleador deberá abrir un escenario para escuchar las opiniones de los trabajadores en la adaptación de que trata este parágrafo, sin que tales opiniones sean obligatorias y sin que eliminen el poder de subordinación laboral.</p> <p>Parágrafo 2. El hecho de que determinada empresa privada o institución pública, oficial, de economía mixta o industriales y comerciales del Estado no tenga reglamento interno de trabajo, no impide que, con la intervención del Inspector de Trabajo, se tomen las medidas correspondientes frente a situaciones concretas de vulneración del derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral.</p> <p>Artículo 8º. Elimínese el numeral 1 del artículo 6 de la Ley 1221 de 2008.</p> <p>Artículo 9º. Vigencia. La presente ley rige desde su publicación".</p>  <p>JUAN CARLOS REINALES AGUDELO REPRESENTANTE A LA CÁMARA</p> <p>Coordinador Ponente</p>  <p>ÁNGELA PATRICIA SÁNCHEZ LEAL Ponente</p>

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 091 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, Diciembre 11 de 2020

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 091 DE 2020 CÁMARA "Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones"

Honorable Representante OSWALDO ARCOS Presidente Comisión Sexta Constitucional Permanente Cámara de Representantes.

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley N° 091 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones"

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para Segundo Debate en Cámara del Proyecto de Ley N° 091 de 2020 Cámara, en los siguientes términos.

La presente ponencia consta de las siguientes secciones:

- I. Introducción
II. Trámite y Antecedentes
III. Objeto y Contenido del Proyecto de Ley
IV. Argumentos de la Exposición de Motivos
V. Marco Jurídico
VI. Consideraciones del Ponente
VII. Derecho comparado y experiencia internacional.
VIII. Impacto Fiscal
IX. Análisis sobre posible conflicto de interés
X. Bibliografía
XI. Proposición

I. Introducción

El proyecto en mención propende por mejorar considerablemente aspectos relevantes de la vida diaria como lo son la movilidad, un medio ambiente sano, beneficios en la salud pública, entre otros, todo lo anterior a través del fomento de Sistemas de Bicicletas Públicos en las entidades territoriales, brindando herramientas de movilidad alternativa a los colombianos.

El proyecto busca aportar a la sociedad en tres sentidos: 1) estimular el uso de la bicicleta permite que se mejore la movilidad en las ciudades, aportando a bajar los tiempos de desplazamiento. 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) el cuidado ambiental fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte.

II. Antecedente y trámite de la iniciativa

Esta iniciativa de la autoría del Representante Fabián Díaz Plata del partido Alianza Verde, fue radicada el 27 de Febrero de 2019 y publicada en la Gaceta del Congreso número 94 de 2019, con el número 320 de 2019 Cámara. La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes designó al Representante León Fredy Muñoz Lopera para rendir ponencia del proyecto de ley y efectuar el primer debate. El 11 de junio de 2019 se aprobó en primer debate de manera unánime, y se incluyó una proposición avalada por el ponente. La ponencia para segundo debate fue radicada y publicada en la gaceta N° 745 de 2019 y el proyecto fue archivado por tránsito de legislatura art. 190 de la ley 5 de 1992.

En esta ocasión la iniciativa es de autoría de los representantes Fabián Díaz Plata, León Fredy Muñoz Lopera, María José Pizarro Rodríguez y Wilmer Leal Pérez. Fue radicada el 20 de Julio de 2020 y la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes el día 27 de Agosto de 2020 designó como ponentes a los Honorables Representantes, Mónica Raigoza Morales, León Fredy Muñoz Lopera y Wilmer Leal Pérez, este último como coordinador.

La ponencia para primer debate fue debatida y aprobada por unanimidad en la Comisión Sexta Constitucional Permanente el 17 de Noviembre del 2020, añadiendo única y exclusivamente una proposición de la Representante Martha Villalba para el artículo 4to que fue avalada y acompañada por los ponentes, siendo aprobada igualmente por unanimidad por parte de la comisión. El 28 de Noviembre de 2020, la Mesa Directiva designó como ponentes para segundo debate a los mismos representantes que han acompañado el trámite del proyecto, Honorables Representantes, Mónica Raigoza Morales, León Fredy Muñoz Lopera y Wilmer Leal Pérez, este último como coordinador.

III. Objeto y Contenido del Proyecto

Este proyecto tiene como objeto, sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Públicas (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 4º de la Ley 1811 de 2016.

Por tanto, se torna necesario desarrollar iniciativas que propendan por el mejoramiento de las capacidades territoriales, de la vida y de la salud pública. Lo anterior a través del establecimiento de lineamientos de política pública, por intermedio de principios que todo Sistema de Bicicletas Público debe cumplir y con acciones a desplegarse por las entidades territoriales para establecer los SBP.

La implementación tendrá una serie de condiciones mínimas tales como estudios de viabilidad, número de habitantes, un término de 3 años para los municipios con más de 100.000 habitantes y 6 meses para aquellos que ya cuenten con un SBP. De igual manera, las disposiciones se desarrollarán de manera armónica con otros proyectos como los estipulados por la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional. Por último algunas características de los SBP fueron incluidas sin perjuicio de otras iniciativas, aportes, planes y programas de mejoramiento que puedan adicionarse a estos sistemas y se garantiza el acceso al sistema mediante la utilización de los medios con los que cada entidad territorial cuente.

IV. Argumentos de la Exposición de Motivos

EL proyecto se encuentra encaminado a crear una política de movilidad ciclista eficiente en el territorio nacional, ya que se considera necesario que este tipo de iniciativas reciban una fuerte inversión por parte del gobierno, toda vez que de acuerdo con estudios de movilidad realizados en Bogotá en el año 2018, más de 835.000 personas se movilizan en bicicleta a diario. Ahora, si vemos el impacto de la pandemia en la población, esta prefiere usar la bicicleta para tomar el riesgo de usar medios masivos de transporte por el peligro latente de contagio que existe en estos.

Por otra parte, de acuerdo con la OCDE, las ciudades que separan a los ciclistas de los demás vehículos invirtiendo en ciclovías protegidas están mejor posicionadas para maximizar los beneficios de salud y sostenibilidad del ciclismo. Si bien los niveles de seguridad para los ciclistas difieren drásticamente entre los diferentes países y ciudades, las investigaciones muestran que, en general, los beneficios para la salud pública de alentar a las personas a andar en bicicleta superan con creces los costos. Muchas más personas mueren de enfermedades crónicas relacionadas con la falta de ejercicio físico y la mala calidad del aire que en accidentes de tránsito.

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

Y no solo la salud de los ciclistas mejora cuando las ciudades promocionan las bicicletas como medio de transporte. La potencia del pedal produce cero emisiones de carbono, un gran beneficio para el medio ambiente. Las cifras de las Naciones Unidas predicen que la población mundial llegará a 9,8 mil millones para el año 2050, y el 68 % de las personas habitarán en las ciudades.

Por lo tanto, alentar el uso del transporte con cero emisiones como las bicicletas no solo es bueno para nosotros, sino también para el planeta. Lograr una movilidad sostenible a nivel mundial es uno de los mayores retos que enfrentan las naciones a fin de cumplir las metas del Acuerdo de París, consistentes

con reducir las emisiones relacionadas con el transporte de 7,7 gigatoneladas de CO2 actualmente, a ubicarse entre 2 y 3 gigatoneladas para 2050. Según el Banco Mundial (2017), un aspecto crucial para reducir las emisiones de CO2 radica en la transición del transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial.1

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

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

Table with 2 columns: OBJETIVO INCONDICIONAL and OBJETIVO CONDICIONAL. Rows include COLOMBIA, MEXICO, CHILE, and BRASIL with their respective emission reduction goals.

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.

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

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

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.

SECTOR	PRINCIPALES OPORTUNIDADES DE MITIGACIÓN
Agricultura, Forestal y Cambio de Uso del Suelo	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de la deforestación Plantaciones forestales comerciales y sistemas agroforestales Restauración ecológica (restauración, rehabilitación y recuperación) Sistemas agroforestales con alto potencial de captura de carbono Medios agrícolas de fertilización (cultivos de papa y arroz) Ganadería sostenible (sistemas tropicales intensivos, pastoreo racional) Métodos más eficientes de uso del suelo (manejo de la tierra)
Energía	<ul style="list-style-type: none"> Eficiencia energética en sectores de demanda, transformación y producción Riesgos de redes inteligentes Pensamientos de energías renovables Esquemas de generación con fuentes no convencionales y sistemas híbridos más estrategias de eficiencia energética para Zonas No Interconectadas Reducción de pérdidas de transporte de energía Participación de demanda mediante esquemas de precios y de incentivos Captura y almacenamiento de carbono
Industria	<ul style="list-style-type: none"> «Eficiencia energética (calderas, hornos, motores) Sustitución de carbón por biomasa y/o general introducción de combustibles de menor carbono intensivos Diseños tecnológicos en procesos productivos
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> Estándares de rendimiento y conducción verde Renovación de la flota Vehículos eléctricos (uso de combustibles de menor carbono intensivo) Promoción del transporte público (Sistemas públicos de bicicletas) Desincentivos al uso del automóvil privado: Cobros por congestión Transporte multimodal (flotas y ferrocarril) Optimización transporte carga
Vivienda	<ul style="list-style-type: none"> Eficiencia energética e integración de energéticas más limpias (sustitución de bombillas incandescentes, mejora en eficiencia de aires acondicionados y estufas a gas natural; calefacción y climatización de viviendas; uso de energía solar) Renovación de viviendas Materiales y métodos de construcción de diseño y construcción Ciudades sostenibles
Recursos	<ul style="list-style-type: none"> Aprovechamiento de residuos sólidos (compostaje) Captura y quema de metano en vertederos 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 la 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%. 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 recursos³.

V. Marco Jurídico

A. Marco Constitucional

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).

“PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD EN MATERIA DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE Alcance

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

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

² Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] < <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3%3B3micos/3918.pdf> >

³ 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%3B3micos/3918.pdf> >

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”.

“PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA-

Perspectivas en que se concreta

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

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

⁴ Sentencia C-443/09.
⁵ Sentencia C-449/15.

desde los niveles centrales de la administración. Asimismo, el hecho de que los Estados sean los sujetos internacionalmente responsables por el cumplimiento de los compromisos ambientales exige la adopción de políticas domésticas coherentes, cuya unidad se refleje fuera de las fronteras nacionales. Esta coherencia solo se garantiza mediante la dirección y coordinación de la política ambiental por parte de la autoridad central, pues, tal como lo indica el artículo 226 de la Constitución Política, la función de promover las relaciones internacionales ecológicas está en cabeza del Estado, sobre las bases de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional”.

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 afectación al ambiente producto de las actividades humanas o desastres naturales, entendiéndose un impacto se produce por cualquier alteración en el medio biótico, abiótico osocioeconómico, ya sea adversa o beneficiosa, total o parcial, siempre que pueda ser atribuido al desarrollo de una obra, actividad o hecho de la naturaleza”.

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, previniendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros. (Énfasis fuera del texto).

Artículo 78.

La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las

⁶ Sentencia 462/08.
⁷ Sentencia T-227/17.

<p><i>disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.⁸</i></p> <p>Podemos evidenciar que es obligación constitucional del estado garantizar la óptima calidad de la prestación de los servicios, conforme a políticas públicas que el mismo deba estructurar y más procura y garantía de un ambiente sano y las protección de los bienes de interés públicos como son los recursos naturales además de velas por un ambiente sa</p> <p>Sentencia C-293 Abril 23 de 2002 Expediente D-3748</p> <p>Los principios generales que deben guiar la política ambiental, corresponden a las autoridades ambientales en correlación directa con las obligaciones estatales, pues estas están enfocadas al principio de precaución, con lo cual existe un peligro latente grave e irreversible al ambiente, el número de emisiones de CO2 emitidas en las ciudades atentan directamente con el bienestar de las población, por eso corresponde a las entidades gubernamentales adoptar medidas eficaces para evitar la degradación del medio ambiente.</p> <p>B. Marco Legal</p> <p>El presente proyecto se encuentra cimentado en los siguientes preceptos jurídicos:</p> <p>1. LEY 105 DE 1993</p> <p>"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."</p> <p>En su artículo segundo, la presente ley se refiere a los principios fundamentales en su literal B, de la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. En el artículo tercero se manifiesta los principios fundamentales del transporte público argumentando el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad, de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DEL ACCESO AL TRANSPORTE: <p>El cual implica:</p> <p>a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.</p> <hr/> <p>⁸Artículo 78 Constitución Política</p>	<p>b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE: <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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>2. LEY 336 DE 1996. "ESTATUTO GENERAL DE TRANSPORTE"</p> <p>La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.</p> <p>En su artículo cuarto fundamentan. 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. correlativamente en la presente ley en su artículo quinto. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la relación 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>3. LEY 769 DE 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".</p> <p>El articulado del presente Código rige en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.</p>
<p>En su artículo sesenta y ocho nos enuncian la utilización de los carriles. Los vehículos transitan de la siguiente forma:</p> <p>Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, tramitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.</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.</p> <p>CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS.</p> <p>En el artículo noventa y cuatro se enuncian las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. • Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro. • 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. • No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohiban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello. • Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. • No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo para sobrepasar. • Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo sesenta y nueve de la presente ley. • Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. • La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo. <p>4. LEY 1083 DE 2006. "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Esta ley es promulgada con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así</p>	<p>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>Su primer artículo es establecido con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo 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>5. LEY 1811 DE 2016. "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito".</p> <p>La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>En su artículo primero nos enuncia el objeto de la presente ley que tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>Continuando con el artículo cuarto frente al uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.</p> <p>Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>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 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 refleje luz roja.

6. Ley 1955 de 2019 "Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022 "pacto por colombia, pacto por la equidad".

ARTÍCULO 96°. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS Y ÁREAS METROPOLITANAS. Modifíquese el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, el cual quedará así: **ARTÍCULO 1. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS Y ÁREAS METROPOLITANAS.** 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, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.

Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actualizadas de manera cuatrifrial considerando los constantes avances en los energéticos y en las tecnologías.

urbano, logística, TIC's, dispositivos electromecánicos, entre otros con el fin de garantizar que la oferta y la demanda estén balanceadas de cara a la calidad y la eficiencia.

Los principales componentes de un SBP son un complejo conjunto (Ver Imagen 1) compuesto por:

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



Imagen 1. Componentes de un SBP¹¹.

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

¿Por qué es necesario?

Mejora de la Movilidad Urbana

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

¹¹ Montezuma, R., P. 11, 2015.

VI. Consideraciones del Ponente

A. Conveniencia Social y Económica

Los daños que la humanidad ha generado al planeta bien sea por su forma de vida o por la forma en la que depreda a su paso recursos, han hecho que los ciudadanos a nivel mundial desarrollen un despertar de conciencia y desarrollen un aumento en la responsabilidad asociada al cuidado y protección del planeta, enfocado a un desarrollo sustentable. Este proyecto tiene como base tres principios fundamentales:

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

Lo anterior a través de Sistemas de Bicicletas Públicas (SBP) los cuales pueden definirse como un sistema que "permite tomar y retornar bicicletas en cualquiera de las estaciones, las cuales están ubicadas dentro de un perímetro determinado y a una distancia relativamente corta entre ellas (400 a 600 metros). Las bicicletas están a disposición, para abonados permanentes o temporales, la mayor parte del día y del año, e incluso las hay hasta 24 horas todo el año. Por lo general, se permite su uso gratuito 30 o 45 minutos para lograr un alto número de viajes de proximidad. Se han consolidado como un instrumento efectivo de fomento del uso diario de la bicicleta para nuevos usuarios de la misma"⁹.

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

¿Qué es un Sistema de Bicicletas Públicas?

Es un nuevo sistema de movilidad pública, que involucra el autoservicio,

se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por lo general por medios automatizados, aunque también existen medios manuales, para facilitar el uso urbano de este vehículo. Se trata ante todo de un sistema público para fomentar el uso urbano de la bicicleta en viajes de corta distancia y duración (por lo general alrededor de 30 minutos), entre personas previamente inscritas e identificadas, quienes para el uso de la bicicleta deben tomarla en una estación preestablecida y retornarla después de su uso a la misma o a otra estación, todo dentro de un área de funcionamiento del sistema.¹⁰

A pesar de que el sistema puede pensarse sencillo, requiere de un entramado complejo en el que se ven articulados muchos componentes de los que las bicicletas tan sólo son el 10-15% del costo de implantación y operación del sistema. En sí, este es un sistema más complejo, pues agrupa mobiliario

⁹Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF: Fundación Ciudad Humana. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

¹⁰ Montezuma, R. 2015, p. 10

Según un nuevo estudio de INRIX, empresa especialista en el sector transporte, a 2018 los bogotanos padecieron los peores embotellamientos a nivel latinoamericano y a nivel mundial, según muestra la siguiente imagen¹², los bogotanos desperdiciaron en promedio 11 días al año (272 horas), en el tráfico, en Ciudad de México pasaron 218 horas y en Bello Horizonte 202 horas.

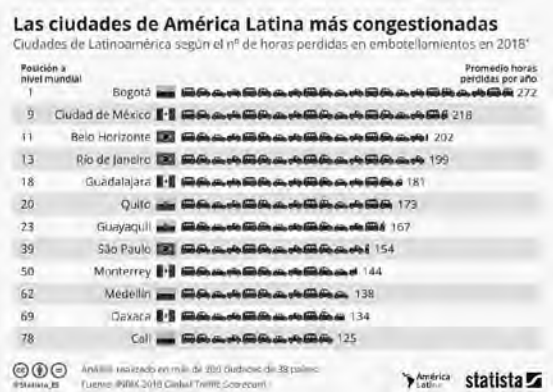


Imagen 2. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019.

Lograr un uso masivo de la bicicleta como medio de transporte tiene un importante efecto en bajar el nivel de congestión de las vías, lo que al mismo tiempo repercute en la disminución del consumo de combustibles fósiles y con ello un efecto favorable para el ambiente. 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 Públicas", 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 local¹³.

El fin último de las ciudades latinoamericanas es reducir la congestión, todo esto a través de formas sustentables de movilidad como la bicicleta, no obstante y aun cuando las ciudades han dispuesto un aparato administrativo enfocado en el uso de este medio de transporte, existe un alto déficit en los datos sobre el ciclismo urbano y en la disponibilidad de información para los usuarios. La existencia de estos

¹² Statista. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019. [En línea] <https://es.statista.com/grafico/17001/las-ciudades-de-america-latina-con-mas-horas-perdidas-en-embotellamientos/>

¹³ Institute for Transportation & Development Policy (Mexico). Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Públicas. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] < <https://3gozaa3xobp499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/12/Gu%C3%ADa-Bici-P%C3%BAblica-ITDP-Mexico.pdf> >

departamentos es crucial para el apoyo al uso de la bicicleta. La regulación sobre su uso tiene como objetivo proteger al ciclista, al igual que aclarar sus responsabilidades en la vía sin que ello genere una política restrictiva hacia el uso. Esto ayudará a reducir los accidentes que involucran a usuarios vulnerables: motociclistas, ciclistas y peatones. Más del 50% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito en la región son usuarios vulnerables. Esto equivale aproximadamente a 50.000 víctimas¹⁴.

Medio ambiente:

Los cambios y transformaciones que hoy vive el mundo tienen en su mayoría un componente medioambiental, toda vez que es indispensable propender por la disminución y mitigación efectiva de los efectos producidos por el cambio climático causado por la humanidad. La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, dado su gran impacto en la salud de la población, el medio ambiente, los cultivos y el deterioro de la infraestructura. En Colombia, el monitoreo y control de la contaminación atmosférica ha tomado día a día mayor relevancia, debido a que, según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire. A nivel nacional, el Departamento Nacional de Planeación estimó que durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades. Adicionalmente, los costos ambientales asociados a la contaminación atmosférica en Colombia mostraron un incremento durante los últimos años pasando de 1,1% del PIB de 2009 (\$5,7 billones de pesos) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12 billones de pesos) siendo el 1,93% del PIB en 2015 (\$15,4 billones de pesos), lo cual pone en evidencia la necesidad de seguir implementando estrategias para controlar, evaluar y monitorear estas sustancias¹⁵.

Los SBP reducen la congestión vial y mejoran la calidad del aire y su aporte es muy evidente, puesto que la bicicleta pública ofrece una alternativa de transporte para viajes cortos que de otra manera tendrían que hacerse en auto. Desde Noviembre del 2011, los 22.000 miembros del sistema de bicicletas públicas en Washington D.C., han reducido cerca de 4.4 millones el número de millas recorridas en auto (LDA Consulting 2012). Igualmente, ofrecen un servicio complementario al transporte público, brindando una alternativa a los viajes cortos que de otra forma, se habrían realizado en transporte público o en automóvil como se enunció anteriormente¹⁶.

Según el IDEAM, en sus informes del estado de la calidad del aire, 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 producidas principalmente por vehículos pesados que utilizan diésel como combustible, y que pueden transportar material muy peligroso para el cuerpo como metales pesados, compuestos orgánicos y virus, afectando de este modo las vías respiratorias. Algunos de los contaminantes nocivos que se encuentran en el aire como el óxido de nitrógeno y el material particulado provienen como se mencionó anteriormente de fuentes móviles como los vehículos operados mediante diésel, y según World Wildlife Fund (WWF) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU),

¹⁴ Revista Vial. (2015). La bicicleta como eslabón clave para mejorar la movilidad urbana. [En línea] Recuperado de: <http://revistavial.com/ta-bicicleta-como-eslabon-clave-para-mejorar-la-movilidad-urbana/>
¹⁵ IDEAM - Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales. Contaminación y Calidad Ambiental, Contaminación Atmosférica, Calidad del Aire. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-atmosferica/calidad-del-aire>
¹⁶ Instituto de Políticas para el Transporte y el desarrollo (ITDP). Guía para la Planeación del Sistema de Bicicleta Pública, 2015, p. 14

aproximadamente una cuarta parte de las emisiones globales de CO2 tienen su fuente en el transporte, lo cual deja a la movilidad como uno de los principales desafíos en materia ambiental y social.

Seguendo al IDEAM, todos los municipios cuya población sea mayor a 50.000 habitantes o aquellos en los cuales se evidencie una problemática de contaminación del aire, deben contar con un Sistema de Vigilancia (Resolución 650/2010 del entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial). Sin embargo en Colombia hay ciudades como Riohacha (Guajira), Soledad (Atlántico), Cartagena (Bolívar), Sincelajo (Sucre), Apartado (Antioquia), Barrancabermeja (Santander), Villavicencio (Meta), Buga, Palmira y Tuluá (Valle del Cauca) y Florencia (Cauquetá), entre otras, que no cuentan con este monitoreo.

A nivel nacional, las zonas que mayor afectación presentan por importantes niveles de contaminación atmosférica son¹⁷: el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, las localidades de Puente Aranda y Kennedy en Bogotá (El suroccidente de Bogotá es la zona más contaminada por material particulado (localidad de Kennedy) de todo el país), el municipio de Ráquira en Boyacá y la zona industrial de ACOPI en el municipio de Yumbo (Valle del Cauca).

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

Característica	Prom. Pasajeros Transportados	Emisiones PM _{2.5} (g/Km-pasajero)	Emisiones CO (g/Km-pasajero)	Emisiones NMVOC (g/Km-pasajero)	Emisiones NOx (g/Km-pasajero)
Bicicletas	1	0	0	0	0
Vehículos particulares (lívidanos)	2	0,0011	1,2100	0,1030	0,1145
Buses antes del 2015	90	0,0024	0,0271	0,0051 Dado como THC-CH ₄	0,1189 Dado como NO ₂ eq
Busetas antes del 2015	50	0,0044	0,0488	0,0093 Dado como THC-CH ₄	0,2140 Dado como NO ₂ eq

¹⁷ Para el año 2015 las estaciones más contaminadas fueron: PM10: Estación Carvajal - Sevillana - (Bogotá), Colegio (Ráquira), La Jagua Via (Cesar) y Exito San Antonio (Medellin) presentaron las concentraciones más altas. PM2.5: Estación Metro (La Estrella), Plan Bonito (Cesar) y Carvajal - Sevillana - (Bogotá) presentaron las concentraciones más altas. Recuperado de: <<https://www.elspectador.com/noticias/medio-ambiente/medellin-y-bogota-las-ciudades-con-la-peor-calidad-de-aire-en-colombia/>>
¹⁸ Respuesta emitida por el Ministerio de Ambiente a la solicitud de información MADS E- 2019-4176.

Buses año 2015 en adelante	90	0,0005	0,0025	0,0002 Dado como THC-CH ₄	0,0602 Dado como NO ₂ eq
Busetas año 2015 en adelante	50	0,0009	0,0045	0,0004 Dado como THC-CH ₄	0,1355 Dado como NO ₂ eq

Es importante señalar que de acuerdo con un estudio presentado en 2018 por el DNP, la degradación ambiental en Colombia tuvo un costo de 16,6 Billones de pesos (2,08% del PIB de ese año), donde 12,2 Billones de pesos fueron causados por la mala calidad del aire en las áreas urbanas (1,5% del PIB), lo cual demuestra que el daño ambiental tiene claros efectos económicos a considerar. Es fundamental señalar que es el transporte, el responsable del 80% de las emisiones de tipo PM_{2.5} y que las fuentes fijas aportan el 20% restante, lo cual demuestra que es el transporte el principal factor de afectación atmosférica de las ciudades y de la salud pública. Por otro lado, es evidente que la bicicleta genera soluciones en términos de contaminación y también de movilidad, pero es necesario que esta venga acompañada de medidas enfocadas en la reducción del uso de todo el transporte motorizado.

Beneficios para la Salud

La actividad física, es cualquier movimiento del cuerpo que genere un gasto energético y puede relacionarse con actividades como trabajar, jugar, realizar actividades del hogar y otras como las recreativas, no debe confundirse con el ejercicio el cual es una subcategoría de esta pero es planeado, estructurado repetitivo y posee metas específicas, lo que debe tenerse en cuenta es que toda actividad física es beneficiosa para la salud. Según la OMS, la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo a nivel mundial, pues aumenta el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles como cáncer, diabetes y enfermedad cardiovascular. Los datos asociados a la inactividad física son alarmantes, en el mundo uno de cada cuatro adultos no practica suficiente actividad física y el 80% de los adolescentes en el mundo tampoco lo hacen, por ello el 56% de los miembros de la OMS han puesto en marcha políticas direccionadas al aumento de la actividad física y la meta es incrementarla en un 10% para el 2025¹⁹, pues las personas que no hacen suficiente ejercicio físico presentan un riesgo de mortalidad entre un 20% y un 30% superior al de aquellas que son lo suficientemente activas.

Esa organización considera que en niños y adolescentes (5-17 años) la actividad física debe ser al menos de 60 minutos diarios, con actividades que fortalezcan huesos y músculos al menos 3 veces a la semana. En adultos de (18 a 64 años de edad) el ideal son 150 minutos de actividad física moderada a la semana, o 75 de una actividad intensa, lo deseado sería combinar ambos tipos de actividades, así como 300 minutos semanales generarían mayores efectos en la salud, con 2 o más días de fortalecimiento muscular ejercitando grandes conjuntos musculares. Finalmente para adultos mayores (65 años en adelante), se recomiendan 150 minutos semanales de actividad moderada o 75 de actividad

¹⁹ Organización Mundial de la Salud. Actividad Física. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>

intensa, pero 300 minutos generarían mayores beneficios, en esta edad la práctica de actividad física mejora el equilibrio y previene caídas al realizarse 2 a 3 veces por semana²⁰.

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

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

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

- Reducción de riesgo de aparición de enfermedades crónicas no transmisibles como la hipertensión, diabetes, enfermedades cardiovasculares y pulmonares, y otras mencionadas anteriormente
- Pedalear mejora el ritmo cardiaco en cuanto a su eficiencia pues disminuye la cantidad de latidos por minuto y la tensión arterial, contribuye a la eliminación del colesterol malo y a retener el bueno, baja los triglicéridos, aumenta la elasticidad de los vasos arteriales mejorando la circulación y previniendo en 50% el riesgo de infarto y otras cardiopatías, disminuye la adherencia y agregación plaquetarias (implicada en los infartos de miocardio).
- Fortalece músculos y huesos: Pedalear activa la mayoría de los músculos del cuerpo, especialmente los de la parte inferior (cuádriceps, glúteos y gemelos), así como la región lumbar, abdominal, los hombros y la espalda, lo que repercute en fortalecimiento de los huesos sin desgaste de las articulaciones, por lo que adicionalmente se indica en personas con artrosis²¹.
- Mejora el equilibrio y la coordinación: Montar bicicleta activa todos los sentidos, músculos y huesos, estimulando el cerebro y todo el sistema nervioso, activando el sistema corporal de equilibrio y coordinación, características que lo hacen además recomendable en todas las etapas de la vida, desde la infancia hasta la vejez.
- Mejora la respuesta ante infecciones: Usar frecuentemente la bicicleta como medio de transporte o recreación estimula la producción de células blancas que se encuentran en la sangre y nos defienden de las bacterias que nos generan infecciones.
- Reduce el peso corporal pues ayuda a la quema de grasa sobrante al aumentar el ritmo metabólico.

²⁰ Organización Mundial de la Salud. Actividad Física. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>
²¹ Alcaldía Mayor de Bogotá. Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud>

- Disminuye las necesidades de insulina, y mejora la tolerancia a la glucosa.
- Disminuye la ansiedad y la depresión. Mejora el sentimiento de bienestar.
- Mejora la resistencia al trabajo.
- La bicicleta reduce el estrés en las articulaciones, existen estudios que afirman que el pedaleo mejora los síntomas del parkinson, pues tiene propiedades neuro restauradoras y neuroprotectoras, por la liberación de neurotrofinas y dopamina.²²

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

Referentes Nacionales

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

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

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

Referentes Internacionales

Esta nueva forma de transportarse ha ido creciendo con fuerza a nivel mundial, ahora son más los países que sumados a Dinamarca (país ciclista) han incorporado este medio de transporte como una alternativa viable, sostenible y segura. Por ejemplo, en Londres existe un SBP enfocado al alquiler llamado Barclays Cycle Hire, se estima que se han realizado más de 22 millones de viajes desde el 2010 y que un usuario puede hacer uso de más de 8.000 bicicletas en 500 estaciones, para lo cual debe realizar un pago de acuerdo al tiempo que utilice este servicio. Si el usuario solo "alquila" el servicio durante 30 minutos este será gratis, pero si lo utiliza por 2 horas puede costar £ 6,00, por 6 horas £ 35,00, y así se establecen unos rangos de precios con el fin de desincentivar los recorridos largos y poder rotar las bicicletas a más usuarios. Si las bicicletas no se devuelven en 24 horas o presentan algún daño, se llega a aplicar una multa hasta por £ 300.00²³. 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.

²²Universidad de la Laguna. Beneficios del uso de la bicicleta. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] https://www3.gobiernodecanarias.org/santidad/scs/content/eb746e4a-99ce-11e3-87a8-b75a262fb22d/ULL_Beneficios_Uso_Bicicleta.pdf

²³Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <https://freetoursbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/>.

De las 7.000 unidades disponibles, 6.000 son mecánicas y 1.000 eléctricas, existen 425 estaciones mixtas (para eléctricas y mecánicas) y 3 tipos de sistemas de acceso al servicio (tarjeta inteligente, aplicación móvil y teléfono inteligente con tecnología NFC), entre otros²⁴. 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), funciona a través de una tarjeta de abono, nominal, unipersonal e intransferible que reconoce al usuario en el sistema²⁵.

Presentes en el continente americano, se encontraron este tipo de sistemas en ciudades como Washington, Ciudad de México y Medellín. Con respecto a Washington, cuenta con un sistema llamado Capital Bikeshare, el cual es un servicio de bicicletas compartidas del Metro D. C., con más de 4.300 bicicletas y más de 500 estaciones en 6 jurisdicciones: Washington D. C., Arlington, VA, Alexandria, VA, Montgomery, MD, Prince George's County, MD y Fairfax County, VA. Este sistema está diseñado para viajes rápidos, articulados a los sistemas de transporte urbanos: los viajes menores a 30 minutos no tienen costo alguno, los viajes de 60 minutos tienen un costo de 2 dólares, y existen viajes para turistas en los cuales se puede alquilar el servicio de bicicletas por 24 horas, e incluso por 3 días y su precio varía dependiendo del tiempo del servicio²⁶. 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 bicicletas²⁷.

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 2014²⁸ y sigue creciendo rápidamente.

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

²⁴ Página oficial Bicing. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] www.bicing.barcelona.es/nou-servi-bicing.

²⁵Ajuntament de Barcelona. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/servicios/la-bicicleta-p%C3%B0BAblica>.

²⁶Day Passes. Recuperado el 6/02/2019. Página oficial [En línea] www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes.

²⁷ ¿Qué es Encicla? Recuperado el 6/02/2018. Página oficial [En línea] <http://www.encicla.gov.co/acercal>.

²⁸ 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>.

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.²⁹

B. Conceptos

Durante el trámite de este proyecto fue recibido concepto de la Alcaldía Mayor de Bogotá el cual fue ampliamente considerado por los ponentes durante la elaboración de la ponencia para primer debate.

- **Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible**

Esta cartera manifiesta en su concepto que ha acompañado campañas enfocadas en la reducción de emisiones mediante la promoción del transporte activo no motorizado como programas de bicicletas públicas, eco-conducción, espacios técnicos académicos y eventos como la semana por la movilidad ambiental y sostenible.

A la fecha el parque automotor colombiano depende de un 98,7% de combustibles fósiles (BECO, 2018) convirtiéndolo al transporte en uno de los principales generadores de contaminación (12% de emisión de gases efecto invernadero (BUR, 2014) y 80% de partículas finas (IDEAM, 2018)).

En Colombia, dice la cartera, en 2015 en Bogotá, Medellín y Cali, se transportaban 4,5 millones de personas en promedio en transporte masivo e integrado y 8,7 millones de viajes en taxi, transporte particular y motocicletas, pero tan sólo 1,04 millones de viajes se realizaron en bicicleta. De igual manera, el Ministerio ha expresado anteriormente que es científicamente conocido que la movilidad activa, fomenta la movilidad, un ambiente más sano e incluso beneficios económicos.

Respecto al articulado manifiestan que:

- Frente al objeto de la iniciativa, el uso de la bicicleta no sólo contribuye a la disminución del CO₂ sino también otros contaminantes como material particulado, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno NO_x, emitidos principalmente por fuentes móviles.

Conveniencia: Manifiestan compartir su interés por el uso de la bicicleta y alienta a trabajar con los lineamientos de otras carteras con el fin de analizar el alcance y aspectos de la iniciativa, con regulaciones, iniciativas, planes y proyectos que se adelantan en el país.

VII. Derecho comparado y experiencia internacional.

Ciudad	País	Nombre del sistema	Agencia Implementadora	Nombre del Operador	Tipo de Operador
Ciudad de México	México	Ecobici	Secretaría del Ambiente del Distrito Federal	Clear Channel	Privado

²⁹ 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.

Ciudad	País	Sistema	Agencia Implementadora	Operador	Tipo de Operador
Barcelona	España	Bicing	Ciudad de Barcelona Consejo de Seguridad y Departamento de Movilidad	Clear Channel (Subcontrato a Grupo Delfin y Ciudad de Barcelona)	Privado
Taipei	Taiwan	You Bike	Departamento de transporte de Taipei	Giant Bicycles	Privado
Londres	Reino Unido	Barclay Cycle Hire	Transporte para Londres	Sercu Group	Privado
Boulder	E.E.U.U	Boulder B-Cycle	Gobierno de la Ciudad de Boulder	Boulder Bike Share DbA Boulder Bicycle	Sin Fines de Lucro
Chattanooga	E.E.U.U	Bike Chattanooga	Outdoor Chattanooga	Alta Bicycle Share	Privado
Denver	E.E.U.U	Denver B-Cycle	Ciudad y Condado de Denver	Denver Bike Sharing	Sin Fines de Lucro
Madison	E.E.U.U	Madison B-Cycle	Gobierno de la Ciudad de Madison Wisconsin	Trek Bicycle Corporation	Privado
Minneapolis	E.E.U.U	Nice Ride	Nice Ride Minnesota	Nice Ride Minnesota	Sin Fines de Lucro
Nueva York	E.E.U.U	Citi Bike	Departamento de Transporte de NY	Alta Bicycle Share	Sin Fines de Lucro
San Antonio	E.E.U.U	San Antonio B-Cycle	Oficina de Sustentabilidad	San Antonio Bike Share	Sin Fines de Lucro
Washington DC	E.E.U.U	Capital Bici Share	Consejo de Washington	Alta Bicycle Share	Privado ³⁰

A Nivel Europeo

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

³⁰Biblioteca Felipe Herrera del Banco Interamericano de Desarrollo. Guía Para la Estructuración del Sistema de Bicicletas Compartidas. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Guia-para-la-estructuracion-de-sistemas-de-bicicletas-compartidas.pdf>

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

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

#	City	Country	Size	Pop.	Area	Pop. Density	Pop. Growth	Pop. Change	Pop. Change %	Pop. Change (10y)	Pop. Change (20y)	Pop. Change (30y)	Pop. Change (40y)	Pop. Change (50y)	Pop. Change (60y)	Pop. Change (70y)	Pop. Change (80y)	Pop. Change (90y)	Pop. Change (100y)	Total Score	
1	Utrecht	Netherlands	S	334,000	134	2,493	78.9	82,46	37.8	38,87	49,78	57,77	67,87	77,97	87,97	97,97	107,97	117,97	127,97	137,97	77.84
2	Munster	Germany	S	317,4	119,29	2,661	83.04	89,43	39.19	37,21	48,04	57,28	67,00	76,00	85,00	94,00	103,00	112,00	121,00	130,00	65.93
3	Antwerp	Belgium	S	216,7	28,501	7,601	84.9	77,05	11.87	34,28	73,0	117,0	157,0	200,0	244,0	289,0	334,0	379,0	424,0	469,0	62.00
4	Copenhagen	Denmark	M	619	29,501	104	29,44	66,02	81.0	12,47	15,15	18,34	21,53	24,72	27,91	31,10	34,29	37,48	40,67	43,86	60.44
5	Amsterdam	Netherlands	M	854,2	21,001	177	17,938	94,49	77.0	43,72	59,90	76,07	92,24	108,41	124,58	140,75	156,92	173,09	189,26	205,43	60.24
6	Malmö	Sweden	S	318,9	30,001	3,77	43,71	50,87	5,89	74,69	48,15	9,48	12,43	15,38	18,33	21,28	24,23	27,18	30,13	33,08	55.88
7	Hangzhou	China	L	54,30	30,001	171	476,78	744	85,06	13,0	13,70	14,40	15,10	15,80	16,50	17,20	17,90	18,60	19,30	20,00	55.55
8	Bern	Switzerland	S	132,7	5,001	3,68	40,38	73,78	14,19	11,10	18,15	25,20	32,25	39,30	46,35	53,40	60,45	67,50	74,55	81,60	48.78
9	Bremen	Germany	M	58,86	2,001	138	334,85	87,34	87,5	18,64	59,78	94,94	130,10	165,26	200,42	235,58	270,74	305,90	341,06	376,22	47.88
10	Hannover	Germany	M	58,83	9,001	2,99	77,32	82,3	78,86	13,31	13,68	14,05	14,42	14,79	15,16	15,53	15,90	16,27	16,64	17,01	46.70

Imagen 3. Estas son las mejores ciudades del mundo para ser ciclista/ Coya

Imagen 3. Estas son las mejores ciudades del mundo para ser ciclista³¹

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

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

³¹Estas son las mejores ciudades del mundo para ser ciclista. [En línea] <https://es.weforum.org/agenda/2019/06/estas-son-las-mejores-ciudades-del-mundo-para-ser-ciclista/>



Imagen 4. Más ciclistas en un país significa menos choques fatales³²

Como lo muestra el gráfico anterior, aumentar la cantidad de ciclistas en una ciudad puede reducir la cantidad de muertos en accidentes. Un informe reciente de la OCDE³³ sobre seguridad de las bicicletas encontró mejores niveles de conciencia en lugares con un alto número de ciclistas, carriles para bicicletas y otras infraestructuras de apoyo.

A Nivel Latinoamericano

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

- Rosario es una de las principales ciudades argentinas que tienen mayores índices de uso de bicicletas.
- Bogotá es la segunda urbe con mayor número de viajes en bicicleta reportados por día (611.472).
- Santiago de Chile es la tercera con mayor cantidad de viajes de bicicleta por día con 510.569.

³² Statista. More Cyclists In A Country Means Fewer Fatal Crashes. recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://www.statista.com/chart/3261/more-cyclists-in-a-country-means-fewer-fatal-crashes/#:~:text=Both%20motorists%20and%20cyclists%20need,and%20the%20safety%20level%20improves.>

³³ Cycling Safety Summary and Conclusions, OCDE, recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cycling-safety-roundtable-summary.pdf>

Estos datos se desprenden de un estudio sobre 56 ciudades de América Latina y el Caribe que presentó el Banco Interamericano de Desarrollo en 2015 para impulsar el uso de la bicicleta³⁴.

Porcentaje de viajes realizados en bicicleta

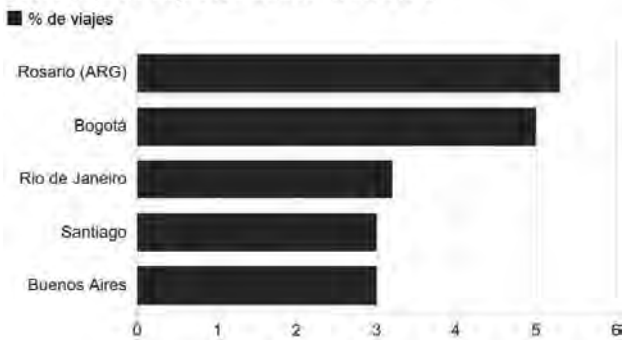


Imagen 5. Cuáles son las mejores ciudades de América Latina para andar en bicicleta³⁵

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

VIII. 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:

“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

³⁴ Cuáles son las mejores ciudades de América Latina para andar en bicicleta [En línea] <https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades>

³⁵ Cuáles son las mejores ciudades de América Latina para andar en bicicleta [En línea] <https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades>

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 público, 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 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al 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.

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.

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 mayores gastos 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.

IX. Análisis sobre posible conflicto de interés

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente:

Se presume que no hay motivos que puedan generar un conflicto de interés para presentar esta iniciativa de ley.

Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley.

Sin embargo, se debe tener presente que, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o un impedimento.

X. Bibliografía

1. Ayuntamiento Barcelona. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/servicios/la-bicicleta-p%C3%ABlica>.
2. Alcaldía Mayor de Bogotá. Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] https://boqota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud
3. Banco Mundial (2017). Movilidad. Recuperado el 24/01/2019. [En línea] <www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility>.
4. BBC de Londres. Cuáles son las mejores ciudades de América Latina para andar en bicicleta. [En línea] <https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades>
5. Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] https://freetoursbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/
6. Bicing. El nuevo servicio Bicing. Recuperado el 6/02/2019. [En línea] www.bicing.barcelona.es/nou-servei-bicing>.
7. Biblioteca Felipe Herrera del Banco Interamericano de Desarrollo. Guía Para la Estructuración del Sistema de Bicicletas Compartidas. [En línea] <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Guia-para-la-estructuracion-de-sistemas-de-bicicletas-compartidas.pdf>
8. Day Passes. Short-term passes are perfect for tourists and visitors. Explore metro DC on two wheels! Recuperado el 6/02/2019. Página oficial [En línea] www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes>.
9. Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Compes/Econ/C3%B3micos/3918.pdf>.
10. Dr. Humberto Antonio Sierra Porto. 10 de Octubre de 2009. Procedencia de pronunciamiento de fondo sobre norma declarada exequible. Corte Constitucional. Sentencia C-443/09.
11. Dr. Jorge Iván Palacio Palacio Sentencia 16 de Julio de 2015. Facultad Conferida al Ministerio del Ambiente, Para Definir las Bases de Depreciación de Recursos Naturales por Contaminación y Fijación de Tasas Retributivas y Compensatorias C-449/15.
12. Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra 14 de mayo de 2018 Demanda de inconstitucionalidad contra los numerales 16 y 36 del artículo 5º de la ley 99 de 1993 Sentencia 462/08.
13. Dr. Luis Guillermo Guerrero Pérez 20 de abril de 2017 Justicia Ambiental y Control Ambiental Sentencia T-227/17.
14. El Espectador. Medellín y Bogotá, las ciudades con la peor calidad de aire en Colombia. Recuperado el 23/11/2016 [En línea] <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/medellin-y-bogota-las-ciudades-con-la-peor-calidad-de-aire-en-colombia/>
15. IDEAM - Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales. Contaminación y Calidad Ambiental, Contaminación Atmosférica, Calidad del Aire. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire
16. Institute for Transportation & Development Policy (México). Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Pública. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] <https://gozooa3xxbpb499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/12/Gu%C3%ADA-Bici-P%C3%ABlica-ITDP-Mexico.pdf>.

17. 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/Compes/Econ/C3%B3micos/3918.pdf>.
18. Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF: Fundación Ciudad Humana. Retrieved from http://scloteca.caf.com/handle/123456789/145
19. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. Cycling Safety Summary and Conclusions, recuperado el 10/09/2020, [En línea] https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cycling-safety-roundtable-summary.pdf
20. Organización Mundial de la Salud. Actividad Física. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity
21. Respuesta emitida por el Ministerio de Ambiente a la solicitud de información MADS E- 2019-4176.
22. Revista Vial. (2015). La bicicleta como eslabón clave para mejorar la movilidad urbana. [En línea] Recuperado de: <http://revistavial.com/la-bicicleta-como-eslabon-clave-para-mejorar-la-movilidad-urbana/>
23. Statista. (2019). Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito. [En línea] https://es.statista.com/grafico/17001/las-ciudades-de-america-latina-con-mas-horas-perdidas-en-embotellamientos/
24. Statista. More Cyclists In A Country Means Fewer Fatal Crashes. recuperado el 10/09/2020, [En línea] https://www.statista.com/chart/3261/more-cyclists-in-a-country-means-fewer-fatal-crashes/#:-:text=Both%20motorists%20and%20cyclists%20need,and%20the%20safety%20level%20improves.
25. Universidad de la Laguna. Beneficios del uso de la bicicleta. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] https://www3.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs/contenit/eb746e4a-a9ce-11e3-87a8-b75a262b22d/ULL_Beneficios_Usa_Bicicleta.pdf
26. We Forum. Las mejores ciudades del mundo para ser ciclista. [En línea] <https://es.weforum.org/agenda/2019/06/estas-son-las-mejores-ciudades-del-mundo-para-ser-ciclista/>

XI. Proposición

Por todas las consideraciones anteriores, y en cumplimiento con lo establecidos en la Ley 5 de 1992, solicito a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes dar Segundo debate al Proyecto de Ley N° 091 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones".

[Firma de Wilmer Leal Pérez]

WILMER LEAL PÉREZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

[Firma de León Freddy Muñoz Lopera]

LEÓN FREDDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara
Ponente

[Firma de Mónica Raigoza Morales]

MÓNICA RAIGOZA MORALES
Representante a la Cámara
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA
PROYECTO DE LEY N° 091 DE 2020 CÁMARA

"Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la formulación de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP), para incentivar la movilidad activa, disminuir las emisiones de CO2 y mejorar la salud pública. Conforme a los lineamientos de la Ley 1811 de 2016.

Artículo 2º. 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 accionando por medio de pedales.

- Bicicleta Eléctrica: Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg

- Bicicleta Pública: bicicleta concebida especialmente para trabajo pesado por múltiples viajes diarios, por parte de diversos usuarios y para estar mucho tiempo a la intemperie y expuesta a posibles accidentes, robos y acciones vandálicas. Por todo lo anterior, este tipo de bicicleta es más robusta, pesada (alrededor de 20 kilos) y posee elementos para graduar fácilmente la altura del asiento o sillín. Además, dispone de partes y elementos especiales para diferenciarla de los modelos convencionales, así como de sistemas de fijación (tuercas y tornillos) para llaves no convencionales. Para evitar el contacto voluntario o involuntario de algunas de sus partes con los usuarios, dispone de varios elementos plásticos de protección tanto en la parte frontal (dirección y cabezote) como en la parte trasera (guardabarros o embarraderas y tapa cadenas). En efecto, los cables de frenos, la cadena y los radios de la rueda trasera están cubiertos por grandes protectores plásticos. Pero además, estos elementos también se emplean para fijar anuncios comerciales o de imagen y marca del sistema. Dispone de un canasto o parilla en la parte delantera para portar pequeños objetos, bolsas o maletines. En los sistemas automáticos las bicicletas poseen un elemento de anclaje y una identificación por medio de un tag o etiqueta de Identificación por Radio Frecuencia (RFID, por su sigla en inglés). En unos pocos casos, la bicicleta dispone de un sistema de posicionamiento global GPS, debido a que este elemento puede elevar considerablemente su precio tanto en la adquisición como en la operación. Las que se pueden denominar como bicicletas de 4G, son eléctricas y disponen de una tableta con diversas aplicaciones para gestión del sistema.

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

- Estación: Es la unidad principal del SPB, desde la cual se gestiona el préstamo o el reintegro de una bicicleta pública. Está compuesta por un sistema de registro, préstamo y reintegro, y un punto o elemento de estacionamiento de las bicicletas. Los sistemas pueden ser manuales (punto informativo con un funcionario) o automáticos (terminal, columna o tótem).

- Identificación de Usuarios: Un usuario del SBP será todo aquel que se encuentre afiliado y/o asociado al sistema por medio de un abonamiento de larga o corta duración. Esta identificación se logra por lo general por medio de la asignación de un código único que puede estar dentro de una tarjeta inteligente (con y sin contacto) que dispone de un chip, o por medio de un código manual que el usuario digitará en los teclados del terminal de la estación para solicitar una bicicleta. Este código puede ser permanente o puede ser asignado para cada solicitud por medio de un sistema de telefonía sobre todo a través de smartphones. Además de conocer el perfil de los usuarios, esta identificación busca lograr que estos respalden económicamente su responsabilidad por el uso de la bicicleta por medio de una fianza o garantía la cual, por lo general, se respalda por medio de la tarjeta de crédito del usuario.

- Ente Gestor del SBP: la planeación, puesta en funcionamiento y operación del sistema requiere de una fuerte unidad técnica que lidere el proceso y sea capaz de orientar las grandes decisiones sobre el tipo de sistema o formas de operación y financiamiento. El ente gestor debe ser una unidad con una fuerte capacidad técnica para orientar y monitorear a los diversos actores (públicos o privados) implicados en las diferentes etapas de un SPB. Es indispensable que este ente tenga una muy fuerte articulación con la unidad de la municipalidad encargada del transporte, urbanismo en general y en movilidad no motorizada en particular.

- Sistema Público de Bicicletas o Sistema de Bicicletas Públicas (SBP): red de préstamo temporal de bicicletas a disposición total del público dentro de un espacio predeterminado: pueden ser utilizadas por abonados permanentes o temporales, a partir de un número amplio de estaciones. Estas permiten tomar y retornar bicicletas, en cualquiera de sus ubicaciones, para usarlas en viajes y tiempos cortos durante la mayor parte del día y del año. Por lo general, los SPB buscan un número alto de usos diarios, los cuales se promueven con la gratuidad de los primeros 30, 45 o 60 minutos. Los viajes largos son desincentivados por medio de cobros altos y crecientes por el tiempo adicional.

- Transporte Sostenible: Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y 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, ciclorutas, ciclovias y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.

- Movilidad Activa: Es la capacidad que tiene el ser humano para desplazarse usando el cuerpo, ya sea caminando u otros medios de transporte que aprovechen al ser humano como motor.

Artículo 3º. Principios del SBP. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), estarán orientados por los siguientes principios:

- Accesibilidad. Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistemas de Bicicletas Públicas y toda su infraestructura.
• Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de los SBP y mejorar la movilidad.

- **Crecimiento Sostenible.** Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente.
- **Igualdad.** Dentro de los SBP todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones.
- **Integración multimodal.** Promover la articulación entre todos los medios de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa.
- **Asequibilidad.** Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte.
- **Participación.** Reconocer a los usuarios de los SBP como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público.
- **Planificación.** Acompañar en el marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional a las entidades territoriales en los procesos de planeación, implementación, organización y evaluación de los SBP.
- **Transversalidad y concurrencia.** Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistemas de Bicicletas Públicos, aportando a estos en el marco de sus respectivas competencias, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos de gobierno, de manera que el uso de la bicicleta y la movilidad activa sean desarrollados tal y como se expone en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

Artículo 4° Lineamientos de Implementación:

Las entidades territoriales podrán desplegar las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Público, observando los siguientes lineamientos:

- A. Generar intercambio modal y desincentivar el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.
- B. Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del servicio.
- 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.
- 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.

Artículo 5° Implementación del SBP. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y conforme al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales que cuenten con Plan de Ordenamiento Territorial conforme al artículo 9 de la Ley 388 de 1997, podrán implementar los SBP acorde con lo establecido en la presente ley y los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Parágrafo 1°. Las entidades territoriales con menos de 100.000 habitantes que cumplan con los requerimientos establecidos en la presente ley, cuenten con capacidad económica y sus particularidades lo requieran, podrán implementar un SBP.

Parágrafo 2°. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, movilidad o quien haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del SBP.

Parágrafo 3°. Los municipios mencionados en el presente artículo, deberán implementar las disposiciones en un término de 3 años contados a partir de la promulgación de la presente ley.

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.

- G. Señalización adecuada en las ciclorrutas.
- H. Elementos de seguridad para los usuarios.
- I. Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciclistas.

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

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

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

Artículo 11°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.

WILMER LEAL PÉREZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

MÓNICA RAIGOZA MORALES
Representante a la Cámara
Ponente

LEÓN FREDDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara
Ponente

Artículo 6°. Regulación. De manera armónica y respetando la descentralización y la autonomía territorial, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), brindarán el apoyo técnico a las entidades territoriales en un plazo no mayor a un año (1), posterior a la fecha de promulgación de la presente ley, para establecer los lineamientos por los cuales se regirá la implementación del SBP en los municipios mencionados en el artículo 5° de la presente ley.

De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo con lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (Compes 3991).

Artículo 7°. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada entidad territorial, igualmente podrá recibir donaciones y aportes del sector privado. Con el fin de garantizar su sustentabilidad, estos sistemas podrán ser operados por empresas privadas y/o de economía mixta.

De acuerdo con lo anterior, los SBP tendrán las siguientes fuentes de financiación:

- **Administración Municipal:** Se encargará de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida de sus posibilidades, necesarios para viabilizar la construcción y funcionamiento de los SBP.
- **Gobierno Nacional:** El gobierno nacional intervendrá acorde con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Ley 1955 de 2019 en su artículo 97 "OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE".
- **Sector Privado:** Concurrirán a su financiación los particulares que participen mediante un proceso de licitación pública para realizar u operar los SBP. De igual forma aquellos privados que deseen utilizar los SBP como herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. Los que en virtud de la responsabilidad social y empresarial tengan obligación de hacerlo.

Artículo 8°. Participación de las entidades territoriales. Las entidades territoriales:

- A. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial.
- B. Integrarán el SBP al Plan de Movilidad Municipal.
- C. Realizarán anualmente estudios de demanda, con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.
- D. Verificarán de manera periódica el estado de las ciclorrutas y de las bicicletas para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema.
- E. Generarán la interconexión entre las ciclorrutas con instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.
- F. Realizarán campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente y el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.

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

- A. Red de cicloparqueaderos en el área de cobertura.
- B. Articulación del SBP con los demás sistemas de transporte público.
- C. Cicloparqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles.
- D. Sistema de identificación y afiliación de usuarios.
- E. Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional.
- F. Bicicletas durables, atractivas y utilitarias.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIECISIETE (17) DE NOVIEMBRE DE 2020, AL PROYECTO DE LEY No. 091 de 2020 CÁMARA

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

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la formulación de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP), para incentivar la movilidad activa, disminuir las emisiones de CO₂ y mejorar la salud pública. Conforme a los lineamientos de la Ley 1811 de 2016.


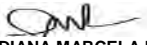
Artículo 2°. Definiciones. Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

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

- **Bicicleta Eléctrica:** Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg

- **Bicicleta Pública:** Bicicleta concebida especialmente para trabajo pesado por múltiples viajes diarios, por parte de diversos usuarios y para estar mucho tiempo a la intemperie y expuesta a posibles accidentes, robos y acciones vandálicas. Por todo lo anterior, este tipo de bicicleta es más robusta, pesada (alrededor de 20 kilos) y posee elementos para graduar fácilmente la altura del asiento o sillín. Además, dispone de partes y elementos especiales para diferenciarla de los modelos convencionales, así como de sistemas de fijación (tuercas y tornillos) para llaves no convencionales. Para evitar el contacto voluntario o involuntario de

<p>algunas de sus partes con los usuarios, dispone de varios elementos plásticos de protección tanto en la parte frontal (dirección y cabezote) como en la parte trasera (guardabarros o embarraderas y tapa cadenas). En efecto, los cables de frenos, la cadena y los radios de la rueda trasera están cubiertos por grandes protectores plásticos. Pero además, estos elementos también se emplean para fijar anuncios comerciales o de imagen y marca del sistema. Dispone de un canasto o parrilla en la parte delantera para portar pequeños objetos, bolsas o maletines. En los sistemas automáticos las bicicletas poseen un elemento de anclaje y una identificación por medio de un tag o etiqueta de Identificación por Radio Frecuencia (RFID, por su sigla en inglés). En unos pocos casos, la bicicleta dispone de un sistema de posicionamiento global GPS, debido a que este elemento puede elevar considerablemente su precio tanto en la adquisición como en la operación. Las que se pueden denominar como bicicletas de 4G, son eléctricas y disponen de una tableta con diversas aplicaciones para gestión del sistema.</p> <p>-Ciclorrutas o Bicicarril: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.</p> <p>- Estación: Es la unidad principal del SPB, desde la cual se gestiona el préstamo o el reintegro de una bicicleta pública. Está compuesta por un sistema de registro, préstamo y reintegro, y un punto o elemento de estacionamiento de las bicicletas. Los sistemas pueden ser manuales (punto informativo con un funcionario) o automáticos (terminal, columna o tótem).</p> <p>- Identificación de Usuarios: Un usuario del SBP será todo aquel que se encuentre afiliado y/o asociado al sistema por medio de un abonamiento de larga o corta duración. Esta identificación se logra por lo general por medio de la asignación de un código único que puede estar dentro de una tarjeta inteligente (con y sin contacto) que dispone de un chip, o por medio de un código manual que el usuario digitará en los teclados del terminal de la estación para solicitar una bicicleta. Este código puede ser permanente o puede ser asignado para cada solicitud por medio de un sistema de telefonía sobre todo a través de smartphones. Además de conocer el perfil de los usuarios, esta identificación busca lograr que estos respalden económicamente su responsabilidad por el uso de la bicicleta por medio de una fianza o garantía la cual, por lo general, se respalda por medio de la tarjeta de crédito del usuario.</p>	<p>- Ente Gestor del SBP: La planeación, puesta en funcionamiento y operación del sistema requiere de una fuerte unidad técnica que lidere el proceso y sea capaz de orientar las grandes decisiones sobre el tipo de sistema o formas de operación y financiamiento. El ente gestor debe ser una unidad con una fuerte capacidad técnica para orientar y monitorear a los diversos actores (públicos o privados) implicados en las diferentes etapas de un SPB. Es indispensable que este ente tenga una muy fuerte articulación con la unidad de la municipalidad encargada del transporte, urbanismo en general y en movilidad no motorizada en particular.</p> <p>- Sistema Público de Bicicletas o Sistema de Bicicletas Públicas (SBP): Red de préstamo temporal de bicicletas a disposición total del público dentro de un espacio predeterminado; pueden ser utilizadas por abonados permanentes o temporales, a partir de un número amplio de estaciones. Estas permiten tomar y retornar bicicletas, en cualquiera de sus ubicaciones, para usarlas en viajes y tiempos cortos durante la mayor parte del día y del año. Por lo general, los SPB buscan un número alto de usos diarios, los cuales se promueven con la gratuidad de los primeros 30, 45 o 60 minutos. Los viajes largos son desincentivados por medio de cobros altos y crecientes por el tiempo adicional.</p> <p>-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.</p> <p>-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.</p> <p>-Movilidad Activa: Es la capacidad que tiene el ser humano para desplazarse usando el cuerpo, ya sea caminando u otros medios de transporte que aprovechen al ser humano como motor.</p> <p>Artículo 3°. Principios del SBP. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), estarán orientados por los siguientes principios:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Accesibilidad. Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistemas de Bicicletas Públicas y toda su infraestructura. ● Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de los SBP y mejorar la movilidad. ● Crecimiento Sostenible. Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente. ● Igualdad. Dentro de los SBP todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones. ● Integración multimodal. Promover la articulación entre todos los medios de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa. ● Asequibilidad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte. ● Participación. Reconocer a los usuarios de los SBP como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público. ● Planificación. Acompañar en el marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional a las entidades territoriales en los procesos de planeación, implementación, organización y evaluación de los SBP. ● Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistemas de Bicicletas Públicas, aportando a estos en el marco de sus respectivas competencias, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos de gobierno, de manera que el uso de la bicicleta y la movilidad activa sean desarrollados tal y como se expone en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional. <p>Artículo 4º Lineamientos de Implementación:</p> <p>Las entidades territoriales podrán desplegar las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Público, observando los siguientes lineamientos:</p>	<p>A. Generar intercambio modal y desincentivar 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 servicio.</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 5°. Implementación del SBP. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y conforme al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales que cuenten con Plan de Ordenamiento Territorial conforme al artículo 9 de la Ley 388 de 1997, podrán implementar los SBP acorde con lo establecido en la presente ley y los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).</p> <p>Parágrafo 1º. Las entidades territoriales con menos de 100.000 habitantes que cumplan con los requerimientos establecidos en la presente ley, cuenten con capacidad económica y sus particularidades lo requieran, podrán implementar un SBP.</p> <p>Parágrafo 2º. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, movilidad o quién haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del SBP.</p> <p>Parágrafo 3º. Los municipios mencionados en el presente artículo, deberán implementar las disposiciones en un término de 3 años contados a partir de la promulgación de la presente ley.</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 6º. Regulación. De manera armónica y respetando la descentralización y la autonomía territorial, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), brindarán el apoyo técnico a las entidades territoriales en un plazo no mayor a un año (1), posterior a la fecha de promulgación de la presente ley, para establecer los lineamientos por los cuales</p>

<p>se registrará la implementación del SBP en los municipios mencionados en el artículo 5° de la presente ley.</p> <p>De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo con lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (Conpes 3991).</p> <p>Artículo 7°. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada entidad territorial, igualmente podrá recibir donaciones y aportes del sector privado. Con el fin de garantizar su sustentabilidad, estos sistemas podrán ser operados por empresas privadas y/o de economía mixta.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, los SBP tendrán las siguientes fuentes de financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administración Municipal: Se encargará de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida de sus posibilidades, necesarios para viabilizar la construcción y funcionamiento de los SBP. • Gobierno Nacional: El gobierno nacional intervendrá acorde con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo Ley 1955 de 2019 en su artículo 97 "OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE". • Sector Privado: Concurrirán a su financiación los particulares que participen mediante un proceso de licitación pública para realizar u operar los SBP. De igual forma aquellos privados que deseen utilizar los SBP como herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. Los que en virtud de la responsabilidad social y empresarial tengan obligación de hacerlo. <p>Artículo 8°. Participación de las entidades territoriales. Las entidades territoriales:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial. B. Integrarán el SBP al Plan de Movilidad Municipal. C. Realizarán anualmente estudios de demanda, con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio. D. Verificarán de manera periódica el estado de las ciclorrutas y de las 	<p>bicicletas para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema.</p> <ul style="list-style-type: none"> E. Generarán la interconexión entre las ciclorrutas con instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte. F. Realizarán campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente y el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial. <p>Artículo 9°. Características del SBP. EL Sistema de Bicicletas Público contará con las siguientes características mínimas:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Red de cicloparqueaderos en el área de cobertura. B. Articulación del SBP con los demás sistemas de transporte público. C. Cicloparqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles. D. Sistema de identificación y afiliación de usuarios. E. Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional. F. Bicicletas durables, atractivas y utilitarias. G. Señalización adecuada en las ciclorrutas. H. Elementos de seguridad para los usuarios. I. Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciusuarios. <p>Parágrafo. Las anteriores características, no excluyen otras iniciativas o aportes que sugieran el Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación (DNP), Agencia Nacional de Seguridad Vial, la academia y otros grupos de interés.</p> <p>Artículo 10°. 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 biciusuarios al Sistema de Bicicletas Públicas se podrá realizar mediante las herramientas tecnológicas con las que cuente cada administración municipal (página web, plataformas, aplicativos móviles u otro tipo de tecnologías) o la que estime la guía emanada por parte del</p>
<p>Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de las TIC para su implementación, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.</p> <p>Artículo 11°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.</p> <p>CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 17 de noviembre de 2020. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 091 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" (Acta No. 021 de 2020) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 04 de noviembre de 2020 según Acta No. 020 de 2020; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;">OSWALDO ARCOS BENAVIDES Presidente</p> <p style="text-align: center;"> DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaria General</p>	<p style="text-align: center;">COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p>Bogotá, D.C., 11 de diciembre de 2020</p> <p>Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del Proyecto de Ley No. 091 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes WILMER LEAL (Coordinador Ponente), MONICA RAIGOZA, LEON FREDY MUÑOZ.</p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 1013 / del 11 de diciembre de 2020, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p> <p style="text-align: center;"> DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaria General</p>

C O N T E N I D O

Gaceta número 1485 - Lunes, 14 de diciembre de 2020

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado en primer debate del Proyecto de Ley Estatutaria número 218 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 6 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de Alcaldes y Gobernadores.....	1
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado en primer debate del Proyecto de ley número 071 de 2020 Cámara, por medio de la cual se regula la desconexión en la relación laboral, legal y/o reglamentaria y se modifica la Ley 1221 de 2008. “Ley de Desconexión Laboral”	8
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado en primer debate del Proyecto de ley número 091 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Público y se dictan otras disposiciones.....	19