



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 2051

Bogotá, D. C., miércoles, 27 de noviembre de 2024

EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES:

SAÚL CRUZ BONILLA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 251 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., noviembre de 2024

Honorable Senador
Pedro Hernando Flórez Porras
Presidente
Comisión Sexta Permanente Constitucional
Senado de la República

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley 251 de 2024 Senado

Estimado Señor presidente:

Reciba un cordial Saludo

En atención a la designación como ponente para primer debate, de manera atenta me permito presentar informe de ponencia al **proyecto de ley 251 de 2024 Senado "Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones"** de autoría del Senador Nicolás Albeiro Echeverry Albarán y del Representante Andrés Felipe Jiménez Vargas.

Agradezco de antemano su atención,

Cordialmente,

Soledad Tamayo Tamayo
Ponencia PL-251 de 2024
Senadora de la República

INFORME DE PONENCIA al proyecto de ley 251 de 2024 Senado "Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones"

I. Objeto del Proyecto de Ley.

El Proyecto de ley tiene por objeto establecer la implementación de pasos de fauna en la infraestructura vial de Colombia como una estrategia para mitigar y prevenir los impactos negativos que las vías terrestres ocasionan sobre la fauna y sus ecosistemas.

Así mismo, promueve que en la planeación, diseño y ejecución de proyectos de infraestructura se tenga en cuenta la biodiversidad del país, alineándose con principios ambientales y de bienestar animal.

II. Antecedentes del proyecto de ley 251 de 2024.

Verificada la información que reposa en las bases de datos del congreso, se observa que en los periodos legislativos 2018, 2019, 2021 y 2023 fueron presentadas varias iniciativas, tanto en la cámara de representantes como en el senado de la república. Sin embargo, la mayoría de ellos no alcanzaron la aprobación de los 2 debates en la Cámara, encontrando su archivo en cumplimiento del artículo 190 de la ley 5ta de 1992; encontrándose uno vigente. A saber:

No. del Proyecto de Ley	Título	Objeto	Estado
Cámara: 003/2018 Autores: Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán y Juan Diego Gómez Jiménez	Por medio de la cual se establecen requisitos para los pasos de fauna en la construcción de vías terrestres y se dictan otras disposiciones	Con el propósito de promover la protección de los ecosistemas, la vida animal, sus hábitats naturales y la conservación de las especies el proyecto de ley busca garantizar el flujo normal y continuo de la fauna en	Archivado

		territorios y ecosistemas fraccionados por la construcción de carreteras, generando un aislamiento de las especies de su entorno natural.	
132/2019 Cámara y 468/2021 Senado. Autores: Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán y Juan Diego Gómez Jiménez	Por medio de la cual se establecen como estrategia para la preservación, prevención y mitigación de los ecosistemas y la biodiversidad en las vías terrestres los pasos de fauna y se dictan otras disposiciones	Con el propósito de promover la protección de los ecosistemas, la vida animal, sus hábitats naturales y la conservación de las especies el proyecto de ley busca garantizar el flujo normal y continuo de la fauna en territorios y ecosistemas fraccionados por la construcción de carreteras y/o puentes, generando un aislamiento de las especies de su entorno natural.	Archivado
039/2021 Senado Autores: H.S. JUAN Diego Gómez Jiménez, H.R. Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán	Por Medio De La Cual Se Establecen Los Pasos De Fauna Como Una Estrategia Para Implementar Acciones En Las Vías Terrestres Para La Prevención Y Mitigación De Atropellamiento Y Cualquier Otro Tipo De Daños O Desmejoramiento Del Bienestar Animal Por Causa De La Construcción En Una Determinada Vía Y Se Dictan Otras Disposiciones	Esta iniciativa busca establecer los pasos de fauna, como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamientos y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía.	Archivado
073/2022 Senado. Autores: H.S. JUAN Diego Gómez Jiménez, H.R. Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán	"Por Medio De La Cual Se Establecen Los Pasos De Fauna Como Una Estrategia Para Implementar, Accione En Las Vías Terrestres Para La Prevención Y Mitigación De Atropellamiento Y Cualquier Otro Tipo De Daños O Desmejoramiento Del Bienestar Animal Por Causa De La Construcción En Una Determinada Vía Y Se Dictan Otras Disposiciones"	La presente ley tiene por objeto establecer los pasos de fauna, como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamientos y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía..	Archivado
Proyecto De Ley Número 152 De 2022 Senado Autores: H.S: Laura Esther Fortich Sánchez y otros.	por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el Registro Nacional de Animales Atropellados en Vías Colombianas, se fortalece el régimen de responsabilidades de los concesionarios de vías nacionales y se dictan otras disposiciones" o "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país".	La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de políticas de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de los animales silvestres que ven alterado su entorno con razón a la habitación de espacios para la circulación de vehículos automotores, se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro nacional de animales atropellados en vías colombianas, se fortalece el régimen	Archivado
Senado: 015/23 Camara 375/24 Autores: H.S: Laura Esther Fortich Sánchez	Por La Cual Se Establecen Lineamientos Para La Formulación De La Política Pública De Protección A La Fauna Silvestre En Las Vías Terrestres Del País; Se Establecen Disposiciones Relacionadas Con La Construcción De Infraestructura Para La Preservación De La Vida Animal, Se Crea El Registro Nacional De Animales Atropellados En Vías Colombianas Y Se Dictan Otras Disposiciones" O "Ley De Política Pública De Protección A La Fauna Silvestre En Las Vías Terrestres Del País	de responsabilidades de los concesionarios de vías nacionales y se dictan otras disposiciones"	Pendiente Para Rendir Ponencia de primer Debate en Cámara.
III. Tramite de la Iniciativa.			
La iniciativa fue radicada en la Secretaría del Senado de la Republica el pasado 24 de septiembre de 2024, dicho proyecto fue asignado a la comisión sexta permanente del Senado para adelantar su trámite.			
Mediante correo electrónico fui designada como ponente para primer debate; por lo cual rindo ponencia en los siguientes términos.			
IV. Diferencia entre Iniciativas.			
Como se advirtió en el acápite de antecedentes legislativos, se observó que se han presentado distintas iniciativas, que buscan la protección y bienestar animal, sin embargo vale la pena aclarar que mientras el proyecto de ley número 15 de 2023 Senado, tiene como objeto "establecer los lineamientos para la formulación de la política pública con enfoque en educación y sensibilización ambiental para la protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país" ¹ ; esta iniciativa de manera clara y expresa crea la necesidad de establecer pasos de faunas silvestre en la planeación, diseño y ejecución de proyectos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal que se estructuren y ejecuten con posterioridad a la fecha de la expedición de la presente ley.			
Es así que este proyecto, tiene un enfoque a legislar de forma directa y específica todo lo relacionado a la estructuración de pasos de faunas, las responsabilidades de las diferentes entidades de orden nacional y territorial y propende crear un equilibrio entre el desarrollo de infraestructura y la conservación de la fauna y la flora en el territorio nacional.			
Por su parte, la iniciativa 015 de 2023 crea un registro nacional de animales que sufran de atropellamiento, mientras que el presente crea el registro nacional de pasos de fauna a lo largo del territorio nacional.			
En conclusión, mientras una iniciativa propende por la consecución de una política pública para la protección de la fauna terrestre, lo cual pueden contener diferentes instrumentos entre otros los pasos de fauna, la presente iniciativa, se enfoca exclusivamente en desarrollar un acervo jurídico para la vinculación de los pasos de faunas en el desarrollo de nueva infraestructura vial, así como la evaluación de la implementación de los mismos, en los proyectos ya ejecutados que se pueda realizar, por ello, es dable darle trámite a la presente iniciativa.			
¹ Gaceta 1632 de 2024. Imprenta Nacional.			

V. Justificación de los Autores.

Para los autores de la iniciativa, cobra relevancia encontrar que la biodiversidad y los ecosistemas se encuentran articulados de manera natural, los cuales al ser intervenidos pueden sufrir de diversas maneras alteraciones en su interconexión.

Afirma que el adelanto de infraestructuras y la intervención de espacios naturales han conllevado a que el atropellamiento de fauna silvestre en las vías del país sea una problemática que atenta contra el equilibrio de los entornos induciendo a la pérdida de individuos y posibles extinciones locales de las especies.

Las redes viales (carreteras, caminos, trochas) están asociadas a impactos directos sobre la biodiversidad (De La Ossa, 2015), desde la construcción y puesta en marcha el funcionamiento de la vía, "se presentan alteraciones en los ecosistemas terrestres y/o acuáticos, de las siguientes formas:

- a) Incrementan la mortalidad del organismo al momento de su construcción y la mortalidad de especies comúnmente atropellada sobre la carretera, b) Modifican el comportamiento animal, c) Alteran la química del medio ambiente y, d) Sirven de corredor para la dispersión de especies exóticas, e incrementan la alteración o uso de hábitat natural por humanos." (Trombulak & Frissell, 2020).

Argumenta que a pesar del avance en el seguimiento y diagnóstico, en el país no existe una tasa de atropellamiento estimada a nivel nacional, sin embargo, RECOSFA, "ha reportado un total de 5.600 incidentes de animales atropellados entre los años 2014 y 2019, de los siguientes grupos taxonómicos: mamíferos (45%), aves (32%), anfibios (15%) y reptiles (8%)." (Jaramillo-Fayad, y otros, 2021)

Finaliza diciendo que la conectividad ecológica es fundamental, entendiendo que la fauna silvestre necesita moverse, que el paisaje y el entorno son de vital importancia porque estos facilitan o impiden el desplazamiento y dispersión de las especies y que, una vez intervenido por actividades humanas, se requiere de una planeación que genere un mínimo impacto o riesgo o para las mismas. (Jaramillo-Fayad, y otros, 2021).

VI. Sustento Jurídico.

Constitución Política de Colombia: En su Artículo 79, la Constitución consagra el derecho a un ambiente sano y establece que el Estado debe proteger la

biodiversidad del territorio colombiano. El proyecto se enmarca en este mandato al promover infraestructura vial que permita la coexistencia armónica entre el desarrollo vial y la conservación de los ecosistemas.

LeY 99 de 1993: Esta ley establece el marco del Sistema Nacional Ambiental (SINA) y, en el Artículo 1, menciona el deber del Estado y de los ciudadanos de proteger la diversidad e integridad del medio ambiente. El proyecto es coherente con esta normativa, pues insta a mecanismos de protección de la fauna frente a los impactos de la infraestructura vial.

LeY 165 de 1994: Que adopta el Convenio sobre Diversidad Biológica, compromete al Estado a preservar la biodiversidad y a realizar esfuerzos para la restauración de ecosistemas dañados. El proyecto se enfoca en la fragmentación del hábitat y la restauración de corredores biológicos esenciales para la supervivencia de numerosas especies.

Jurisprudencia de la Corte Constitucional: La Corte ha enfatizado en múltiples fallos entre los cuales podemos citar C-595 de 2010 y C-339 de 2002 la necesidad de integrar el componente ambiental en el desarrollo de proyectos de infraestructura y de implementar acciones de mitigación para la fauna.

VII. Consideraciones de la Ponente

Este proyecto aborda la necesidad de equilibrar la preservación de la biodiversidad, una demanda clave en un país megadiverso como Colombia, con el fomento del desarrollo de la infraestructura requerida para ampliar las coberturas de servicios, las carreteras y conectividad que permite a las diferentes comunidades propender por el progreso. El impulso de políticas que regulen el impacto vial sobre la fauna permite al país posicionarse como un referente en la protección ambiental y del bienestar animal. Además, se alinea con la Agenda 2030 de Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el ODS 15, que insta a conservar la vida de los ecosistemas terrestres.

La fragmentación de ecosistemas, la pérdida de biodiversidad impactan directa, indirecta, sinérgica y acumulativamente² el hábitat de la fauna. Una consecuencia puede resultar que al desarrollarse infraestructura se permita una mayor accesibilidad a las áreas naturales, lo que en muchas ocasiones resulta generando una ocupación, transformación y extensión de fronteras agrícolas.³

² <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/07/18-Cartilla-pasos-de-fauna-en-infraestructura-lineal.pdf>

³ Ibidem

Un artículo publicado en la revista ambiente de España, indica que la fragmentación de estos territorios, trae consigo un efecto barrera que, "impide que muchas especies puedan moverse o dispersarse atravesando el área transformada, ya sea por un impedimento físico o porque las características de dicha área son incompatibles o reducen la supervivencia. Además, cuando la ocupan o atraviesan corren un alto riesgo de mortalidad. Como consecuencia, se reduce la conexión entre las poblaciones situadas en el entorno, aumentando así su vulnerabilidad ya que a menor tamaño de población hay un mayor riesgo de extinción local."⁴

Adicionalmente, estas intervenciones traen consigo el atropellamiento de animales; este es el impacto directo más visible. Las cifras de estos incidentes son alarmantes y se estima que es un factor que puede llevar a algunas poblaciones a extinciones locales. Para España se estima que anualmente mueren 10 millones de individuos de fauna silvestre (Arroyave, y otros, 2006), para los Estados Unidos se calcula que diariamente se atropella un millón de animales (Forman & Alexander, 1998), y para Brasil el sistema Urubu estima que la cifra asciende a 475 millones de animales al año (Sistema Urubu, 2020).

Así mismo, "Un estudio de colisiones entre vehículos y fauna silvestre en carreteras de Estados Unidos (Federal Highway Administration, 2008) estimó que anualmente se reportan entre 1 y 2 millones de colisiones entre vehículos y fauna silvestre, y aunque en el 95% de los casos no se presentan lesiones en los ocupantes de los vehículos, estos accidentes generan aproximadamente 26.000 personas lesionadas y 200 fallecidas por año. Para el estado de California, los costos de daños a propiedad y atención de lesiones y fatalidades entre febrero de 2015 y febrero de 2016 se estimaron casi 225 millones de dólares, un costo equivalente al 2% presupuesto anual de transporte (Shilling & Waetjen, 2016) Es de aclarar que los accidentes que generan mayores daños y lesiones son los que involucran fauna de mayor tamaño, como venados y alces"⁵

Ahora bien, la implementación de dicha infraestructura para la conectividad de la fauna con sus ecosistemas, trae consigo impactos favorables a la sostenibilidad de los mismos. Al menos así lo deja entrever lo dicho por el Ministerio de Transporte, quien el 2020 afirmó que "La estrategia 'Pasos de Fauna', adelantada por el Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI en los proyectos concesionados, ha permitido salvaguardar la vida de 6.395 individuos en

⁴ <https://www.revistaambiente.es/es/ambiente-129/articulo-129-programa-safe.html>

⁵ <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/07/18-Cartilla-pasos-de-fauna-en-infraestructura-lineal.pdf>

las vías nacionales y proteger a las especies propias de las regiones donde se desarrollan y operan las obras de infraestructura"⁶

En consecuencia, la implementación de pasos de fauna no solo previene la muerte de animales y conserva el equilibrio ecológico, sino que también que reduce accidentes provocados por la presencia de animales en las vías. Adicionalmente, el proyecto de ley promueve la educación ambiental, la formación y concientizando a la ciudadanía sobre la importancia de respetar y proteger la fauna, conciliando entre la preservación de la fauna y el desarrollo de infraestructura.

La normativa propuesta incorpora medidas y lineamientos técnicos basados en estudios de impacto ambiental, que permiten identificar y proteger los corredores de fauna. Estas disposiciones son clave en la estructuración de los Planes de Manejo Ambiental (PMA) y su integración en proyectos viales a nivel nacional, departamental y municipal. Esta iniciativa también contempla el monitoreo y la evaluación de los pasos de fauna, acciones vitales para asegurar su eficacia a largo plazo.

Este Proyecto de ley se convierte en una necesidad que debe estar alineada al marco jurídico y ambiental colombiano, que fomenta un desarrollo sostenible y protege la biodiversidad. La implementación de pasos de fauna como estrategia de mitigación y prevención de afectaciones en las vías terrestres representa un avance en el compromiso hacia un modelo de infraestructura vial que respete y preserve el patrimonio natural.

Hay que recordar, que la Corte Constitucional, en relación a la protección del equilibrio entre la vida del ser humano y la conservación de ecosistemas, ha indicado que "la preocupación ambientalista viene a tomar influencia decisiva solamente cuando resulta incuestionable que el desarrollo incontrolado y la explotación sin límites de los recursos naturales logran suponer su esquilación definitiva."⁷

Por lo anterior, esta ponencia recomendará la aprobación del proyecto de ley en estudio.

⁶ <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/8696/los-pasos-de-fauna-vitales-para-salvaguardar-la-vida-de-mas-de-seis-mil-animales-en-vias-nacionales/>

⁷ <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/c-595-10.htm>

VIII. Pliego de Modificaciones

ARTÍCULO ORIGINAL	MODIFICACIÓN PROPUESTA	JUSTIFICACIÓN
<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los pasos de fauna silvestre como una estrategia para implementar acciones en la planeación, diseño y ejecución de proyectos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal que se estructuren y ejecuten con posterioridad a la fecha de la expedición de la presente ley, con el propósito de mitigar, prevenir y corregir posibles afectaciones que puedan causarse sobre los ecosistemas y la biodiversidad existente por los trabajos de construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación que se ejecuten en una determinada vía, puente, o zona adyacente a la misma.</p>	<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer <u>la obligatoriedad de implementar pasos de fauna silvestre</u> en la planeación, diseño y ejecución de proyectos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal que se estructuren y ejecuten con posterioridad a la fecha de la expedición de la presente ley, con el propósito de mitigar, prevenir y corregir posibles afectaciones que puedan causarse sobre los ecosistemas y la biodiversidad existente por los trabajos de construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación que se ejecuten en una determinada vía, puente, o zona adyacente a la misma. <u>así como la adecuación de aquellos ya existentes en los que sea técnicamente viable. Esto con el fin de mitigar, prevenir y corregir posibles afectaciones</u></p>	<p>Incluir en el objeto una referencia explícita a la obligatoriedad de implementar pasos de fauna en proyectos nuevos y de ajustar aquellos que sean técnicamente viables en infraestructura existente</p>

	sobre los ecosistemas y la biodiversidad.	
<p>Artículo 3°. Acciones de estudio, diseño y ejecución. Todo proyecto nuevo de infraestructura vial de orden nacional, departamental y municipal, deberá incorporar en el Plan Ambiental (o el que haga sus veces como: Plan Ambiental y Social de Obra Pública – PASAO, el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental Socioambiental, o en el Plan de Manejo Ambiental-PMA) un estudio para identificar zonas de mayor afluencia de fauna e implementar las necesidades de pasos de fauna y dispositivos de prevención y mitigación a la obra, para así estimar potenciales puntos de atropellamiento de fauna, incluida la actividad social y de educación, los estudios se pueden apoyar en documentos técnicos reconocidos por ministerios que tratan sobre la materia.</p>	<p>Artículo 3°. Acciones de estudio, diseño y ejecución. Todo proyecto nuevo de infraestructura vial de orden nacional, departamental y municipal deberá incluir <u>en su Plan de Adaptación de la Guía Ambiental o en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) un estudio que contenga mapas de vulnerabilidad, actividad social, campañas de educación vial, zonas de afluencia y caracterización de las especies locales.</u></p>	<p>Ampliar los requerimientos del estudio para incluir aspectos como mapas de vulnerabilidad faunística y caracterización específica de fauna local. Además, incluir que los estudios deben estar avalados por autoridades competentes.</p> <p>Se corrige la redacción del articulado.</p> <p>Los parágrafos no sufren ninguna modificación.</p>

<p>Artículo 4°. Ubicación y Cobertura de pasos de Fauna Silvestre. Para la cobertura se deberá tener en cuenta la población objetivo, la dimensión, presencia de pasos húmedos, la protección contra depredadores, y otras variables que estén acorde con la respectiva caracterización del entorno biótico y abiótico según el paso de fauna que lo requiera buscando siempre que las medidas establecidas cubran el mayor número de especies.</p>	<p>Artículo 4°. Ubicación y Cobertura de pasos de Fauna Silvestre. <u>La ubicación y cobertura de los pasos de fauna silvestre deberá tomar en cuenta la presencia de especies endémicas, en peligro de extinción y el tipo de ecosistema afectado. Las medidas establecidas deben ser apropiadas para cada entorno biológico y abiótico, procurando proteger a la mayor diversidad posible de especies y asegurar su adaptación.</u></p>	<p>Especificar que la cobertura debe incluir métodos para proteger a especies en peligro o endémicas, considerando las características de cada ecosistema.</p> <p>Se ajusta la redacción del articulado.</p>
<p>Artículo 5°. Georreferenciación y Sistema de Información Geográfica. La entidad o concesionario responsable de la construcción o del mantenimiento de la vía, debe georreferenciar los pasos de fauna y las características de su construcción, diseño y adecuación. Esta información deberá ser remitida al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para que, en coordinación con el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), y el respectivo ente territorial se cree un inventario y sistema de información geográfica</p>	<p>Artículo 5°. Georreferenciación y Sistema de Información Geográfica. La entidad o concesionario responsable de la construcción o mantenimiento de la vía debe georreferenciar los pasos de fauna <u>y sus características.</u> Esta información deberá ser remitida al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para que, en coordinación con el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), y el respectivo ente territorial se cree un inventario y sistema de información geográfica</p>	<p>Agregar un plazo para que el sistema SIG sea de acceso público para fines educativos, de monitoreo y de transparencia en la implementación.</p> <p>Se ajusta la redacción del articulado</p>

<p>meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, el inventario y el sistema de información geográfica (SIG) de los pasos de fauna del país.</p>	<p>(SIG) de acceso público de los pasos de fauna en el país, dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.</p>	
<p>Artículo 6°. Lineamientos de Protección de Fauna Silvestre. La Nación, a través del Ministerio de Transporte en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI– y el Instituto Nacional de Vías –INVÍAS– en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, deberán establecer protocolos de protección animal en infraestructura vial para llevar a buen término el alcance de esta ley. Estos protocolos, deberán incluir entre otros lineamientos los siguientes: Prevención y protección de fauna silvestre circundante, atención de fauna atropellada, mapas de vulnerabilidad faunística, estrategias de pedagogía ciudadana de conservación de la fauna silvestre.</p>	<p>Artículo 6°. Lineamientos de Protección de Fauna Silvestre. La Nación, a través del Ministerio de Transporte en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI– y el Instituto Nacional de Vías –INVÍAS– en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible <u>y el ente territorial</u> deberán establecer protocolos de protección animal en infraestructura vial para llevar a buen término el alcance de esta ley. <u>Los protocolos deberán incluir lineamientos para el adecuado manejo de las zonas de alta biodiversidad, criterios para la prevención, protección y atención de fauna atropellada y estrategias de conservación y pedagogía ciudadana.</u></p>	<p>Especificar que los protocolos de protección deben incluir guías para el adecuado manejo en zonas de alta biodiversidad y criterios para determinar las zonas. Así mismo se incluye el ente territorial. Se ajusta redacción.</p> <p>No se modifica el parágrafo.</p>
<p>Artículo 7°. Reglamentación e implementación. Dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el</p>	<p>Artículo 7°. Reglamentación e implementación Dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de <u>esta ley, el Gobierno</u></p>	<p>Aclarar que el Gobierno debe definir guías específicas para cada tipo de ecosistema y región, considerando la biodiversidad y</p>

<p>Gobierno Nacional deberá establecer los criterios técnicos, adaptar y reglamentar los términos de referencia marco, manuales, guías para el establecimiento de los pasos de fauna silvestre y acciones de mitigación del atropellamiento de dichos individuos y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento de su bienestar por causa de la construcción en una determinada vía en las actividades de estudio, diseño, mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y/o construcción en una determinada vía y/o puente, o en zona adyacente a la misma, en coordinación con las entidades integrantes del Sistema Nacional Ambiental – SINA cuando sea necesario. La reglamentación deberá tener en consideración que los pasos de fauna silvestre y medidas de mitigación sean categorizados acorde al tipo de vías nacionales, departamentales, municipales, distritales y locales.</p>	<p>Nacional deberá establecer criterios técnicos y guías específicas adaptadas a los diferentes ecosistemas y regiones del país para el establecimiento de pasos de fauna silvestre y acciones de mitigación del atropellamiento de dichos individuos y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento de su bienestar por causa de la construcción en una determinada vía en las actividades de estudio, diseño, mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y/o construcción en una determinada vía y/o puente, o en zona adyacente a la misma, en coordinación con las entidades integrantes del Sistema Nacional Ambiental – SINA cuando sea necesario.</p> <p>La reglamentación deberá tener en consideración que los pasos de fauna silvestre y medidas de mitigación sean categorizados acorde al tipo de vías nacionales, departamentales, municipales, distritales y locales.</p>	<p>características de cada área. Se ajusta Redacción-</p>
<p>XII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 251 DE 2024 SENADO"</p>	<p>Proyecto de ley No. 251 de 2024 Senado "Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones"</p>	<p>IX. Impacto Fiscal</p>
<p>EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:</p>	<p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer <u>la obligatoriedad de implementar pasos</u> de fauna silvestre en la planeación, diseño y ejecución de proyectos de infraestructura en vías de orden nacional, departamental y municipal que se estructuren y ejecuten con posterioridad a la fecha de la expedición de la presente ley, con el propósito de mitigar, prevenir y corregir posibles afectaciones que puedan causarse sobre los ecosistemas y la biodiversidad existente por los trabajos de construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación que se ejecuten en una determinada vía, puente, o zona adyacente a la misma. <u>así como la adecuación de aquellos ya existentes en los que sea técnicamente viable. Esto con el fin de mitigar, prevenir y corregir posibles afectaciones sobre los ecosistemas y la biodiversidad.</u></p>	<p>De conformidad con lo que establece el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de ley no genera impacto fiscal, toda vez que su implementación no demanda recursos diferentes a los que están contemplados en los distintos presupuestos de las entidades responsables, como quiera que se trata de articular instrumentos de gestión pública.</p>
<p>Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p>	<p>2.1. Paso de fauna. Se entiende por paso de fauna cualquier tipo de estructura propuesta y diseñada para que permita el flujo o paso adecuado y seguro de especies animales a través de una vía, asegurando la continuidad del ecosistema fragmentado por la infraestructura, conexión o reconexión entre hábitats y la conservación de hábitats naturales conectados entre sí. El paso puede tener lugar a través de ecoductos, paso entre árboles, paso superior multifuncional, paso inferior multifuncional, drenajes adaptados, túneles, deprimidos o soterrados, viaductos, también cercas, disminución de velocidad en los lugares en donde se identifique el paso de fauna, iluminación adecuada entre otros siempre y cuando se destinen para cumplir la función señalada.</p>	<p>X. Declaración de Impedimentos</p>
<p>2.2. Hábitat. Subconjunto de factores ambientales, físicos y geográficos o cualquier tipo de ambiente que presenta las condiciones apropiadas que se requiere para la</p>	<p>supervivencia y reproducción, para el desarrollo de una especie, individuo, comunidad o población y sus diferentes interrelaciones.</p>	<p>De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 manifiesto que no existen circunstancias o eventos que me puedan generar un conflicto de interés para la presentación de esta ponencia, así como para la discusión y votación de este proyecto.</p>
<p>2.3. Fragmentación del ecosistema. Interrupción de la continuidad del hábitat de las especies animales o vegetales, causada por proyectos, obras o actividades humanas que transforman un área de un ecosistema en áreas de menor tamaño. Para el caso de la presente ley serán aquellas relacionadas con infraestructura vial y complementaria, que no permiten el libre tránsito de especies animales terrestres, aéreas o acuáticas que afecta la dinámica ecosistémica.</p>	<p>Artículo 3°. Acciones de estudio, diseño y ejecución. Todo proyecto nuevo de infraestructura vial de orden nacional, departamental y municipal deberá incluir <u>en su Plan de Adaptación de la Guía Ambiental o en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) un estudio que contenga mapas de vulnerabilidad, actividad social, campañas de educación vial; zonas de afluencia y caracterización de las especies locales.</u></p>	<p>Así mismo, corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés y su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite de esta.</p>
<p>Parágrafo 1°. Alcance. El estudio deberá incluir toda la información necesaria para identificar las medidas requeridas para evitar, prevenir y mitigar el atropellamiento de fauna silvestre, con el fin de favorecer la conexión o reconexión de los hábitats que pueden ser afectados o que han sido fragmentados por la infraestructura vial, con el fin de mejorar la movilidad de las diferentes especies de fauna silvestre y recuperar parcialmente la conectividad.</p>	<p>En aquellos casos donde exista la viabilidad técnica de adecuar obras ya existentes primará la estabilidad de la estructura y su funcionalidad original, previa elaboración del estudio técnico correspondiente.</p>	<p>XI. Proposición Final</p>
<p>Se debe tener en cuenta la línea base de la fauna intervenida por atropellamientos, impactos ambientales negativos, y con esta información implementar las acciones con base en: especie, población y alternativa de obra.</p>	<p>Parágrafo 2°. Las autoridades encargadas de otorgar las distintas licencias o permisos ambientales dependiendo del caso, deberán realizar el monitoreo y control de los pasos de fauna de que trata esta ley.</p>	<p>En virtud de las consideraciones y modificaciones expuestas rindo ponencia positiva y solicito respetuosamente a la comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate en el Senado de la República al proyecto de ley No. 251 de 2024 Senado "Por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones" con las modificaciones presentadas.</p>
<p>En todo caso esta responsabilidad aplicará únicamente para proyectos cuya estructuración y contratación se realice con posterioridad a la expedición de la presente ley.</p>	<p>De los Honorables Senadores</p>	<p>Atentamente,</p>
<p></p>	<p></p>	<p> Soledad Tamayo Tamayo Ponencia PE-251 de 2024 Senadora de la República</p>

Así mismo, las autoridades ambientales deberán realizar el seguimiento y evaluación de la efectividad de los pasos de fauna; para lo cual, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerá los lineamientos respecto a los métodos, técnicas y variables que se tendrán en cuenta en dicha evaluación.

Parágrafo 3°. Las autoridades ambientales en el marco del estudio de impacto ambiental del que habla la Ley 99 de 1993, el Decreto 1076 de 2015 o la norma que haga sus veces, deberán incorporar en los términos de referencia, los estudios relativos a pasos de fauna silvestre y medidas de mitigación al atropellamiento de estos individuos.

Parágrafo 4°. El paso para fauna deberá estar acompañado de señales preventivas a lo largo del corredor vial con el fin de alertar a los usuarios sobre la presencia de los mismos, así como campañas de educación vial asociada al atropellamiento. La señalización y las campañas deberán cumplir con los lineamientos que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 5°. La presente ley no será de obligatorio cumplimiento y quedará a consideración de la entidad contratante su aplicación, según la necesidad y disponibilidad de recursos en los siguientes casos:

1. Para proyectos con alcance de construcción o mejoramiento que cuenten con licencias y permisos ambientales, así como estudios y diseños y que a la fecha de promulgación de la presente ley se encuentren contratados.
2. Proyectos con prepliegos publicados antes de la fecha de promulgación de la presente ley.

Artículo 4°. Ubicación y Cobertura de pasos de Fauna Silvestre. La ubicación y cobertura de los pasos de fauna silvestre deberá tomar en cuenta la presencia de especies endémicas, en peligro de extinción y el tipo de ecosistema afectado. Las medidas establecidas deben ser apropiadas para cada entorno biológico y abiótico, procurando proteger a la mayor diversidad posible de especies y asegurar su adaptación.

Artículo 5°. Georreferenciación y Sistema de Información Geográfica. La entidad o concesionario responsable de la construcción o mantenimiento de la vía debe georreferenciar los pasos de fauna y sus características. Esta información deberá ser remitida al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para que, en coordinación con el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), y el respectivo ente territorial se cree un inventario y sistema de información geográfica (SIG) de acceso público de

los pasos de fauna en el país, dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.

Artículo 6°. Lineamientos de Protección de Fauna Silvestre. La Nación, a través del Ministerio de transporte en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI- y el Instituto Nacional de Vías –INVÍAS- en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y el ente territorial deberán establecer protocolos de protección animal en infraestructura vial para llevar a buen término el alcance de esta ley. Los protocolos deberán incluir lineamientos para el adecuado manejo de las zonas de alta biodiversidad, criterios para la prevención, protección y atención de fauna atropellada y estrategias de conservación y pedagogía ciudadana.

Parágrafo: El Ministerio de Transporte realizará una labor de socialización de los lineamientos de protección de fauna silvestre a las entidades territoriales a lo largo del territorio nacional, con la finalidad de garantizar un mayor conocimiento y ejecución de buenas prácticas en el tema, especialmente en zonas de alta biodiversidad.

Artículo 7°. Reglamentación e implementación Dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, el Gobierno Nacional deberá establecer criterios técnicos y guías específicas adaptadas a los diferentes ecosistemas y regiones del país para el establecimiento de pasos de fauna silvestre y acciones de mitigación del atropellamiento de dichos individuos y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento de su bienestar por causa de la construcción en una determinada vía en las actividades de estudio, diseño, mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento y/o construcción en una determinada vía y/o puente, o en zona adyacente a la misma, en coordinación con las entidades integrantes del Sistema Nacional Ambiental – SINA cuando sea necesario.

La reglamentación deberá tener en consideración que los pasos de fauna silvestre y medidas de mitigación sean categorizados acorde al tipo de vías nacionales, departamentales, municipales, distritales y locales.

Artículo 8°. Vigencia. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA EL PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 200 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se fortalecen los derechos parentales en el ámbito de la educación impartida al interior de los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones – Ley los padres educan.

Bogotá D.C., noviembre de 2024

Honorable Presidente:
PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
 Presidente
 Comisión Sexta Constitucional Permanente
 Senado de la República
 Ciudad

Referencia. - Informe de Ponencia para Primer Debate en el Senado de la República al Proyecto de Ley No. 200 de 2024 - Senado.

Respetado Señor Presidente:

En cumplimiento de la designación que me hicieron la Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedo a rendir informe de PONENCIA POSITIVA para el primer debate al Proyecto de Ley No. 200 de 2024 Senado. "Por medio de la cual se fortalecen los derechos parentales en el ámbito de la educación impartida al interior de los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones – ley los padres educan".

Cordialmente,


SOLEDAD TAMAYO TAMAYO
 Senadora de la República de Colombia
 Informe de Ponencia Primer Debate PL 200/2024
 Partido Conservador Colombiano.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 200 de 2024 Senado.

"Por medio de la cual se fortalecen los derechos parentales en el ámbito de la educación impartida al interior de los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones – Ley los padres educan".

I. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley Los Padres Educan, de iniciativa de los Honorables Senadores: Mauricio Giraldo, Marcos Daniel Pineda, Karina Espinosa, Juan Carlos García, Lorena Ríos Cuellar y los Honorables Representantes Luis Miguel López Aristizábal, Oscar Darío Pérez, Armando Zabaraín, Juana Carolina Londoño, José Jaime Uscátegui, Wadith Manzur, Yenica Zurgein, Andrés Felipe Jiménez y de nuestra coautoría, fue radicado en la Secretaría General del Senado de la República el día 28 de Agosto de 2024, asignándole el No. 200/2024 Senado y publicado en la Gaceta No 1392 del 12 de septiembre de 2024.

A finales de septiembre de 2024 la Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República me designó como ponente, razón por la cual se procede a rendir ponencia de conformidad con la ley.

II. OBJETO

La presente iniciativa tiene por objeto asegurar el goce y ejercicio efectivo del derecho preferente de los padres de educar a sus hijos menores de edad, a fin de que estos últimos reciban una educación sexual que sea acorde con sus cosmovisiones al interior de los establecimientos educativos públicos y privados.

III. EXPOSICION DE MOTIVOS

Así como se indica en la exposición de motivos del proyecto de ley radicado, la Constitución Política establece que la familia es el núcleo fundamental de la sociedad y que los padres tienen el derecho a elegir la educación que desean para sus hijos. Además, la Declaración Universal de los Derechos Humanos y los tratados internacionales reconocen este derecho como fundamental. Sin embargo, la problemática actual es que nos enfrentamos a una realidad diferente. El sistema educativo dificulta la libertad para educar, pese a que este es un derecho contemplado en nuestra Constitución. Según el Informe 2008/2009 sobre libertades educativas en el mundo de OIDEI¹, Colombia se ubica en el puesto cincuenta y tres en cien países, lo que indica que se tiene un bajo índice de libertades en educación.

¹ https://oidel.org/doc/Rapport_08_09_libertes/Es_01.pdf

Por consiguiente, el proyecto de ley "Los Padres Educan" busca solucionar esta problemática mediante la creación de un mecanismo de supervisión que permita a los establecimientos educativos informar sobre los contenidos de educación para la sexualidad, lo que permitirá a los padres tomar decisiones informadas sobre la educación sexual de sus hijos. Además, se busca fortalecer la participación de los padres en la educación y armonizar los valores de igualdad y libertad en la educación.

En otras palabras, dentro de la finalidad de la iniciativa se encuentra que el Estado y los establecimientos de educación preescolar, básica y media, deberán garantizar el derecho a la autonomía de los padres a educar a sus hijos menores de edad. Por consiguiente, se busca que los contenidos educativos y las prácticas pedagógicas que se adopten y utilicen en las cátedras, currículos y/o contenidos transversales sobre la educación para la sexualidad, sean aceptados por los padres o tutores legales, evitando contravenir la cosmovisión de los miembros de la comunidad educativa.

A su vez se propone que por lo menos una vez al inicio del año escolar, los padres sean informados acerca de los contenidos y enfoques de los programas de educación para la sexualidad adoptados por los establecimientos. Y en cualquier caso los padres que no den consentimiento podrán proponer individual o a través de otras organizaciones o personas naturales una formación específica con contenido de educación sexual independiente para sus hijos. Por consiguiente, es a través de esta iniciativa como se fortalece la libertad de enseñanza, la autonomía familiar y el respeto a los principios y valores que los padres desean inculcar a sus hijos.

Finalmente la justificación del proyecto indica que la implementación de esta ley traerá múltiples beneficios, entre ellos la protección de la libertad de enseñanza y la autonomía familiar, la garantía del desarrollo integral de los niños, la mejora del índice de libertades educativas en Colombia y el fortalecimiento de la participación de los padres en la educación, por lo que ya es hora de que la sociedad colombiana se una para garantizar que los padres tengan el derecho a elegir la educación que desean para sus hijos, libre de interferencias de todo tipo.

IV. MARCO JURIDICO

Según el proyecto de ley radicado, el marco legal y constitucional se soporta en relevantes normas de carácter internacional, constitucional y distintas jurisprudencias identificadas en el estudio realizado para la presente ponencia, algunas de los cuales se describen a continuación:

B. Constitución Política de Colombia, artículo 68.

"...Los particulares podrán fundar establecimientos educativos. La ley establecerá las condiciones para su creación y gestión.

La comunidad educativa participará en la dirección de las instituciones de educación.

La enseñanza estará a cargo de personas de reconocida idoneidad ética y pedagógica. La Ley garantiza la profesionalización y dignificación de la actividad docente.

Los padres de familia tendrán derecho de escoger el tipo de educación para sus hijos menores. En los establecimientos del Estado ninguna persona podrá ser obligada a recibir educación religiosa. (negrilla fuera de texto).

Las <sic> integrantes de los grupos étnicos tendrán derecho a una formación que respete y desarrolle su identidad cultural.

La erradicación del analfabetismo y la educación de personas con limitaciones físicas o mentales, o con capacidades excepcionales, son obligaciones especiales del Estado."

Este artículo establece los principios fundamentales para la educación, enfatizando la participación de la comunidad y la idoneidad de los docentes. La comunidad educativa tendrá un papel activo en la dirección de las instituciones, fomentando la colaboración y responsabilidad compartida. La enseñanza estará a cargo de personas con idoneidad ética y pedagógica.

La ley garantiza la libertad de elección para los padres. También reconoce la importancia de la diversidad cultural, protegiendo la identidad de grupos étnicos. El Estado tiene obligaciones especiales, como erradicar el analfabetismo, educar a personas con limitaciones y capacidades excepcionales.

Esta visión integral prioriza calidad, inclusión y libertad, garantizando una educación equitativa y de calidad para todos. Su implementación efectiva es fundamental para el desarrollo integral de la sociedad colombiana.

A. Declaración Universal de los Derechos Humanos:

La educación es un derecho fundamental y esencial para el desarrollo integral de la personalidad humana. La Declaración Universal de Derechos Humanos establece en su artículo 26 los principios fundamentales para garantizar el acceso a la educación y la participación de los padres en la educación de sus hijos.

I. Con respecto al Derecho a la Educación, el artículo 26 establece que:

"Toda persona tiene derecho a la educación. La educación debe ser gratuita, al menos en lo concerniente a la instrucción elemental y fundamental. La instrucción elemental será obligatoria."

Esto significa que la educación es un derecho universal y accesible para todos, la educación básica y fundamental debe ser gratuita y la educación elemental es obligatoria para garantizar una base sólida para el desarrollo futuro.

La educación tiene como objetivo: "El pleno desarrollo de la personalidad humana y el fortalecimiento del respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales; favorecerá la comprensión, la tolerancia y la amistad entre todas las naciones y todos los grupos étnicos o religiosos, y promoverá el desarrollo de las actividades de las Naciones Unidas para el mantenimiento de la paz."

Esto implica que la educación debe fomentar el desarrollo integral de la personalidad, promover el respeto a los derechos humanos, a las libertades fundamentales, fomentar la comprensión y tolerancia entre naciones y grupos étnicos y religiosos.

II. Con respecto a la participación de los Padres en la educación:

El artículo 26 establece que: "Los padres tendrán derecho preferente a escoger el tipo de educación que habrá de darse a sus hijos."

Esto significa que los padres tienen el derecho y la responsabilidad de elegir la educación que mejor se adapte a las necesidades y valores de sus hijos y los padres deben participar activamente en la educación de sus hijos.

Constitución Política de Colombia, artículo 42. La familia es el núcleo fundamental de la sociedad. Se constituye por vínculos naturales o jurídicos, por la decisión libre de un hombre y una mujer de contraer matrimonio o por la voluntad responsable de conformarla.

El Estado y la sociedad garantizan la protección integral de la familia. La ley podrá determinar el patrimonio familiar inalienable e inembargable.

La honra, la dignidad y la intimidad de la familia son inviolables.

Las relaciones familiares se basan en la igualdad de derechos y deberes de la pareja y en el respeto recíproco entre todos sus integrantes.

Cualquier forma de violencia en la familia se considera destructiva de su armonía y unidad, y será sancionada conforme a la ley.

Los hijos habidos en el matrimonio o fuera de él, adoptados o procreados naturalmente o con asistencia científica, tienen iguales derechos y deberes. La ley reglamentará la progeneritura responsable.

La pareja tiene derecho a decidir libre y responsablemente el número de sus hijos, y deberá sostenerlos y educarlos mientras sean menores o impedidos.

Las formas del matrimonio, la edad y capacidad para contraerlo, los deberes y derechos de los cónyuges, su separación y la disolución del vínculo, se rigen por la ley civil.

Los matrimonios religiosos tendrán efectos civiles en los términos que establezca la ley.

Los efectos civiles de todo matrimonio cesarán por divorcio con arreglo a la ley civil.

También tendrán efectos civiles las sentencias de nulidad de los matrimonios religiosos dictadas por las autoridades de la respectiva religión, en los términos que establezca la ley.

La ley determinará lo relativo al estado civil de las personas y los consiguientes derechos y deberes. (negrilla fuera de texto)

C. **Jurisprudencias:** A continuación, algunos referentes jurisprudenciales identificados dentro del análisis que orientan la presente ponencia, en torno a los derechos de los padres a educar a sus hijos.

1. **Sentencia T 408 / 95** La Corte Constitucional determinó que los Padres tienen el derecho preferente a educar a sus hijos.
2. **Sentencia C-555/94:** La Corte Constitucional estableció que la patria potestad incluye la responsabilidad de educar a los hijos.
3. **Sentencia T-235/14:** La Corte Constitucional señaló que el derecho de los padres a educar a sus hijos debe ser respetado por las instituciones educativas.
4. **Sentencia C 085/16:** Se refiere a la Prevención de la violencia sexual en niñas, niños y adolescentes.

V. **CONSIDERACIONES GENERALES:**

Como se mencionó con anterioridad este derecho se enmarca dentro de la libertad de enseñanza y la autonomía familiar y es un derecho preferente. Es deber del Estado su respeto y priorización por las instituciones educativas del país. Si bien es cierto que los padres tienen la libertad de elegir la educación que desean para sus hijos, ésta debe ser sobre la base de sus principios, valores y libertad de conciencia. De otra parte, considerando que en el orden constitucional la familia es considerada el núcleo fundamental de la sociedad, es fundamental que los padres tengan la responsabilidad y el derecho a tomar decisiones sobre la educación de sus hijos menores.

La educación en materia de sexualidad es un asunto estructural en la formación de los niños y adolescentes en contextos sanos de hogares con equilibrio y bienestar familiar. No obstante, en la actualidad, los entornos escolares, familiares y sociales se ven afectados por casos de violencia de todo tipo, consumo de sustancias psicoactivas y hasta el asesinato de menores. Como producto de las afectaciones a la salud mental que ha dejado de ser atendida como prioridad de los gobiernos territoriales y locales agravando la situación que escapa o es inalcanzable y que desborda la capacidad tanto de las autoridades, la sociedad y la familia.

Veamos algunas cifras de Bogotá D.C, que es una ciudad cosmopolita donde confluyen personas y familias oriundas de todos los rincones del país.

Finalmente, el fortalecimiento de la relación padre e hijos debe ser una constante ya que se generan vínculos emocionales y de confianza convirtiéndose en el arma más poderosa para prevenir cualquier riesgo. Toda la sociedad debe proteger y educar a los hijos para construir un futuro más seguro y saludable.

VI. **PLIEGO DE MODIFICACIONES**

TEXTO RADICADO DEL PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DE SENADO	COMENTARIOS
Artículo 1º. Objeto. El objeto de esta ley es asegurar el goce y ejercicio efectivo del derecho preferente de los padres de educar a sus hijos menores de edad, a fin de que estos últimos reciban una educación sexual que sea acorde con su cosmovisión, al interior de los establecimientos educativos públicos y privados.	Artículo 1º. Objeto. El objeto de esta ley es asegurar el goce y ejercicio efectivo del derecho preferente de los padres de educar a sus hijos menores de edad, a fin de que estos últimos con el fin de que reciban una educación sexual que sea acorde a sus principios, valores y libertad de conciencia, en los establecimientos educativos públicos y privados. El Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Salud y Protección Social, en coordinación con los establecimientos educativos públicos y privados incentivarán el desarrollo de estrategias de capacitación y formación para los padres, tutores, cuidadores, guardadores y profesores, sobre la prevención de todo tipo de violencias y abusos, de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes que regulan la atención y protección integral de los niños, niñas y adolescentes.	Se reemplaza el mensaje cosmovisión por un termino más inclusivo como principios, valores y libertad de conciencia para que no sea comprendido solo para las comunidades indígenas.

FUENTE / AÑO	CITA
Instituto Nacional de Medicina Legal. Abril de 2024.	Se reportó la práctica de más de 1.031 exámenes medico legales por presunto abuso sexual infantil . El incremento de casos de violencia intrafamiliar contra niños y niñas , entre enero a abril de 2024, presentó un aumento del 21% , con más de 22 casos diarios de violencia intrafamiliar , aumento alarmante si se compara con el mismo periodo de 2023, donde se presentaron en promedio 7 casos diarios . La violencia intrafamiliar , en total tuvo un registro de casos contra menores entre enero a abril, de 2.612 casos frente a 841 casos , comparado con en el mismo periodo de 2023.

Las cifras anteriormente descritas revelan una situación dramática, por lo que es necesaria la formación, educación y capacitación de los padres e hijos en cuanto a las responsabilidades que deben asumir en el proceso de crianza. La orientación y educación sexual que contribuya a la prevención de violencia y abusos, donde la educación permita a nuestros niños, niñas, adolescentes y jóvenes la formación de su carácter y la capacidad de reconocer autónomamente los riesgos que sus entornos generan, reduciendo todo tipo de violencias. Es necesaria una formación y educación acorde a sus edades y a su proceso de crecimiento.

A manera de ejemplo, desde el Concejo de Bogotá se lideró la creación de los Laboratorios de Liderazgo y Empoderamiento "Juntos Por Las Niñas", a través de un Acuerdo de Ciudad que establece una política pública que permite que las niñas de la capital aprendan a tomar decisiones, piensen con juicio crítico y propositivo, aprendan a ejercer autoridad, respeto de sí mismas y manejen situaciones de crisis para ser mujeres de éxito. Esto con el propósito de fomentar un entorno educativo que promueva la equidad entre niños y niñas. Asegurar que todos los estudiantes, independientemente de su género, tengan acceso a una educación de calidad. Involucrar a la comunidad, padres y estudiantes en la promoción de una formación adecuada y brindar a las niñas herramientas y recursos que les permitan desarrollarse acorde a sus edades.

Así mismo, la protección de la salud mental, será una necesidad de atención con urgencia para prevenir los trastornos y dejar capacidad para tomar decisiones saludables y otros problemas asociados. Si esta responsabilidad es asumida bajo la supervisión de los padres, tutores o guardadores y con el apoyo de los profesores u otros expertos con equilibrio emocional y mental, se puede proporcionar información precisa y confiable, evitando la influencia de fuentes inadecuadas o peligrosas.

Artículo 2º. Deber del Estado de respetar el derecho de los padres. El Estado y los establecimientos de educación preescolar, básica, media, según corresponda, deberán garantizar el derecho a la autonomía de los padres a educar a sus hijos menores de edad. Por tanto, propenderán porque los contenidos educativos y prácticas pedagógicas que se adopten y utilicen en las cátedras, currículos y/o contenidos transversales, sobre la educación para la sexualidad, sean aceptados por los padres o tutores legales, evitando contravenir la autonomía, principios, valores y libertad de conciencia de los miembros de la comunidad educativa.	Artículo 2º. Deber del Estado de respetar el derecho de los padres. El Estado y los establecimientos de educación preescolar, básica, media, según corresponda, deberán garantizar el derecho a la autonomía de los padres a educar a sus hijos menores de edad. Por tanto, propenderán porque los contenidos educativos y prácticas pedagógicas que se adopten y utilicen en las cátedras, currículos y/o contenidos transversales, sobre la educación para la sexualidad, sean aceptados por los padres o tutores legales, evitando contravenir la autonomía, principios, valores y libertad de conciencia de los miembros de la comunidad educativa.	El mismo argumento del artículo anterior.
Artículo 3º. Derecho de los padres a ser informados. De conformidad con la presente ley, los padres o apoderados de los estudiantes menores de edad tendrán el derecho a ser informados de forma integral sobre los contenidos educativos y prácticas pedagógicas que se impartan o apliquen a sus hijos o pupilos, en materias vinculadas a la educación sexual. Los padres tendrán también el derecho a prestar su consentimiento previo y	Artículo 3º. Derecho de los padres a ser informados. De conformidad con la presente ley, los padres, tutores, guardadores, cuidadores o apoderados de los estudiantes menores de edad tendrán el derecho a ser informados de forma integral sobre los contenidos educativos y prácticas pedagógicas que se impartan o apliquen a sus hijos o pupilos, en materias vinculadas a la educación sexual. Los padres tendrán también el derecho a prestar su consentimiento previo y	Se incluye el termino tutores y guardadores para ser mas inclusivos en el enfoque del proyecto de ley.

<p>conjunto, con el fin de aprobar la asistencia de sus hijos o pupilos en las clases y actividades en que se impartan o entreguen contenidos educativos que incidan en su formación sexual.</p>	<p>pupilos a las clases, talleres, escenarios de formación u otras actividades en que se impartan o entreguen contenidos educativos que incidan en su formación sexual.</p>	<p>Se incluyen los padres y la comunidad de familias.</p>	<p>calendarizado para abordar estos contenidos en clases u otras actividades conexas;</p>	<p>d)c) Señalamiento de las Comunicar las fechas precisas que se han calendarizado establecido para abordar estos contenidos en clases u otras actividades conexas.</p>	
<p>Artículo 4°. Requisitos para las clases de educación para la sexualidad. Tratándose de la realización de clases de educación para la sexualidad, o demás actividades conexas en que se aborden contenidos referentes a la sexualidad, afectividad o relaciones humanas, y su relevancia en cuanto actos humanos, cada establecimiento educativo deberá comunicar formalmente, al inicio de cada año escolar, lo que a continuación se señala:</p>	<p>Artículo 4°. Requisitos para las clases de educación para la sexualidad. Tratándose de la realización de clases de educación para la sexualidad, o demás actividades conexas en que se aborden contenidos referentes a la sexualidad, afectividad o relaciones humanas, y su relevancia en cuanto actos humanos, cada establecimiento educativo deberá comunicar formalmente, al inicio de cada año escolar, a los padres de familia, tutores, guardadores, cuidadores, parientes, representantes, apoderados de los menores de edad o responsables y las asociaciones de padres de familia en general lo que a continuación se señala. Los siguientes aspectos:</p>	<p>Se incluyen los padres y la comunidad de familias.</p>	<p>e) Comunicación del derecho que les asiste de consentir o no en la asistencia y participación de sus hijos o pupilos en ello;</p>	<p>e) d) Comunicación del derecho Establecer con los padres, tutores, cuidadores, guardadores o apoderados que les asiste de consentir o no en la asistencia y participación de sus hijos o pupilos en ello; el consentimiento para que sus hijos o pupilos participen en las cátedras objeto de la presente ley.</p>	
<p>a) El programa de formación de la educación para la sexualidad adoptado por el establecimiento. b) El enfoque y contenido específico de este. c) Identificación de los individuos y/o instituciones que impartirán los contenidos o realizarán las actividades; d) Señalamiento de las fechas precisas que se han</p>	<p>a) El programa de formación de la educación para la sexualidad adoptado por el establecimiento educativo incluido b) el enfoque y contenido específico. e) b) La identificación de los individuos y/o instituciones que impartirán los contenidos o realizarán las actividades.</p>	<p>Se incluyen los padres y la comunidad de familias.</p>	<p>f) Comunicación del derecho que les asiste a los padres y tutores legales a presentar queja ante las autoridades competentes, si el establecimiento educativo no cumple las obligaciones que le asisten conforme la presente Ley;</p>	<p>f) e) Comunicación Informar a los padres, tutores, guardadores o apoderados sobre el los derechos que les asisten cuando los establecimientos educativos incumplan las disposiciones establecidas en la presente ley.</p>	
<p>por el establecimiento. La citación será extendida mediante comunicación escrita, resaltando en forma clara y directa el objetivo de la convocatoria.</p>	<p>establecimientos educativos. La citación será extendida mediante comunicación escrita, resaltando en forma clara y directa el objetivo de la convocatoria.</p>		<p>presente Ley, obligatoriamente deberán proponer por sí mismos o en colaboración con otras organizaciones o personas naturales, una formación específica con contenido de educación sexual independiente para sus hijos.</p>	<p>deberán obligatoriamente proponer por sí mismos o en colaboración con otras padres de familia, o personas naturales y expertos en la materia; una formación específica con contenido de educación sexual independiente para sus hijos, que se dará bajo su plena responsabilidad técnica y financiera.</p>	<p>personas idóneas en asuntos psicológicos, religiosos conforme a la libertad de conciencia.</p>
<p>La reunión informativa no podrá realizarse con una anticipación menor a dos semanas desde la fecha de la comunicación a los padres y tutores legales. La no participación en la reunión informativa no privará a los padres o tutores legales ausentes de su derecho a consentir o no con la participación de sus hijos en las clases para la sexualidad, siempre que estos se hayan informado de los contenidos socializados en la referida reunión. El establecimiento educativo deberá asegurar que los contenidos y materiales a ser utilizados como parte del programa o taller, se encuentren a disposición de los padres o tutores legales durante todo el año académico.</p>	<p>La reunión informativa no podrá realizarse con una anticipación menor a dos semanas desde la fecha de la comunicación. La no participación en inasistencia a la reunión informativa no privará a los padres, tutores, guardadores o apoderados ausentes de su derecho a consentir o no con sobre la participación de sus hijos en las clases, talleres, escenarios de formación u otras actividades en que se impartan o entreguen contenidos educativos que incidan en su formación sexual. clases para la sexualidad, siempre que estos se hayan informado de los contenidos socializados en la referida reunión. El establecimiento educativo deberá asegurar que los contenidos y materiales a ser utilizados como parte del programa o taller, se encuentren a disposición de los padres, tutores, guardadores o apoderados durante todo el año académico.</p>		<p>Parágrafo 1: La institución educativa permitirá un espacio dentro de la institución, para que estos niños reciban la orientación propuesta por sus padres, en los horarios que tienen contemplados para dichas orientaciones.</p>	<p>Parágrafo 1: La institución educativa permitirá un espacio dentro de sus instalaciones la institución, para que estos los niños, niñas y adolescentes reciban la orientación propuesta por sus padres tutores, guardadores o apoderados, en los horarios establecidos en el cronograma de la institución educativa. que tienen contemplados para dichas orientaciones.</p>	<p>Se elimina el parágrafo en atención a que si bien se respeta el principio de autonomía</p>
<p>Artículo 6°. Formulación de contenido de educación sexual independiente. Los padres que no den su consentimiento para las actividades del establecimiento educativo tratados en la</p>	<p>Artículo 6°. Formulación de contenido de educación sexual independiente. Los padres que no den su consentimiento para desarrollar las actividades propuestas por el establecimiento educativo objeto de la presente Ley,</p>	<p>Se incluye la opción otros padres de familia y expertos en la materia para dar la posibilidad de asesoría de</p>	<p>Artículo 7°. Informe anual por parte del Ministerio de Educación Nacional. El Ministerio de Educación Nacional rendirá anualmente un informe ante la Comisión Sexta de Senado y Cámara de</p>	<p>Artículo 7°. Informe anual por parte del Ministerio de Educación Nacional. El Ministerio de Educación Nacional rendirá anualmente un informe ante la Comisión Sexta de Senado y Cámara de Representantes del Congreso de la</p>	<p>Se incorporan ajustes de redacción para mayor precisión del artículo.</p>

Representantes del Congreso de la República, en el cual se evidencien las acciones, programas y proyectos ejecutados en materia de fortalecimiento de los derechos parentales y la garantía de pluralismo en el ámbito de la educación para la sexualidad impartida al interior de los establecimientos educativos.	República, un informe en el cual se evidencien las acciones, programas y proyectos ejecutados en materia de fortalecimiento de los derechos parentales de los padres tutores, guardadores o apoderados y la garantía de pluralismo en el ámbito de la educación para la sexualidad impartida al interior de los establecimientos educativos públicos y privados.	
Artículo 8. Vigencia. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación, y deroga todas las leyes que le sean contrarias.	Artículo 8. Vigencia. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación, y deroga todas las leyes que le sean contrarias.	Sin modificaciones.

VII. CONFLICTO DE INTERESES

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

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.

(...)"

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

A partir de lo anterior, salvo mejor concepto, se estima que para la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no existe conflicto de intereses al tratarse de un asunto de interés general.

En este contexto y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, manifiesto que no existen circunstancias o eventos que me puedan generar un conflicto de interés para la presentación de esta ponencia, así como para la discusión y votación de este proyecto.

Así mismo, corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o

entenderse como generadores de conflicto de interés y su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite de esta.

VIII. IMPACTO FISCAL

Considerando el objetivo y alcance de este proyecto de ley, dicha iniciativa no cuenta con un impacto fiscal en los términos establecidos por el artículo 7 de la ley 819 de 2023 el cual establece:

"Artículo 7: Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

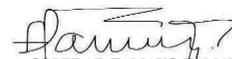
En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces "

El proyecto de ley objeto de ponencia no implica una obligación de gasto adicional por parte del gobierno, en atención a que su alcance es fortalecer las estrategias educativas existentes, sin necesidad de incrementar el presupuesto. Adicionalmente no implica la ordenación de gastos adicionales, o el otorgamiento de beneficios tributarios, ni reducción de ingresos y no requiere una fuente de financiamiento adicional, ni afecta el marco fiscal existente.

IX. PROPOSICIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, solicito a los Honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley No. 200 de 2024 SENADO "Por medio de la cual se fortalecen los derechos parentales en el ámbito de la educación impartida al interior de los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones – ley los padres educan", en los términos previstos en la presente ponencia incluido su pliego de modificaciones.

De los Honorables Congresistas,



SOLEDAD TAMAYO TAMAYO
Senadora de la República

Informe de Ponencia Primer Debate PL 200/2024
Partido Conservador Colombiano

<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 200/2024 SENADO</p> <p>“Por medio de la cual se fortalecen los derechos parentales en el ámbito de la educación impartida al interior de los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones – ley los padres educan”.</p> <p style="text-align: center;">“EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA”</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p>Artículo 1º. Objeto. El objeto de esta ley es asegurar el goce y ejercicio efectivo del derecho preferente de los padres de educar a sus hijos menores de edad, con el fin de que reciban una educación sexual que sea acorde a sus principios, valores y libertad de conciencia, en los establecimientos educativos públicos y privados.</p> <p>El Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Salud y Protección Social, en coordinación con los establecimientos educativos públicos y privados incentivarán el desarrollo de estrategias de capacitación y formación para los padres, tutores, cuidadores, guardadores y profesores, sobre la prevención de todo tipo de violencias y abusos, de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes que regulan la atención y protección integral de los niños, niñas y adolescentes.</p> <p>Artículo 2º. Deber del Estado de respetar el derecho de los padres. El Estado y los establecimientos de educación preescolar, básica, media, según corresponda, deberán garantizar el derecho a la autonomía de los padres a educar a sus hijos menores de edad. Por tanto, propenderán porque los contenidos educativos y prácticas pedagógicas que se adopten y utilicen en las cátedras, currículos y/o contenidos transversales, sobre la educación para la sexualidad, sean aceptados por los padres o tutores legales, evitando contravenir la autonomía, principios, valores y libertad de conciencia de los miembros de la comunidad educativa.</p> <p>Artículo 3º. Derecho de los padres a ser informados. De conformidad con la presente ley, los padres, tutores, guardadores, cuidadores o apoderados de los estudiantes menores de edad tendrán el derecho a ser informados de forma integral sobre los contenidos educativos y prácticas pedagógicas que se impartan o apliquen a sus hijos o pupilos, en materias vinculadas a la educación sexual.</p> <p>Los padres tendrán también el derecho a prestar su consentimiento previo y conjunto, con el fin de aprobar la asistencia de sus hijos o pupilos a las clases, talleres, escenarios de</p>	<p>formación u otras actividades en que se impartan o entreguen contenidos educativos que incidan en su formación sexual.</p> <p>Artículo 4º. Requisitos para las clases de educación para la sexualidad. Tratándose de la realización de clases de educación para la sexualidad, o demás actividades conexas en que se aborden contenidos referentes a la sexualidad, afectividad o relaciones humanas, y su relevancia en cuanto actos humanos, cada establecimiento educativo deberá comunicar formalmente, al inicio de cada año escolar, a los padres de familia, tutores, guardadores, cuidadores, parientes, representantes, apoderados de los menores de edad o responsables y las asociaciones de padres de familia en general los siguientes aspectos:</p> <p>a) El programa de formación de la educación para la sexualidad adoptado por el establecimiento educativo incluido el enfoque y contenido específico.</p> <p>b) La identificación de los individuos y/o instituciones que impartirán los contenidos o realizarán las actividades.</p> <p>c) Comunicar las fechas precisas que se han establecido para abordar estos contenidos en clases u otras actividades conexas.</p> <p>d) Establecer con los padres, tutores, cuidadores, guardadores o apoderados; el consentimiento para que sus hijos o pupilos participen en las cátedras objeto de la presente ley.</p> <p>e) Informar a los padres, tutores, guardadores o apoderados sobre los derechos que les asisten cuando los establecimientos educativos incumplan las disposiciones establecidas en la presente ley.</p> <p>Artículo 5º. Reunión Informativa. Al inicio de cada año lectivo, los establecimientos educativos públicos y privados deberán realizar al menos una reunión informativa para todos los padres, tutores, guardadores o apoderados de los estudiantes. En dicha reunión se informará sobre los contenidos y enfoques de los programas de educación para la sexualidad adoptados por los establecimientos educativos. La citación será extendida mediante comunicación escrita, resaltando en forma clara y directa el objetivo de la convocatoria.</p> <p>La reunión informativa no podrá realizarse con una anticipación menor a dos semanas desde la fecha de la comunicación. La inasistencia a la reunión informativa no privará a los padres, tutores, guardadores o apoderados de su derecho a consentir la participación de sus hijos en las clases, talleres, escenarios de formación u otras actividades en que se impartan o entreguen contenidos educativos que incidan en su formación sexual. El establecimiento educativo deberá asegurar que los contenidos y</p>
---	--

materiales a ser utilizados como parte del programa o taller, se encuentren a disposición de los padres, tutores, guardadores o apoderados durante todo el año académico.

Artículo 6º. Formulación de contenido de educación sexual independiente. Los padres que no den su consentimiento para desarrollar las actividades propuestas por el establecimiento educativo deberán obligatoriamente proponer por sí mismos o en colaboración con otros padres de familia, organizaciones o personas naturales y expertos en la materia; una formación específica con contenido de educación sexual independiente para sus hijos, que se dará bajo su plena responsabilidad técnica y financiera.

Parágrafo 1: La institución educativa permitirá un espacio dentro de sus instalaciones para que los niños, niñas y adolescentes reciban la orientación propuesta por sus padres tutores, guardadores o apoderados, en los horarios establecidos en el cronograma de la institución educativa.

Artículo 7º. Informe anual por parte del Ministerio de Educación Nacional. El Ministerio de Educación Nacional rendirá anualmente ante la Comisión Sexta de Senado y Cámara de Representantes del Congreso de la República, un informe en el cual se evidencien las acciones, programas y proyectos ejecutados en materia de fortalecimiento de los derechos de los padres tutores, guardadores o apoderados en el ámbito de la educación para la sexualidad impartida al interior de los establecimientos educativos públicos y privados.

Artículo 8º. Vigencia. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación, y deroga todas las leyes que le sean contrarias.

Cordialmente,



SOLEDAD TAMAYO TAMAYO
Senadora de la República
Informe de Ponencia Primer Debate PL 200/2024
Partido Conservador Colombiano

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 203 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones.

<p>Bogotá, D.C. noviembre de 2024</p> <p>Senador PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS Presidente de la Comisión Sexta Senado de la República Ciudad</p> <p>Ref. Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley No. 203 de 2024 SENADO <i>“Por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones”.</i></p> <p>Respetado Presidente:</p> <p>Atendiendo la designación que la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República me hizo de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política y en la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en Senado al Proyecto de Ley de referencia.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN Senador de la República Partido Político MIRA</p>	<p style="text-align: center;">Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley No. 203 de 2024 SENADO, “Por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones”</p> <p style="text-align: center;">I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA</p> <p>El Proyecto de Ley fue presentado ante la Secretaría General del Senado de la República el 28 de agosto de 2024 por los Honorables Congresistas Ana Paola Agudelo García, Manuel Antonio Virgúez Piraquive, Carlos Eduardo Guevara Villabón y la H.R. Irma Luz Herrera Rodríguez. Posteriormente, fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, y su publicación se realizó a través de la Gaceta 1393 de 2024.</p> <p>Este proyecto de ley, se identifica con el número 203 de 2024 en el Senado, denominado “Por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones”</p> <p>Por otra parte, mediante oficio fechado el 21 de septiembre de 2024, fui designado para rendir el informe de ponencia en primer debate por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República.</p> <p style="text-align: center;">II. OBJETO DEL PROYECTO</p> <p>El proyecto de ley tiene como objeto principal establecer la seguridad vial de los motociclistas como una política de Estado, promoviendo la reducción de accidentes y la creación de un entorno vial más seguro. Para ello, se implementarán medidas que incentiven el buen comportamiento y los hábitos responsables en la conducción, como programas de capacitación integral, que aborden tanto aspectos teóricos como prácticos, y la obligatoriedad del uso de elementos de protección personal como cascos certificados. Además, se promoverá la concientización del uso de estos elementos no sólo como un requisito legal, sino como una herramienta fundamental para la protección de la vida.</p> <p>Paralelamente, el proyecto contempla un seguimiento estadístico riguroso de la accidentalidad a través de bases de datos actualizadas y herramientas de análisis que permitan evaluar el comportamiento de los motociclistas y ajustar las estrategias en tiempo real. Asimismo, se desarrollarán campañas de concientización masivas dirigidas a cambiar la percepción social sobre la seguridad vial, fomentando una cultura de respeto y precaución en las vías para reducir la siniestralidad y proteger a este grupo de usuarios vulnerables.</p>
<p style="text-align: center;">III. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El proyecto consta de 27 artículos incluida la vigencia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 1: Objeto Establecer la seguridad vial de los motociclistas como política de Estado, promover una conducción segura mediante medidas de capacitación, seguimiento, análisis estadístico y usar elementos de protección. • Artículo 2: Ámbito de Aplicación Aplicar la Ley a nivel nacional y prohibir actuaciones discriminatorias hacia los motociclistas, garantizando igualdad con otros actores viales. • Artículo 3: Definiciones Definir conceptos clave como "Sistema Seguro", "Visión Cero", "Comportamiento Seguro" y "Sistema de Contención Vehicular". • Artículo 4: Política de Seguridad Vial del Motociclista Implementar planes y programas específicos para motociclistas en todo el territorio, coordinados con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. • Artículo 5: Modificación de Señalización Vial Establecer que la señalización se haga con materiales duraderos y seguros, además, actualizar los reglamentos para la protección de motociclistas. • Artículo 6: Supervisión de Centros de Enseñanza La Superintendencia de Transporte verificará semestralmente el cumplimiento de la capacitación en seguridad vial de los centros de enseñanza automovilística. • Artículo 7: Vigilancia de la Enseñanza en Motociclismo Modificar las funciones de la Superintendencia sobre la supervisión de los contenidos curriculares para motociclistas. • Artículo 8: Inspección a Centros de Enseñanza Los organismos de tránsito realizarán visitas de inspección a los centros de enseñanza para garantizar el cumplimiento de la ley. • Artículo 9: Certificación de Capacitación Los aspirantes a licencias deberán completar al menos 10 horas de formación en seguridad vial y destrezas de conducción. • Artículo 10: Protección para Niños y Adolescentes Regular el uso de equipos de protección para menores que viajen como acompañantes en motocicletas y establecer restricciones de edad. • Artículo 11: Campañas de Uso de Protección Establecer la promoción del uso de cascos y prendas reflectivas en campañas de seguridad vial, enfatizando su importancia para conductores y acompañantes. • Artículo 12: Exención de IVA para Equipos de Protección Autorizar una exención parcial de IVA para cascos, chalecos, guantes y otros equipos de protección de motociclistas. • Artículo 13: Restricciones de Movilidad Gobernadores y alcaldes podrán restringir la movilidad de motocicletas dentro de su jurisdicción bajo ciertas condiciones, garantizando proporcionalidad y justificación basada en datos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 14: Asociaciones de Motociclistas Fomentar la creación de asociaciones con función social para promover la educación y seguridad vial entre motociclistas. • Artículo 15: Análisis y Estadísticas de Accidentabilidad Establecer un análisis detallado de la siniestralidad de motociclistas para implementar programas de reducción de accidentes. • Artículo 16: Reporte de Siniestros Los accidentes con motocicletas deberán ser reportados para evaluar la calidad de la formación recibida por los conductores involucrados. • Artículo 17: Policía Cívica Motorizada Crear la Policía Cívica Motorizada para promover la cultura cívica y la seguridad vial mediante la integración de motociclistas voluntarios. • Artículo 18: Responsabilidad Social Empresarial Las empresas deberán implementar políticas de seguridad vial para sus empleados motociclistas, garantizando su protección en las vías. • Artículo 19: Deber de Información de Vendedores y Arrendadores Los vendedores y arrendadores de motocicletas deberán informar a los compradores sobre el mantenimiento y uso responsable del vehículo. • Artículo 20: Campañas Publicitarias de Seguridad Vial Los concesionarios y ensambladoras deberán incluir mensajes de seguridad vial en sus campañas publicitarias para reducir la siniestralidad. • Artículo 21: Regulación del Transporte Público en Motocicletas Regular la inclusión de motocicletas en el transporte público y las plataformas que conectan conductores de motos para la prestación de servicios. • Artículo 22: Reglamentación del Parqueo Las motocicletas podrán estacionar en vía bajo tarifas justas basadas en el espacio utilizado y la eficiencia del servicio. • Artículo 23: Infraestructura Vial Segura El Gobierno Nacional deberá garantizar una infraestructura vial segura para motociclistas, incluyendo el uso de tecnología avanzada para la gestión vial. • Artículo 24: Amnistías Facultar a las autoridades locales para decretar amnistías a las multas de motocicletas inmovilizadas o abandonadas, destinando estos recursos a educación vial. • Artículo 25: Campañas de Licenciamiento Establecer campañas anuales con descuentos del 10% para la expedición y renovación de licencias de motociclistas que cumplan con requisitos de ley. • Artículo 26: Jornadas de Chatarrización Facultar a las entidades territoriales para realizar jornadas de chatarrización de motocicletas abandonadas en patios cuyo deterioro afecta el entorno. • Artículo 27: Vigencia Establece la vigencia de la Ley a partir de su promulgación, derogando las disposiciones que le sean contrarias.

IV. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Importancia de la Motocicleta en Colombia y Contexto Actual

La motocicleta es el vehículo más usado en el país, representando el 61 % del parque automotor, con un total de 11.854.084 unidades registradas a abril de 2024. Su popularidad radica en ser un medio de transporte accesible y económico, especialmente para estratos socioeconómicos bajos y medios. En 2023, el 27.2% de los hogares contaban con una motocicleta, siendo una herramienta fundamental para la movilidad y el trabajo.

Los usuarios de motocicletas pertenecen en su mayoría a los estratos 1, 2 y 3, y un 60% tiene ingresos entre 1 y 3 salarios mínimos. Además, la motocicleta es usada principalmente por empleados y trabajadores independientes como medio de transporte y herramienta de trabajo. Esta tendencia ha sido sostenida por la proliferación de aplicaciones de mensajería y la demanda de servicios de entrega.

Sin embargo, la siniestralidad vial de los motociclistas es alarmante: representan el 61% de los fallecidos y lesionados en accidentes de tránsito. La falta de políticas específicas para proteger a este grupo vulnerable ha hecho que Colombia se enfrente a una situación crítica. A pesar de los esfuerzos por regular su uso, las cifras de siniestros siguen siendo inaceptables, con más de 5.000 fallecidos anualmente en los últimos años.

Contexto Internacional

A nivel mundial, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha promovido la seguridad vial a través del "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020", cuyo objetivo era estabilizar y reducir las muertes en accidentes de tránsito. A pesar de estos esfuerzos, en muchos países, especialmente en Latinoamérica y Asia, los motociclistas siguen representando una alta proporción de las víctimas fatales.

Con el lanzamiento del "Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030", se fijó como meta reducir las muertes y lesiones graves por accidentes en al menos un 50% para 2030. Las estrategias recomendadas incluyen la implementación de políticas de infraestructura segura, la mejora de la seguridad de los vehículos y la promoción de comportamientos responsables.

Este contexto internacional sirve de base para justificar la necesidad de que Colombia adopte la seguridad vial del motociclista como política de Estado. El objetivo principal de este proyecto es reducir la siniestralidad, estableciendo directrices claras para la capacitación de los conductores, el uso obligatorio de elementos de protección y la implementación de campañas educativas que promuevan una conducción segura.

La seguridad vial de los motociclistas como política de estado

Al declarar la seguridad vial de los motociclistas como una política de Estado, se espera lograr los siguientes impactos:

- 1. **Reducción significativa de la siniestralidad:** Implementar una política integral reducirá los accidentes y protegerá a uno de los actores viales más vulnerables.

- 2. **Fortalecimiento institucional:** La ley exigirá a todas las entidades del gobierno coordinar esfuerzos para ejecutar las políticas de seguridad vial de forma coherente y eficiente.
- 3. **Conciencia ciudadana:** La promoción de comportamientos responsables y el uso de equipos de protección serán pilares fundamentales para la reducción de siniestros.
- 4. **Protección a los trabajadores:** Dado que un alto porcentaje de motociclistas usa su vehículo como herramienta de trabajo, la ley se enfocará en asegurar condiciones de seguridad adecuadas para este grupo.

Siniestralidad Vial – Actor Vial más vulnerable - Usuario Moto

Tal como lo indicó la red empresarial movilidad Bogotá, en su taller virtual llevado a cabo en el segundo semestre del año 2023, "En Colombia se ha ido incrementando exponencialmente la compra de motocicletas, evidenciando que un gran porcentaje las usan en su actividad laboral y esto se debe a la creciente oferta de aplicaciones de mensajería y domicilios y en un requisito para ciertas vacantes en el mundo laboral. El problema radica en que no se cuenta con los datos de siniestralidad de motociclistas en el ámbito laboral".

Así mismo se expresó en dicho taller virtual que "Colombia no cuenta con una legislación definida para el trabajo seguro en motocicleta; la normatividad asociada está direccionada por un lado a gestionar los riesgos en el marco del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y por otro a establecer directrices y disposiciones de seguridad vial".

Ahora bien, de conformidad con lo que se señala en el "Protocolo de Prácticas Seguras para los Trabajadores que Usan la Motocicleta como Herramienta de Trabajo" (2ª versión publicada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial el 1º de noviembre de 2023), se identificaron riesgos individuales en este tipo de usuarios como: "uso de celulares mientras conducen, falta de equipo adecuado para conducir, falta de respeto por las señales de tránsito, falta de formación para el trabajo y la falta de seguridad que puede conducir la pérdida de mercancía (impacta la salud de los conductores de transporte de mensajería en motocicleta por que el incumplimiento de la entrega o la pérdida de mercancía genera síntomas de estrés y fatiga como: furia, ansiedad, nervios, frustración, dolor generalizado, depresión, pereza y trastorno del sueño o memoria o de la concentración".

Así mismo se indica en el citado "Protocolo" la identificación de condiciones presentes en siniestros que involucran motociclistas según el estudio a que allí hacen alusión desarrollado en Bogotá (Caro & Montalegre, 2015), siendo estas:

- "El 20% de las motos no respeta los carriles por los cuales deben circular. Realizan de forma indebida cambios de carriles (zigzag) y la mayoría de las veces sin usar las luces direccionales.
- El 32% de los motociclistas no señaliza los giros mediante las luces direccionales. Este hábito aumenta el riesgo de accidente con otros vehículos que no pueden predecir los movimientos de los motociclistas.
- El 11% de los motociclistas circulan con las farolas traseras dañadas.
- Entre el 25 y 30% de los motociclistas no respetan las luces de los semáforos al momento de arrancar o detenerse. El 38% se pasa el semáforo en rojo.
- El 10% de los motociclistas exceden la velocidad en tramos rectilíneos y el 15% en curvas"

A continuación, se presentan las estadísticas históricas según datos de la ANSV (2009-2023) de víctimas por actor vial (2009-2023), destacando que, para el año 2023, se registraron 5.291 motociclistas fallecidos.

Usuario/Vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Peatón	1242	1278	1654	1600	1788	1749	1821	1827	1790	1704	1747	1229	1407	1466	1478
Sin Información	145	84	79	139	95	209	248	218	296	257	56	123	25	11	
Usuario de bicicleta	394	333	352	300	313	342	380	379	375	428	411	456	480	485	462
Usuario de moto	2.167	2.144	2.251	2.381	2.676	2.891	3.267	3.552	3.274	3.468	3.688	3.140	3.416	3.993	5.291
Usuario de otros	370	217	264	186	282	277	29	38	28	37	30	29	65	49	
Usuario V.Individual	179	142	148	111	141	121	158	191	180	163	178	142	174	166	165
Usuario T.Carga	93	18	102	121	113	128	136	172	150	193	199	147	185	222	201
Usuario T.Pasajeros	257	242	281	158	178	177	139	145	176	118	112	94	98	143	119

Por otra parte, se describen los usuarios lesionados de motos en Colombia (2016-2023), destacando que, para el año 2023, se registraron 19.992 usuarios de moto lesionados.

Usuario/Vía	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Peatón	9.048	7.936	7.797	7.417	2.338	3.785	5.665	5.714
Sin Información	7	9	10	8	3	1	4	3
Usuario de bicicleta	2.748	2.656	2.921	2.888	1.418	1.952	2.297	2.169
Usuario de moto	25.899	22.676	22.140	20.544	8.645	14.813	19.055	19.992
Usuario de otros	85	84	77	56	19	42	114	112
Usuario de V.Individual	3.913	3.428	3.594	3.076	1.183	2.358	2.989	2.992
Usuario T.Carga	214	178	217	207	105	121	168	215
Usuario T.Pasajeros	3.317	3.121	2.761	2.616	747	1.292	1.943	1.910

Además, se describen los usuarios fallecidos de motos (enero a 08 de agosto de 2024), en donde se registran 3.217 usuarios de moto fallecidos.

Usuario/Vía	Año 2023	Año 2024	Variación	V%
Peatón	1.132	1.149	17	1,50 %
Usuario de otros	26	36	10	38,46 %
Usuario de V.Individual	397	401	4	1,01 %
Sin Información	5	2	-3	-60,00 %
Usuario T.Pasajeros	78	73	-5	-6,41 %
Usuario T.Carga	127	111	-16	-12,60 %
Usuario de bicicleta	282	249	-33	-11,70 %
Usuario de moto	3.369	3.217	-152	-4,51 %
Total	5.416	5.238	-178	-3,29 %

Finalmente, se describen los usuarios de moto lesionados (enero a 08 agosto de 2024), en donde se registran 10.793 usuarios de moto lesionados.

Usuario/Vía	Año 2023	Año 2024	Variación	V%
Sin Información	6	3	-3	-50,00 %
Usuario de otros	70	62	-8	-11,43 %
Usuario T.Carga	128	119	-9	-7,03 %
Usuario T.Pasajeros	999	988	-11	-1,10 %
Usuario de moto	10.851	10.793	-58	-0,53 %
Usuario de bicicleta	1.297	1.213	-84	-6,48 %
Peatón	3.106	2.966	-140	-4,51 %
Usuario de V.Individual	1.707	1.475	-232	-13,59 %
Total	18.164	17.619	-545	-3,00 %

Necesidad del Proyecto de Ley

Ante tal panorama, es necesario que Colombia declare como Política de Estado la Seguridad Vial de los motociclistas, con el objetivo de reducir de manera significativa sus actuales porcentajes de siniestralidad tanto de fallecidos como de lesionados, con el propósito de garantizar el derecho a la vida de éstos.

Ante la falta de resultados eficientes y eficaces, en reducir la siniestralidad vial del usuario de moto en nuestro país, conforme a lo visto en literales anteriores, el Estado colombiano en su conjunto debe fortalecer todos los mecanismos de gobernanza a su interior, de tal suerte que las diferentes ramas del poder público, aúnen y coordinen esfuerzos comunes de manera permanente e indefinida, que permita reducir significativamente la actual cifra de siniestralidad vial.

Es por ello que como estrategia de fortalecimiento, se hace imperioso y fundamentalmente necesario, proferir una Ley que declare de manera clara y expresa como Política de Estado la Seguridad Vial de los Motociclistas, con el objetivo de reducir significativamente su siniestralidad, bajo el marco de un sistema de enfoque seguro y visión cero y en concordancia con lo que al respecto señala lo adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en el numeral 27 de la Resolución A/Res/74/299 del 02 de septiembre de 2020, al este señalar en su parte pertinente: "Alienta a los Estados Miembros a que elaboren y apliquen leyes y políticas amplias sobre motocicletas" (...).

Al declarar como política de Estado la seguridad vial de los motociclistas, se lograrían los siguientes resultados:

- Se constituye en un medio fundamental para construir "gobernanza"
- Le genera obligaciones legales y responsabilidades al alto gobierno en su conjunto.
- Trasciende coyunturas y periodos de gobierno.

<ul style="list-style-type: none"> • Determina una perspectiva de largo plazo para construir con acciones de corto y mediano plazo • Le compete a toda la población, máxime cuando un alto porcentaje de esta, más de 15 millones de personas son usuarios de motos (entre conductores y/o acompañantes). • Incorpora la política de seguridad vial de los motociclistas de manera integral con las políticas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables. • Para su implementación se requiere el compromiso responsable y continuo de los sectores público y privado, en virtud del principio de corresponsabilidad que a cada uno le asiste. • Promueve la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de seguridad vial. • Se salvarán vidas, así como la integridad física de dichos usuarios y por ende se cuidaría a la población en general. <p>V. IMPACTO FISCAL</p> <p>El presupuesto público es el instrumento principal de la actividad financiera del Gobierno y es la carta de orientación para la ejecución de las finanzas estatales, instrumento de planificación y cumplimiento de planes y programas que refleja la actividad gubernamental y el cumplimiento de la Constitución Política en los ámbitos políticos, económicos, jurídicos y sociales. Por medio de este instrumento se lleva a cabo la búsqueda y el cumplimiento de principios y finalidades de la actuación administrativa, y que, en últimas, orienta la satisfacción de necesidades de los individuos que lo conforman y se garantizan los recursos necesarios para el normal funcionamiento del aparato estatal.</p> <p>Son varios los principios que rigen la actividad presupuestal y, por tanto, cualquier acción u omisión que determine variaciones que afecten el cumplimiento del deber constitucional o legal del estado, a través de cualquiera de sus entidades, debe resolverse, y para el caso de los proyectos de ley, se pronuncia la Ley 819 de 2003, quien en su artículo 7º expone: "Análisis del impacto fiscal de las normas". En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. "Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. "El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo.</p> <p>Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso. "Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. "En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces".</p>	<p>VI. MARCO NORMATIVO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitucional. <ul style="list-style-type: none"> - Artículo 1 de la Constitución Política de Colombia. Establece que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y en la solidaridad de las personas que integran la nación. La presente ley se alinea con este principio al priorizar la protección de la vida y la seguridad de los motociclistas en las vías. - Artículo 2 de la Constitución Política de Colombia. Establece como fin esencial del Estado la protección de la vida y los bienes de todas las personas residentes en el territorio nacional. La seguridad vial se enmarca en este fin al promover un entorno de movilidad seguro para todos los actores viales, contribuyendo a la reducción de siniestros y a la preservación de la vida. - Artículo 24 de la Constitución. Reconoce el derecho a la libre circulación, que debe ser ejercido en condiciones seguras y en un entorno vial regulado. Las políticas de seguridad vial buscan garantizar que los ciudadanos puedan transitar por el territorio nacional con el menor riesgo posible. - Artículo 44 de la Constitución Política de Colombia. Establece los derechos fundamentales de los niños, incluyendo el derecho a la vida, la integridad física, la salud y la protección frente a cualquier tipo de peligro. La implementación de medidas de seguridad vial para motociclistas, así como la regulación del comportamiento en las vías, contribuye directamente a garantizar la seguridad de los menores que circulan como peatones, acompañantes o pasajeros en vehículos. - Artículo 45 de la Constitución. Garantiza el derecho de los adolescentes a su protección y formación integral, lo cual incluye la seguridad en el entorno vial y el derecho a transitar en condiciones que no pongan en riesgo su vida e integridad. • Legal <ul style="list-style-type: none"> - Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito). - Ley 1503 de 2011 (Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones). - Ley 1696 de 2013, (Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas), mejor conocida como ley cero tolerancia al alcohol –conducción vehículos. - Ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial) - Ley 1843 de 2017 (Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones)
<ul style="list-style-type: none"> - Ley 1972 de 2019 (Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones). - Ley 2050 de 2020 (Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito). - Ley 2161 de 2021 (Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones). - Ley 2251 de 2022 (Por el cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro – Ley Julián Esteban). - Ley 2283 de 2023 (Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones). - Ley 2290 de 2023 (Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de - reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas", suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958). Declarado exequible por la H. Corte Constitucional mediante sentencia C-115 de abril de 2024. - Ley 2294 de 2023 (Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida"). <p>VII. CONFLICTO DE INTERÉS</p> <p>De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.</p> <p>Entre las situaciones que señala el artículo 1o antes mencionado, se encuentran: 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</p>	<p>presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y el 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.</p> <p>En consecuencia,</p> <p>VIII. PROPOSICIÓN</p> <p>De acuerdo con las consideraciones anteriores, me permito presentar ponencia positiva y solicito a la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate en el Senado y aprobar el Proyecto de Ley No. 203 de 2024 SENADO. "Por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones", de acuerdo con el texto original publicado en la gaceta 1393 de 2024.</p> <p>De los honorables Congresistas,</p>  <p>CARLOS EDUARDO GUEVARA V. Senador de la República Partido Político MIRA</p>

<p>IX. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 203 DE 2024 SENADO -"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA COMO POLÍTICA DE ESTADO, SE INCENTIVA EL BUEN COMPORTAMIENTO Y LOS BUENOS HÁBITOS DE CONDUCCIÓN EN LA VÍA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer la seguridad vial del motociclista como política de Estado, incentivar el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en las vías, mediante la implementación de medidas que promuevan una mayor capacitación, seguimiento y análisis estadístico de la accidentabilidad, uso de elementos de protección y concientización de los motociclistas.</p> <p>Artículo 2º. Ámbito de aplicación. La presente ley regirá en todo el territorio nacional. Las autoridades de tránsito no podrán realizar actuaciones y/o conductas discriminatorias, arbitrarias o subjetivas en contra de los usuarios de motocicletas, garantizando así el principio de igualdad frente a otros actores viales.</p> <p>Parágrafo: Las Entidades Territoriales revisarán los actos administrativos vigentes que infrinjan lo estipulado en este artículo, y realizarán la depuración normativa necesaria, so pena de incurrir en falta grave.</p> <p>Artículo 3º. Definiciones: Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Enfoque de Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a recibir impactos físicos graves causados por siniestros viales, y reconoce que el sistema se debe concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son: infraestructura vial segura, velocidades seguras, vehículos seguros, comportamiento de todos los actores viales seguros, cumplimiento de las normas de tránsito y de seguridad vial, atención integral a las víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión del conocimiento. Este enfoque de sistema seguro se deberá implementar con el objetivo de reducir significativamente el número de fallecidos y lesionados graves con ocasión de siniestros viales.</p> <p>Visión Cero: Es la estrategia que tiende a evitar fallecimientos y lesiones graves en siniestros viales.</p> <p>Comportamiento Seguro: Es conducir evitando accidentes, a pesar de las condiciones adversas y de las acciones incorrectas de los demás; acatando las normas de tránsito y fomentando hábitos de conducción segura, conforme a lo establecido en la Ley 1503 de 2011 o la que haga sus veces.</p> <p>Sistema de Contención Vehicular: Dispositivos que se instalan en los márgenes o medianas de las vías cuya finalidad es retener y redireccionar los vehículos que han perdido el control con el fin de evitar lesiones graves o fatales en los ocupantes de los vehículos, usuarios de las vías y demás personas u objetos situados en inmediaciones de la vía. Los sistemas de contención vehicular comprenden las barreras de seguridad laterales o longitudinales, pretiles, atenuadores de impacto, terminales o transiciones, entre otros.</p> <p>Artículo 4º. La seguridad vial del motociclista como política de Estado. Establézcase la seguridad vial de los motociclistas como Política de Estado en todo el territorio nacional, la cual tendrá como objetivo reducir de manera eficiente y eficaz la siniestralidad vial del motociclista.</p>	<p>Parágrafo 1º. Las entidades territoriales deberán diseñar un capítulo especial para los motociclistas dentro de sus planes de movilidad o de seguridad vial, en donde se establezcan medidas, programas, campañas y proyectos que garanticen una conducción segura de los motociclistas en las vías, localización y señalización de zonas de alta accidentalidad, y la reducción de siniestros viales.</p> <p>Parágrafo 2º. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con el Ministerio de Ciencia Tecnología e Innovación, serán los responsables de establecer líneas de investigación dirigidas a evaluar los avances tecnológicos en seguridad vial, infraestructura segura y siniestralidad vial, entre otros temas. Estas líneas y sus productos, deberán ser ingresadas dentro del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (SNCTI).</p> <p>Parágrafo 3º. En los informes de gestión que deben presentar al Congreso de la República, deberán incluir un capítulo en donde se detalle los avances tecnológicos obtenidos en virtud a este artículo.</p> <p>Parágrafo 4º. Los productos de las investigaciones y avances tecnológicos en infraestructura segura y siniestralidad vial, deberán ser tenidos en cuenta durante la preparación, elaboración y aprobación de los respectivos planes de desarrollo territorial, planes maestros de movilidad, planes de seguridad vial y/o cualquier otro instrumento de planificación territorial. Las corporaciones públicas podrán realizar, en cualquier momento, el control político necesario sobre este tema.</p> <p>Artículo 5º. Modifíquese el parágrafo 2º y adiciónese dos párrafos al artículo 5 de la ley 769 del 2002, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 2º. La información vial y la señalización urbana, deberá hacerse con material antivandálico, vitificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y cuando así se aconseje, material y/o pintura antideshlizante y retroreflectante.</p> <p>Parágrafo 3º. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los entes territoriales, fortalecerán las medidas pertinentes en materia de señalización vial, con el fin de advertir y/o prevenir a los actores viales, en especial a los usuarios de motocicletas de zonas críticas de siniestralidad.</p> <p>Parágrafo 4º. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, actualizarán tanto los reglamentos técnicos de infraestructura como el reglamento técnico referente a los sistemas de contención vehicular para motocicletas, teniendo en cuenta las mejores prácticas internacionales vigentes, que permitan minimizar las lesiones graves y/o fatales para los motociclistas. Estos reglamentos deberán ser implementados en vías urbanas y nacionales.</p> <p>Artículo 6º. Adiciónese un parágrafo al artículo 13 en la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo: La Superintendencia de Transporte, verificará semestralmente el cumplimiento por parte de los Centros de Enseñanza Automovilística de lo dispuesto en el presente artículo. También verificará el cumplimiento de los contenidos curriculares para la formación de instructores en conducción, en especial los de motocicletas. So pena de las sanciones disciplinarias a que haya lugar.</p> <p>Artículo 7º. Modifíquese el parágrafo 3º del artículo 14 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>
<p>Parágrafo 3º: La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte. La cual verificará semestralmente el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo, así como que los contenidos curriculares para la formación de aspirantes a obtener o recategorizar la licencia de conducción, especialmente en lo que respecta a motocicletas, sean adecuados y estén actualizados.</p> <p>Artículo 8º. Visitas de Inspección. Los organismos de tránsito territorial podrán realizar visitas de inspección a los Centros de Enseñanza Automovilística en su jurisdicción, para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley. Los funcionarios encargados de estas visitas deben acreditar su identidad y rol de autoridad. Por cada visita, se levantará un informe que contenga los resultados de la inspección, el cual deberá ser enviado a la Superintendencia de Transporte, dentro de los 15 días siguientes a la visita, para lo de su competencia.</p> <p>Artículo 9º. Modifíquese el literal d) y adiciónese un parágrafo, al artículo 19 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. Los Centros de Enseñanza Automovilística deberán acreditar, que el aspirante cursó y aprobó un mínimo de diez (10) horas en seguridad vial, destrezas y pericia en la conducción.</p> <p>Parágrafo 2º. El certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT, podrá ser utilizado para la realización de trámites simultáneos para todo tipo de vehículos, sin necesidad que el usuario deba hacer cada vez un examen diferente, o pago por el mismo concepto para la expedición de licencias de distintas categorías, siempre y cuando éste no sea mayor a 60 días desde su expedición.</p> <p>Artículo 10º. Equipos de Protección para niños, niñas y adolescentes en Motocicletas. El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo incluirá dentro de la norma técnica actual, las condiciones para la fabricación y/o importación, comercialización y adquisición de equipos de protección destinados a niños, niñas y adolescentes que viajen como acompañantes en motocicletas, según lo estipulado en la ley.</p> <p>Parágrafo 1º. En todo caso, los menores de diez (10) años no podrán circular como acompañantes en motocicletas, bicicletas y/o vehículos similares, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente se permitirán acompañantes a partir de los ocho (8) años de edad, siempre que los conductores sean el padre o la madre, el tutor o una persona debidamente autorizada por ellos y cumplan con todos los requisitos de ley para conducir esta clase de vehículos. Dichos menores deberán utilizar casco de seguridad debidamente homologado y cumplir cualquier otra medida de seguridad establecida reglamentariamente por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Parágrafo 2º. Quienes incurran en la infracción a esta norma, serán objeto de multa conforme a lo establecido en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, código Nacional de Tránsito.</p> <p>Parágrafo 3º. Quienes incurran en la infracción a la presente norma, serán objeto de multa conforme a lo establecido en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, código nacional de tránsito.</p> <p>Artículo 11º. Campañas para el uso de equipos de protección de motociclistas. En las campañas desarrolladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial o la entidad encargada, dirigidas a los motociclistas,</p>	<p>se enfatizará el uso obligatorio de cascos que cumplan con las normas técnicas correspondientes, así como el uso de prendas reflectivas, tanto para el conductor como para el acompañante, durante el horario establecido por la ley. Además, se promoverá la utilización voluntaria de elementos adicionales de protección para motociclistas.</p> <p>Artículo 12º. Exención de IVA para Elementos de Protección de Motociclistas. Con el fin de promover el uso de elementos de protección para motociclistas, se autoriza al Gobierno Nacional para establecer en un término no mayor a 6 meses, la exención parcial entre el 30 y 70% del Impuesto sobre las Ventas (IVA) de manera permanente, a la importación, comercialización y venta de los siguientes artículos de protección: cascos de seguridad, chalecos reflectivos, guantes protectores, rodilleras y coderas, entre otros.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Hacienda, reglamentará lo pertinente.</p> <p>Artículo 13º. De la circulación de motocicletas. Los respectivos Gobernadores y Alcaldes municipales y distritales, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, podrán dictar actos administrativos que restrinjan la movilidad de motocicletas dentro del territorio de su jurisdicción.</p> <p>Esta facultad sólo podrá ser ejercida en la medida necesaria e indispensable, y habiendo agotado previamente, otros tipos de medidas menos lesivas para el ciudadano; esto dentro del marco de la Constitución Política, el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las demás normas de carácter nacional que regulen la materia dictadas por el Congreso de la República.</p> <p>La justificación de estas medidas deberán contar con soportes en estadísticas, las cuales deberán publicarse previamente en la página web de la autoridad competente; además, la restricción deberá estar acorde con los criterios de necesidad, racionalidad, proporcionalidad y contar con conceptos previos favorables de la Personería y de la Defensoría del Pueblo, tanto para el acto administrativo inicial como para su renovación.</p> <p>En el mencionado acto administrativo, la autoridad correspondiente deberá indicar con precisión el lapso durante el cual la medida de restricción de circulación de motocicletas se aplicará. La cual no podrá ser superior a quince (15) días calendario, con la posibilidad de extenderse máximo por dos periodos una vez que al finalizar el periodo anterior, no hubiere sido superada la situación que justificó la medida.</p> <p>Se exceptúa del presente artículo lo estipulado en el parágrafo 1º del artículo 95 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>Parágrafo 1º. Con el fin de preservar la libertad ciudadana, la movilidad, el libre acceso y la libre circulación, en ningún caso esta facultad restrictiva podrá ser aplicada de manera general para el territorio nacional.</p> <p>Parágrafo 2º. Con ocasión de las actividades de derecho al voto, no podrá aplicarse restricción alguna a la libre circulación de motocicletas, con o sin acompañante.</p> <p>Parágrafo 3º. El procedimiento descrito en el presente artículo se aplicará, de igual forma, a todas las restricciones que las autoridades deseen imponer en su respectiva jurisdicción territorial, incluyendo la limitación a la circulación nocturna de motocicletas y la venta de combustible para las mismas.</p> <p>Artículo 14º. Asociaciones de motociclistas. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial promoverán y fomentarán la creación de asociaciones de motociclistas con</p>

<p>función social. Entre sus principales funciones, estas asociaciones tendrán entre otras las de fomentar la educación, cultura, tolerancia, buenos hábitos y conducta segura en materia vial.</p> <p>Artículo 15°. Análisis y estadísticas de siniestralidad de motociclistas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará el análisis y estadísticas de la siniestralidad, mortalidad y morbilidad de motociclistas en términos de tasas relativas por cada 100 mil vehículos, además, se tendrán en cuenta los datos demográficos y geográficos, como la edad, género, tipo de usuario, ubicación de los accidentes, la discriminación de lesionados entre graves, moderados y leves, así como las causas, y el centro de enseñanza automovilística que expidió el certificado del curso de conducción. Los planes y programas que busquen la reducción de las cifras de accidentalidad, mortalidad y morbilidad de motociclistas deberán considerar las tasas como la medida por excelencia para el establecimiento de metas.</p> <p>Parágrafo. Los organismos de tránsito, en coordinación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, previo al informe del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT), caracterizarán la accidentabilidad vial, estableciendo las causas reales y determinantes que dieron lugar al accidente, agrupándolas por identidad, tales como exceso de velocidad, estado de embriaguez, estado de la vía, impericia del conductor, culpa de terceros, etc. Así mismo y una vez se produzcan los fallos correspondientes, informarán sobre qué actores viales fueron los responsables de la generación del accidente.</p> <p>Artículo 16°. Reporte de Siniestros Viales con Motocicletas. En el caso de un siniestro vial en el que se vea involucrado un vehículo de tipo motocicleta, la autoridad de tránsito competente deberá informar el incidente a la Superintendencia de Transporte, así como el Centro de Enseñanza Automovilística que expidió el certificado de aptitud en conducción de los implicados en el siniestro. Esta notificación permitirá a la Superintendencia llevar un registro detallado de la accidentabilidad de los alumnos certificados por dichas escuelas y establecer un ranking entre las mismas.</p> <p>Parágrafo. La información recopilada, será utilizada para fines de investigación, control y vigilancia, con el propósito de garantizar y fortalecer la calidad de la capacitación recibida por los aspirantes a obtener la licencia de conducción.</p> <p>Artículo 17°. Policía cívica motorizada. El Ministerio de Defensa Nacional y la Policía Nacional crearán y reglamentarán el programa de la Policía Cívica Motorizada, como instrumento para promover la cultura cívica vial y la integración de la sociedad; en procura de la seguridad ciudadana y vial en todo el territorio nacional, previo el cumplimiento de los requisitos dispuestos por la Ley 4a de 1991 o la que haga sus veces.</p> <p>La Policía Cívica Motorizada estará integrada por ciudadanos motociclistas, mayores de 18 años, que de manera voluntaria quieran hacer parte. En ningún caso portarán armas.</p> <p>Las asociaciones o clubes de motociclistas podrán hacer parte de la Policía Cívica Motorizada.</p> <p>Artículo 18°. Responsabilidad social empresarial. El sector empresarial integrará en sus operaciones comerciales de manera activa y voluntaria la responsabilidad social empresarial o corporativa. Para esto, el Ministerio de transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá de herramientas para el acompañamiento de las empresas en la implementación de las estrategias y planes de seguridad vial, estimulando que las áreas de talento humano o personal verifiquen periódicamente el comportamiento de los empleados y/o de personas que se encuentren en cualquier otra modalidad de vinculación y que tengan como medio de transporte y de trabajo la motocicleta.</p>	<p>El Gobierno Nacional promoverá y coordinará la celebración de un pacto con los medios de comunicación cuyo objeto sea la realización de campañas orientadas a desaprobar las prácticas de riesgo y a consolidar el reconocimiento del motociclista como un actor legítimo y válido de la vía.</p> <p>Parágrafo. Las empresas públicas y/o privadas que tengan empleados que utilicen las motocicletas para realizar las respectivas actividades laborales, de acuerdo a sus funciones, tendrán la obligación de proporcionar los equipos de protección necesarios, los cuales deberán cumplir con las normas técnicas y de seguridad establecidas, y deberán ser parte de la dotación anual.</p> <p>Artículo 19°. Deber de información de los vendedores y arrendadores de motocicletas. Los establecimientos de comercio dedicados a la venta y/o alquiler de vehículos tipo motocicletas, deberán informarle al comprador y/o arrendatario, el deber de cuidado en las vías, de buen comportamiento, de oportuno mantenimiento del vehículo y el buen uso que deben darle al mismo, para lo cual como constancia expedirá el respectivo documento, debidamente suscrito por las partes.</p> <p>Artículo 20°. Campañas publicitarias para incentivar la seguridad vial del motociclista. Los concesionarios y/o ensambladoras de vehículos tipo motocicleta, en virtud del principio de corresponsabilidad que le asiste a la sociedad civil, dentro de sus respectivas campañas publicitarias deberán incluir aspectos tendientes a incentivar la seguridad vial del motociclista, a efectos de ser copartícipes en la reducción efectiva y eficaz de la siniestralidad vial de estos actores viales.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberán realizar campañas periódicas en materia de seguridad vial a través de las redes sociales, con el objetivo de concientizar y sensibilizar a los usuarios de motocicletas, incentivar los buenos hábitos y conductas al momento de conducir, el respeto a las normas y señales de tránsito, así como a la tolerancia vial.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de transporte utilizará los espacios institucionales y/o estatales en los medios de comunicación nacionales y locales, para transmitir de manera gratuita mensajes sobre seguridad vial. Estos deberán enfocarse en la difusión de la normatividad nacional, consejos prácticos, educación, prevención, estadísticas de accidentes, testimonios de víctimas y recomendaciones de expertos. El contenido será elaborado con la colaboración de organizaciones civiles, instituciones educativas y entidades gubernamentales especializadas en seguridad vial.</p> <p>Artículo 21°. Incorporación de triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos en el Transporte Público. El Ministerio de Transporte regulará la inclusión de los triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos en los sistemas de transporte público, estableciendo medidas para su control, seguridad y eficiencia. Además, se implementarán acciones de acompañamiento y control de las asociaciones, empresas y plataformas virtuales que conectan a los conductores de motos como prestadores de servicio de transporte.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará y realizará campañas tendientes al reconocimiento y la importancia que la motocicleta ha tenido en el desarrollo del país, en razón a su posicionamiento como el principal vehículo automotor de uso en el territorio nacional.</p> <p>Artículo 22°. Reglamentación del Parqueo en vía para Motocicletas. En las áreas urbanas y/o rurales donde está permitido estacionar vehículos automotores en vía, se permitirá igualmente el de las motocicletas,</p>
<p>a las cuales les corresponderá una tarifa de parqueo basada en un estudio económico sobre los costos del servicio, con indicadores de eficiencia, eficacia y economía. Estas tarifas se fijarán considerando el espacio que ocupa en la zona correspondiente, con el objetivo de establecer precios justos y equitativos.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades competentes deberán igualmente realizar estudios técnicos a efectos de determinar la viabilidad del parqueo de motocicletas sobre aceras, andenes y/o bermas, donde su espacio y longitud así lo permita; a fin de adecuarlos para tal fin. Estos espacios deberán estar debidamente señalizados y demarcados. La tarifa de parqueo se fijará, conforme lo estipulado en el presente artículo. En todo caso, siempre se priorizará este espacio para el tránsito de los peatones.</p> <p>Artículo 23°. Infraestructura Vial Segura para los motociclistas. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, y demás autoridades competentes garantizarán la construcción y adecuación de infraestructura vial segura, tendiente a minimizar de manera eficaz y eficiente los riesgos de transitar en motocicleta en el territorio nacional, y que deberán contar con sistemas inteligentes de transporte (ITS), y/o soluciones tecnológicas aplicando la inteligencia artificial, para la gestión en tiempo real de dichas vías, permitiendo así el intercambio de información y novedades viales tanto a las autoridades como los diferentes actores viales que transiten por tales corredores. En el diseño y construcción de las vías, deberá tenerse en cuenta tecnologías en el pavimento, que permitan al conductor advertir cuando invade carril involuntariamente, bien por fatiga, sueño o imprudencia.</p> <p>Parágrafo 1°. el Gobierno Nacional a través de las autoridades competentes, deberán realizar todas las acciones tendientes a prevenir siniestros viales, fállecimientos o lesionados graves por la ocurrencia de los mismos, estableciendo mecanismos y estrategias oportunas que permitan identificar con suficiente antelación amenazas o peligros de caídas de motociclistas, ante eventos tales como: hundimientos, huecos, deterioro de las vías, el asfalto, señales de tránsito horizontales resbaladizas, intersecciones con alta frecuencia de siniestralidad vial, riesgos de caída por exceso de velocidad, entre otros.</p> <p>Parágrafo 2°. En los contratos de concesión de infraestructura vial, los concesionarios deberán establecer mecanismos que permitan realizar y generar reportes en tiempo real frente a incidentes, puntos de siniestralidad y/o deterioro de la vía, con el fin de que sean divulgados, a través de avisos preventivos, a todos los actores viales que transiten por los respectivos corredores. Para ello podrán implementar herramientas de inteligencia artificial, y una aplicación única que permita recopilar a nivel nacional estos reportes, a los cuales puedan acceder las autoridades nacionales y/o locales como información actualizada para la toma de decisiones. Estos mecanismos deberán manejar datos abiertos que permitan interconectar la información con el Observatorio de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Artículo 24°. Amnistías. Facúltase a los Gobernadores, y a los Alcaldes municipales y distritales, para que a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, puedan decretar amnistías a la deuda total e intereses de las multas impuestas a las motocicletas que se encuentren inmovilizadas por más de un (1) año o que hayan sido declaradas administrativamente como abandonadas en parqueaderos y/o patios; los recursos obtenidos de estas amnistías serán destinados exclusivamente a la financiación de programas y actividades relacionados con la educación en seguridad vial.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos para ser beneficiario de estas amnistías.</p> <p>Artículo 25°. Campañas de Licenciamiento. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con los organismos de tránsito responsables de la expedición de licencias de conducción, llevarán a cabo al</p>	<p>menos una (01) campaña anual para la expedición y/o renovación de licencias de conducción, con un descuento del diez por ciento (10%), este se aplicará a los motociclistas que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acrediten la aprobación del curso de conducción conforme a los requisitos establecidos en el Código Nacional de Tránsito. 2. Demuestren que poseen una motocicleta sin infracciones de tránsito registradas. <p>Estas campañas tienen el propósito de fomentar el cumplimiento de las normativas de tránsito y promover la seguridad vial entre los motociclistas.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá los mecanismos para realizarlas.</p> <p>Artículo 26°. Jornadas de chatarrización. Facúltase a las entidades territoriales, de acuerdo a criterios y requisitos establecidos por la corporación pública territorial, para la realización de jornadas de chatarrización y cancelación de matrículas de vehículos tipo motocicleta, que se encuentren en abandono dentro de los patios de su jurisdicción, y que se encuentren en deterioro, generando problemáticas ambientales al departamento, municipio y/o distrito.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de transporte expedirá la reglamentación necesaria para la puesta en marcha de esta política, donde tendrá en cuenta el procedimiento que salvaguarde el debido proceso y la notificación del mismo a los propietarios conocidos de los vehículos.</p> <p>Artículo 27°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p>  <p>CARLOS EDUARDO GUEVARA V. Senador de la República Partido Político MIRA</p>

CONTENIDO

Gaceta número 2051 - Miércoles, 27 de noviembre de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 251 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia positiva para el primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 200 de 2024 Senado, por medio de la cual se fortalecen los derechos parentales en el ámbito de la educación impartida al interior de los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones – Ley los padres educan	6
Informe de Ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de Ley número 203 de 2024 Senado, por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones.....	12