



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - Nº 745

Bogotá, D. C., miércoles, 14 de agosto de 2019

EDICIÓN DE 30 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 320 DE 2019 CÁMARA

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente proyecto de ley, y argumentar la relevancia de aprobación del mismo, este acápite se ha dividido en nueve (9) partes que presentan de forma ordenada la importancia del tema, estas son: (1) Introducción, (2) Problemática, (3) Antecedentes, (4) Fundamentos jurídicos, (5) Justificación, (6) Descripción del proyecto de ley, (7) Cuadro de modificaciones, (8) impacto fiscal y (9) Consideraciones finales.

1. Introducción

Los ciudadanos en el mundo son cada vez más conscientes sobre el daño que se le ha venido causando al planeta por las formas de depredación y las prácticas de consumo, esto ha conllevado a elevar el nivel de responsabilidad en relación con el cuidado del planeta respecto al desarrollo sustentable a escala humana. Es por eso que el presente proyecto de ley busca aportar en tres sentidos: 1) el cuidado ambiental fomentando el uso de la bicicleta como medio de transporte, 2) incentivar prácticas saludables, ya que al fomentar el uso de la bicicleta se presenta una mejoría en la salud de los colombianos que repercute directamente en el sistema general de salud, y 3) estimular el uso de la bicicleta permite que se mejore la movilidad en las ciudades, aportando a bajar los tiempos de desplazamiento.

El proyecto de ley recoge las experiencias de las ciudades de Colombia que hoy cuentan con un sistema de transporte público de bicicletas además de tener en cuenta los aportes de las entidades de los ministerios de Salud, Medio Ambiente y Transporte que brindaron información técnica respecto a proyecciones y los beneficios que traería un proyecto de ley como este en el caso de ser aprobado.

Ya en cuanto a su contenido, el articulado del proyecto de ley presentado inicialmente estaba muy encaminado a la protección del medio ambiente a partir del fomento del uso de la bicicleta y la generación de algunos dispositivos para la construcción de la política pública, estos elementos igualmente se mantienen y se refuerzan con la sostenibilidad del sistema a partir de su integración a los diferentes tipos de transportes multimodales, además de generar la prospectiva del sistema público para dejar sentadas las bases como una política pública y no una política de gobierno.

2. Trámite del proyecto

Obedeciendo a la compleja realidad que hoy se vive en materia ambiental y que según la huella ambiental sobre el consumo de recursos ha arrojado que desde el pasado 29 de julio de 2019 los seres humanos ya se consumieron todos los recursos no renovables del planeta; esto quiere decir que estamos viviendo a crédito. Para mitigar un poco este impacto, el Representante Fabián Díaz, del Partido Alianza Verde, presentó esta iniciativa que fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 94 de 2019.

La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes designó al Representante León Fredy Muñoz Lopera para rendir ponencia del

proyecto de ley y efectuar el primer debate. El 11 de junio de 2019 se aprobó en primer debate el proyecto de ley de manera unánime, y se incluyó una proposición avalada por el ponente.

3. Problemática

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

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

En relación a lo anterior, esta nueva forma de transportarse ha venido creciendo con fuerza a nivel mundial, ahora son más los países que sumados a Dinamarca (país ciclista) han incorporado este medio de transporte como una alternativa viable, sostenible y segura. Por ejemplo, en Londres existe un SBP enfocado al

alquiler llamado Barclays Cycle Hire, se estima que se han realizado más de 22 millones de viajes desde el 2010 y que un usuario puede hacer uso de más de 8.000 bicicletas y 500 estaciones, para lo cual debe realizar un pago de acuerdo al tiempo que utilice este servicio. Si el usuario solo “alquila” el servicio durante 30 minutos este será gratis, pero si lo utiliza por 2 horas puede costar £ 6.00, por 6 horas £ 35.00, y así se establecen unos rangos de precios con el fin de desincentivar los recorridos largos y poder rotar las bicicletas a más usuarios. Si las bicicletas no se devuelven en 24 horas o presentan algún daño, se llega a aplicar una multa hasta por £ 300.00³. Barcelona, por su parte, cuenta con un sistema llamado Bicing, el cual funciona las 24 horas del día los 365 días del año. Actualmente cuenta con 7 mil bicicletas robustas, estables y cómodas, con características similares a las encontradas en Londres, Nueva York o Montreal. De estas 7.000 unidades, 6.000 son mecánicas y 1.000 eléctricas, existen 425 estaciones mixtas (para eléctricas y mecánicas) y 3 tipos de sistemas de acceso al servicio (tarjeta inteligente, aplicación móvil y teléfono inteligente con tecnología NFC), entre otros⁴. El SBP se encuentra plenamente integrado en el sistema de transporte de la ciudad y facilita la intermodalidad con otros modos de transporte público (metro, bus, tren, tramo), funciona a través de una tarjeta de abono, nominal, unipersonal e intransferible que reconoce al usuario en el sistema⁵.

Para el continente americano, se encontró registro de este tipo de sistemas en ciudades como Washington, Ciudad de México y Medellín. Con respecto a Washington, cuenta con un sistema llamado Capital Bikeshare, el cual es un servicio de bicicletas compartidas del Metro D. C., con más de 4.300 bicicletas y más de 500 estaciones en 6 jurisdicciones: Washington D. C., Arlington, VA, Alexandria, VA, Montgomery, MD, Prince George’s County, MD y Fairfax County, VA. Este sistema está diseñado para viajes rápidos, articulados a los sistemas de transporte urbanos; los viajes menores a 30 minutos no tienen costo alguno, los viajes de 60 minutos tienen un costo de 2 dólares, y existen viajes para turistas en los cuales se puede alquilar el servicio de bicicletas por 24 horas, e incluso por 3 días y su precio varía dependiendo del tiempo del servicio⁶. En México se debe realizar un pago para poder acceder

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

² Institute for Transportation & Development Policy (México). Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Pública. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] <<https://3gozaa3xxbbp499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/12/Gu%C3%ADa-Bici-P%C3%BAblica-ITDP-Mexico.pdf>>.

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

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

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

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

al servicio de bicicletas públicas ECOBICI, cuando el recorrido supera los 45 minutos, esta modalidad permite realizar una suscripción al sistema por un año, una semana, tres días o un día, o también cuenta con la posibilidad de realizar un pago por horas que depende del tiempo de uso de las unidades. Actualmente el sistema cuenta con 470 cicloestaciones, más de 170 mil usuarios registrados en 55 colonias de la Ciudad de México, cubriendo un área de 38 kilómetros cuadrados, y un promedio por día de 30.000 viajes. En la ciudad de Medellín el sistema EnCicla, 2010, es utilizado diariamente por cerca de 10.000 usuarios, los cuales deben inscribirse previamente mediante una página web para ser acreedores de la tarjeta que los distingue como biciusuarios y mediante la cual podrán sacar prestadas las unidades. El SBP hace parte del Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá (PMB2030), el cual plantea como meta para el año 2030 que el 10% de los viajes totales de esta zona se realicen en bicicleta; así mismo, se espera que para el año 2020 se cuente con más de 100 estaciones y 3.500 bicicletas⁷.

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

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

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

En materia ambiental

Lograr una movilidad sostenible a nivel mundial es uno de los mayores retos que enfrentan las naciones a fin de cumplir las metas del Acuerdo de París, consistentes con reducir las emisiones relacionadas con el transporte de 7,7 gigatoneladas de CO₂ actualmente, a ubicarse entre 2 y 3 gigatoneladas para 2050. Según el Banco

Mundial (2017), un aspecto crucial para reducir las emisiones de CO₂ radica en la transición del transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial¹⁰.

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

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

Figura 2.

Objetivos de contribuciones determinadas nacionalmente

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

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

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

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

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

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

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

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

Figura 3.

Sectores con oportunidades de mitigación

SECTOR	PRINCIPALES OPORTUNIDADES DE MITIGACIÓN
Agrícola, Forestal y Cambios de Uso del Suelo	Reducción de la deforestación Plantaciones forestales comerciales y sistemas agroforestales Restauración ecológica (restauración, rehabilitación y recuperación) Sistemas agroforestales con alto potencial de captura de carbono Mejores prácticas de fertilización (cultivos de papa y arroz) Ganadería sostenible (sistemas silvopastoriles intensivos, pastoreo racional) Modelos más eficientes de uso del suelo; Ordenamiento territorial
Energía	Eficiencia energética en sectores de demanda, transformación y producción Sistemas de redes inteligentes Portafolio de energías renovables Esquemas de generación con fuentes no convencionales y sistemas híbridos más estrategias de eficiencia energética para Zonas No Interconectadas Reducción de pérdidas de transporte de energía Participación de demanda mediante esquemas de precios y de incentivos Captura y almacenamiento de carbono
Industria	<Eficiencia energética (calderas, hornos, motores) Sustitución de carbón por biomasa y en general introducción de combustibles de menos carbono intensidad Desarrollos tecnológicos en los procesos productivos
Transporte	Estándares de rendimiento y conducción verde Renovación de la flota Vehículos eléctricos; Uso de combustibles de menor carbono intensidad Promoción del transporte público; Sistemas públicos de bicicletas; Desincentivos al uso del transporte privado; Cobros por congestión; Transporte multimodal (fluvial y férreo) Optimización transporte carga
Vivienda	Eficiencia energética e introducción de energéticos más limpios (sustitución de bombillos incandescentes; mejora en eficiencia de aires acondicionados y estufas a gas natural; reemplazo y chatarrización de neveras; uso de energía solar) Renovación de vivienda Materiales y mejores técnicas de diseño y construcción Ciudades sostenibles
Residuos	Aprovechamiento de residuos sólidos (compostaje) Captura y quema de metano en rellenos sanitarios Captura y quema de metano en plantas de tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales

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

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

Sumado a lo anterior, Colombia ha tomado participación en varios eventos y acuerdos internacionales encaminados a lograr avances importantes en temas ambientales, sociales y económicos, en los cuales se destacan la Agenda 2030 (2015) y la Nueva Agenda Urbana (2016). Con respecto a la Agenda 2030, esta se logró gracias

al apoyo de numerosos países, organizaciones internacionales y actores no gubernamentales, gracias al cual se consolidó un documento con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible encaminados hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los países miembros. Colombia bajo este compromiso internacional se planteó como una de las metas al 2030 reducir las emisiones totales de efecto invernadero en un 20%¹¹. En cuanto a la Nueva Agenda Urbana, celebrada en Quito, Ecuador, como parte de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, esta se centra en discutir y establecer compromisos sólidos que permitan avanzar a las ciudades en bienestar social, protección medioambiental y crecimiento económico, como resultado de la preocupación por la gran migración hacia las ciudades, se calcula que para el año 2050 dos tercios de la humanidad vivirán en zonas urbanas, lo que representa un gran desafío para la sostenibilidad social, económica y ambiental de las mismas. Para el caso colombiano, según el Ministerio de Ambiente, al día de hoy, cerca del 76% de la población vive en zonas urbanas y demanda más del 75% de los recursos¹².

4. Antecedentes

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

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

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

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

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

En materia de transporte y movilidad

- **LEY 105 DE 1993.** “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”

Artículo 2°. Principios fundamentales...

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

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

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
- c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.
- d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

2. EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

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

8. DEL TRANSPORTE INTERMODAL:

Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación...

- **LEY 336 DE 1996.** ESTATUTO GENERAL DE TRANSPORTE

Artículo 4°. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las

disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Artículo 5°. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

- **LEY 769 DE 2002.** Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Artículo 68. Utilización de los carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

CAPÍTULO V.

CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS.

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas

permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo.

- **LEY 1083 DE 2006.** Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1°. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

- **LEY 1811 DE 2016.** Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Artículo 4°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SISTR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte...

Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.

2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.

4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.

5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

En importante mencionar el desarrollo normativo que tienen algunos municipios en Colombia que han permitido implementar el Sistema de Bicicletas Públicas:

DECRETO 596 DE 2014, “Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá, D. C., y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital”.

ACUERDO MUNICIPAL NÚMERO 84 DE 2009, “por medio del cual se reglamenta el Sistema de Bicicletas en la ciudad de Medellín que hará parte del plan de movilidad de la ciudad.”

5. Fundamentos Jurídicos

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

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

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

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

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

El mandato de progresividad tiene dos contenidos complementarios, por un lado, el reconocimiento de que la satisfacción plena de los derechos establecidos en el pacto supone una cierta gradualidad; y por otra, también implica un sentido de progreso, consistente

en la obligación estatal de mejorar las condiciones de goce y ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales. Así, una vez alcanzado un determinado nivel de protección “la amplia libertad de configuración del legislador en materia de derechos sociales se ve restringida, al menos en un aspecto: todo retroceso frente al nivel de protección alcanzado es constitucionalmente problemático puesto que precisamente contradice el mandato de progresividad”, lo cual no solo es aplicable respecto a la actividad del Legislador sino también respecto a la actuación de la Administración en el diseño y ejecución de políticas públicas en materia de derechos económicos sociales y culturales al igual que cualquier rama de los poderes públicos con competencias en la materia”¹³.

“PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA- Perspectivas en que se concreta

La legislación expedida y la jurisprudencia constitucional vertida sobre la defensa al medio natural y el entorno ecológico han partido de un desarrollo histórico y líneas de pensamiento que han desembocado en la existencia de diversos enfoques jurídicos que vienen a concretarse en visiones: i) antropocéntricas, ii) biométricas y iii) ecocéntricas, entre otras”¹⁴

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

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

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

“La Constitución Política de 1991 no encargó el deber de conservación y preservación del medio ambiente a una sola autoridad pública, sino que comprometió a todas las instancias de poder en la ejecución de políticas de defensa del patrimonio ecológico. La política ambiental ha de ser una política integrada institucionalmente y coordinada desde el nivel central de la Administración. La eficacia en la preservación de los recursos naturales debe alcanzarse mediante la coordinación de los esfuerzos de las distintas instancias territoriales, por lo que se requiere de la existencia de un nivel central de decisión que coordine las instancias locales a efectos de lograr una política ambiental homogénea y coherente en el nivel nacional. El artículo 80 constitucional establece que la planificación de la política ambiental corresponde al Estado, lo que impone, de suyo, la existencia de un ente de coordinación que diseñe los lineamientos básicos y los canales de cooperación entre las diferentes autoridades estatales que funcionan descentralizada o desconcentradamente. El carácter nacional

de la política del medio ambiente es fundamento para considerar que la misma debe coordinarse desde los niveles centrales de la administración. Asimismo, el hecho de que los Estados sean los sujetos internacionalmente responsables por el cumplimiento de los compromisos ambientales exige la adopción de políticas domésticas coherentes, cuya unidad se refleje fuera de las fronteras nacionales. Esta coherencia solo se garantiza mediante la dirección y coordinación de la política ambiental por parte de la autoridad central, pues, tal como lo indica el artículo 226 de la Constitución Política, la función de promover las relaciones internacionales ecológicas está en cabeza del Estado, sobre las bases de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional”¹⁵.

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

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

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

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

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

6. Justificación

Según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación

¹³ Sentencia C-443/09.

¹⁴ Sentencia C-449/15.

¹⁵ Sentencia 462/08.

¹⁶ Sentencia T-227/17.

del aire, esto sumado a daños en cultivos por lluvia ácida y deterioro a la infraestructura como edificios, puentes y estatuas. Para el caso colombiano, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) encontró que, durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 4,2 millones de muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades. En prima de seguros e indemnizaciones se pudo determinar un valor de \$1,9 billones al año (2015), \$3,9 billones en pérdida económica de ingresos y de productividad, y se estimó un aproximado de \$12,3 billones en vidas perdidas. Adicionalmente, los costos ambientales asociados a la contaminación atmosférica durante los últimos años, se incrementaron pasando de 1,1% del PIB de 2009 (\$5,7 billones de pesos) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12 billones de pesos) y 1,93% del PIB en 2015 (\$15.4 billones de pesos)¹⁷, lo cual pone en evidencia la necesidad de implementar estrategias contundentes que logren frenar y contrarrestar los efectos de la contaminación en el aire.

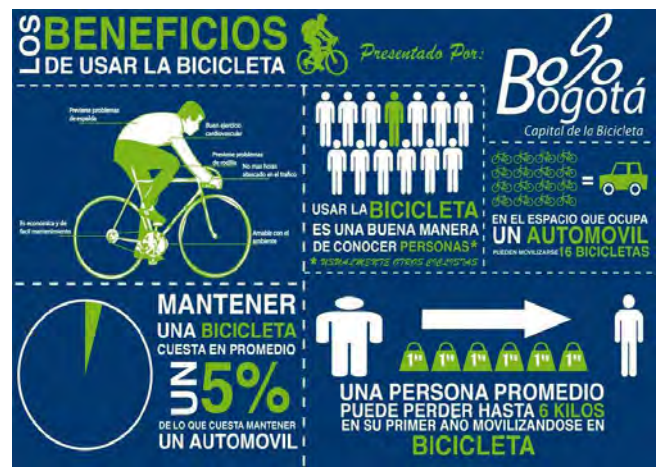
De acuerdo a los últimos informes del estado de la calidad del aire, elaborados por el IDEAM, el contaminante con mayor potencial de afectación en el territorio nacional es el Material Particulado Menor a 2,5 micras (PM2.5), el cual está constituido por partículas muy pequeñas producidas principalmente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

El uso de la bicicleta se presenta entonces, como una alternativa sostenible y viable para contrarrestar los efectos de la contaminación, y a su vez plantea beneficios económicos y sociales. En Australia, según el gobierno de Queensland, un recorrido en cicla por 10 km ahorraría, aproximadamente, 1.500 kg de emisiones de CO₂, y si se tiene en cuenta las demoras e interrupciones debido al tráfico, en hora pico, la reducción estaría dada en una mayor cantidad las emisiones tóxicas, al mismo tiempo que contribuye a disminuir la congestión vehicular. Suma a esto, el Estado gasta cerca de 27 millones de dólares australianos en mantener y mejorar la red de transporte, dados los daños ocasionados a las superficies de las carreteras por los automóviles. También se estiman costos por 5 mil millones de dólares australianos al año como consecuencia de la congestión vial¹⁹.

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

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

¹⁹ Queensland Government. Cycling Benefits. Recuperado el 7/02/2010. Página oficial [En línea]



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

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

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

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

<<https://www.tmr.qld.gov.au/Travel-and-transport/Cycling/Benefits.aspx>>

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

²¹ Inatitute for Transportation & Development Policy (México). Guía de Planeación del Sistema de Bicicletas Pública. Recuperado el 5/02/2019. [En línea] <<https://3gozaa3xxbbp499ejp30lxc8-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/12/Gu%C3%ADa-Bici-P%C3%BABlica-ITDP-Mexico.pdf>>

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

LAS CONSECUENCIAS DE LA MALA CALIDAD DEL AIRE

Al año 17.549 muertes en Colombia están asociadas a la mala calidad del agua y aire
8% del total de la mortalidad anual en Colombia

\$12,3 billones
(equivalentes a 1,5 % del PIB de 2015)
son los costos estimados por las enfermedades

EFFECTOS COLATERALES DE AMPLIACIÓN DEL PICO Y PLACA
45% caen las ventas del comercio con las medidas ambientales

Parqueaderos reportan caída hasta de **80%** en ventas

Medida también afecta a los transportadores

MUERTES:
13,9% de las muertes son ocasionadas por enfermedad isquémica del corazón

17,6% de las muertes por enfermedad pulmonar obstructiva crónica

La calidad del agua ocasiona **71,6%** de las muertes por enfermedad diarreica aguda

9 enfermedades en el país están asociadas a factores de riesgo ambiental

Fuente: INS / DNP / Secretaría de Movilidad de Medellín y Bogotá / Sondeo LR / Gráfico: LR-ER

MEDELLÍN Y BOGOTÁ SON LAS CIUDADES CON LA EMERGENCIA AMBIENTAL
Medidas: Pico y placa ambiental
Localidades y barrios en alerta naranja

MEDELLÍN
(Decreto 0182 de 2019)
Alerta en toda la ciudad
Pico y placa extendido hasta la próxima semana

BOGOTÁ
(Decreto 088 de 2019)
Altos niveles de material particulado 2,5
Pico y placa ambiental irá hasta el 11 de marzo

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

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

Tomado de: <https://www.semana.com/Item/ArticleAsync/556386>

La vida en un trancón

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

- ▲ Subió con relación al año anterior
- ◀▶ Ocupó la misma posición
- ▼ Bajó con relación al año anterior

Ciudad	Posición* 2018	Posición* (2017)	Horas perdidas en la congestión	Posición actual*
Bogota	3	(2)	272	1
Ciudad de México	4	(4)	218	9
Belo Horizonte	18	(21)	202	11
Rio de Janeiro	7	(8)	199	13
Guadalajara	32	(38)	181	18
Quito	26	(29)	173	20
Guayaquil	21	(22)	167	23
Ciudad del Cabo	95	(96)	162	28
Sao Paulo	5	(5)	154	39
Medellín	25	(26)	138	62
Palermo	83	(84)	119	83
Acapulco	97	(109)	102	112
Tijuana	62	(72)	85	141
Veracruz	153	(160)	80	148
Ciudad Juarez	76	(78)	69	165
Brasilia	44	(42)	64	174
Chihuahua	124	(120)	63	175
La paz	149	(146)	45	206
Guadalupe	210	(211)	31	219

(*) Entre 220 ciudades del mundo
Fuente: <http://inrix.com/scorecard/>

CIUDAD	RANKING DE TODAS LAS CIUDADES 2017 (2016)	CLASIFICACIÓN 2017 INRIX TRAFFIC SCORECARD (2016)	HORAS PASADAS EN CONGESTIÓN	TIEMPO DE CONDUCCIÓN U	
				ICI	PICO
Bogotá	sesenta y cinco	sesenta y cinco	▼ 75	16.2	36%
Medellín	23 (30)	18 (26)	▲ 57	11.4	29%
Bucaramanga	39 (59)	-	▲ 60	9.4	29%
Cali	47 (60)	30 (39)	▲ 49	9.6	25%
Pasto	52 (66)	-	▲ 47	10.3	26%
Villavicencio	58 (76)	-	▲ 45	9.9	27%
Barranquilla	96 (98)	-	▲ 40	8.1	22%
Perelra	99 (117)	-	▲ 39	7.7	21%
Nelva	215 (245)	-	▲ 28	6.4	18%
Santa María	246 (265)	-	▲ 27	5.6	15%
Cúcuta	250 (282)	-	▲ 27	5.8	dieciséis
Manizales	288 (278)	-	▲ 25	5.2	14%
Ibague	315 (343)	-	▲ 24	5.2	15%
La Vega	389 (388)	-	▲ 23	5.4	14%
Rionegro	650 (587)	-	▲ 15	3.1	8%

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



**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE
REPRESENTANTES EN SESION DEL DIA DIEZ (10) DE JUNIO DE 2019, AL
PROYECTO DE LEY No. 320 de 2019 CÁMARA**

**"POR MEDIO DEL CUAL SE PRESENTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA
ELABORACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DEL SISTEMA DE BICICLETAS
PÚBLICO (SBP) Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A) El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.

B) Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del sistema.

C) Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos.

D) Generar pedagogía en los usuarios del Sistema Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorutas.

Artículo 4. Implementación del SBP. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás sistemas y medios de transporte.

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

Artículo 5. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración, con donaciones o aportes del sector privado en virtud del principio de responsabilidad social empresarial, con el pago por la afiliación al sistema por parte de los ciclistas y demás recursos provenientes del aprovechamiento económico de los componentes del Sistema.

La financiación estará determinado por los estudios que se hagan sobre la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo; la administración municipal dispondrá en lo pertinente para promover la implementación del SBP.

Artículo 6. Obligaciones de las entidades territoriales. Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.

A) Realizar campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente, el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.

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

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

D) Realizar mantenimiento a las ciclorutas.

E) Incluir en los planes de desarrollo municipales un aumento gradual de las ciclorutas acorde a los estudios y la realidad de cada entidad territorial.

F) Generar la interconexión entre las ciclorutas en edificios e instituciones públicas como universidades, Instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.

G) Integrar el SBP al Plan de Movilidad Municipal.

Artículo 7. Composición del SBP. El Sistema de Bicicletas Públicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:

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

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

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

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

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

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

G) Garantizar la construcción de bici carriles exclusivos para la circulación de los usuarios de la bicicleta.

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

I) Registro de los afiliados al Sistema de Bicicletas Públicas.

J) Infraestructura exclusiva para el uso de la bicicleta, esta puede ser mediante carriles preferenciales para el uso de la bicicleta, o una franja compartida con vías peatonales o de la malla vial debidamente identificados y señalados como ciclorutas.

K) Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciclistas.

Artículo 8. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

El registro y afiliación por parte de los bicisuarios al Sistema de Bicicletas Públicas será durante un periodo de tiempo determinado, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.

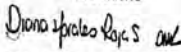
Artículo 9. Vigencia y Derogatoria. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.

CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 10 de junio de 2019. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 320 de 2019 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE PRESENTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICO (SBP) Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", (Acta No. 039 de 2019) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 4 de junio de 2019 según Acta No. 038 de 2019; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES

Presidente



DIANA MARCELA MORALES ROJAS

Secretaria

7. Descripción del proyecto.

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

8. Cuadro de modificaciones al proyecto de ley

Proyecto de ley número 320 de 2018	Modificaciones ponencia Primer Debate	Modificaciones ponencia Segundo Debate
“por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones”	Sin Modificaciones	Sin Modificaciones.
Artículo 1°. <i>Objetivo.</i> Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO ₂ , reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes.	Artículo 1°. <i>Objetivo.</i> Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO ₂ , reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, <u>integrando el uso de la bicicleta a sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016.</u>	Sin Modificaciones.
Artículo 2°. <i>Definiciones.</i> Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones. Cicloparqueaderos: Estaciones de parqueadero adecuadas especialmente para el Sistema de Bicicletas Público, con los criterios que establece esta ley. Transporte Sostenible: Según las Naciones Unidas (ONU) el transporte sostenible, logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente, mejora la equidad social, la salud, la resistencia de las ciudades, entre otros.	Artículo 2°. <i>Definiciones.</i> Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones. <u>Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales.</u> <u>Ciclorrutas: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.</u> Cicloparqueaderos: Estaciones de parqueadero adecuadas especialmente para el Sistema de Bicicletas Público, con los criterios que establece esta ley. <u>Cicloestación: Elemento modular que se utilizará para el estacionamiento, retiro y entrega de bicicletas por parte de los usuarios. Hace parte de la cicloestación la terminal para procesamiento de información de pagos.</u>	Artículo 2°. <i>Definiciones.</i> Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones. <i>Bicicleta:</i> Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales. <i>Ciclorrutas o Bicicarril:</i> Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. <i>Cicloparqueaderos:</i> Estaciones de parqueadero adecuadas especialmente para el Sistema de Bicicletas Público, con los criterios que establece esta ley. <i>Cicloestación:</i> Elemento modular que se utilizará para el estacionamiento, retiro y entrega de bicicletas por parte de los usuarios. Hace parte de la cicloestación la terminal para procesamiento de información de pagos.

Proyecto de ley número 320 de 2018	Modificaciones ponencia Primer Debate	Modificaciones ponencia Segundo Debate
	<p><u>Ciclousuario del SBP: Es la persona que accede al Sistema de Bicicletas Públicas una vez cumplidos los requisitos y condiciones para el uso del Sistema.</u></p> <p>Transporte Sostenible: Según las Naciones Unidas (ONU) el transporte sostenible logra una mejor integración de la Economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente, mejora la equidad social, la salud, la resistencia de las ciudades, entre otros.</p> <p><u>Zonas de implementación del Sistema: áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclorrutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.</u></p>	<p><i>Ciclousuario del SBP:</i> Es la persona que accede al Sistema de Bicicletas Públicas una vez cumplidos los requisitos y condiciones para el uso del Sistema.</p> <p><i>Transporte Sostenible:</i> Según las Naciones Unidas (ONU) el transporte sostenible logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente, mejora la equidad social, la salud, la resistencia de las ciudades, entre otros.</p> <p><u>Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.</u> (el cambio corresponde a que la definición anterior era más una descripción de efectos).</p> <p><i>Zonas de implementación del Sistema:</i> áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclorrutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.</p>
	<p><u>Artículo 3°. Principios de implementación:</u> Las entidades territoriales desplegarán las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, observando los siguientes principios:</p> <p><u>A) El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.</u></p> <p><u>B. Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del sistema</u></p> <p><u>C. Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos.</u></p> <p><u>D. Generar pedagogía en los usuarios del Sistema Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas.</u></p>	<p>Sin Modificaciones.</p>
<p>Artículo 3°. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás medios de transporte.</p>	<p><u>Artículo 3 4°. Implementación del SBP.</u> A partir de la puesta en vigencia de la presente ley, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás <u>sistemas y</u> medios de transporte.</p>	<p>Artículo 4°. Implementación del SBP. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley y <u>conforme al estudio de viabilidad</u>, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás sistemas y medios de transporte.</p>

Proyecto de ley número 320 de 2018	Modificaciones ponencia Primer Debate	Modificaciones ponencia Segundo Debate
<p>Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.</p>	<p>Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito <u>o de movilidad</u> deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.</p>	<p><i>Parágrafo.</i> Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito o de movilidad deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP. <i>Parágrafo Transitorio:</i> <u>Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.</u></p>
<p>Artículo 4°. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración y estará determinado por los estudios que se hagan sobre la viabilidad del proyecto.</p>	<p>Artículo 4°. 5°. <i>Financiación del SBP.</i> La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración, <u>con donaciones o aportes del sector privado en virtud del principio de responsabilidad social empresarial, con el pago por parte de los ciclousuarios por la afiliación al sistema y demás recursos provenientes del aprovechamiento económico de los componentes del Sistema. La financiación</u> estará determinada por los estudios que se hagan sobre la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo; <u>la administración municipal dispondrá en lo pertinente para promover la implementación del SBP.</u></p>	<p>Sin Modificación.</p>
<p>Artículo 5°. Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.</p> <p>a) Realizar campañas de concientización con el medio ambiente y con el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía.</p> <p>b) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.</p> <p>c) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.</p> <p>d) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.</p>	<p>Artículo 5°. 6°. <i>Obligaciones de las entidades territoriales.</i> Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.</p> <p>a) Realizar campañas <u>pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente, el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.</u></p> <p>b) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.</p> <p>c) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.</p> <p>d) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.</p> <p>e) <u>Incluir en los planes de desarrollo municipales un aumento gradual de las ciclorrutas acorde a los estudios y la realidad de cada entidad territorial.</u></p> <p>f) <u>Generar la interconexión entre las ciclorrutas en edificios e instituciones públicas como universidades, Instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales.</u></p>	<p>Sin Modificaciones.</p>

Proyecto de ley número 320 de 2018	Modificaciones ponencia Primer Debate	Modificaciones ponencia Segundo Debate
	<p><u>Alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.</u> <u>h) Integrar el SBP al Plan de Movilidad Municipal.</u></p>	
<p>Artículo 6°. El Sistema de Bicicletas Públicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:</p> <p>a) Densa red de cicloparqueaderos a través del área de cobertura, el promedio de la distancia de uno a otro deberá ajustarse de acuerdo a un estudio detallado supliendo demandas y usos específicos.</p> <p>b) Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte, sin perjuicio de lo contenido en la ley 1811 del 21 de octubre de 2016, artículo 4°.</p> <p>c) Cicloparqueaderos adecuados con buena iluminación y equipados de tal forma que garanticen una alta seguridad.</p> <p>d) Un sistema de seguridad que permita a los usuarios estacionar o sacar fácilmente las bicicletas en las estaciones.</p> <p>e) Un sistema de seguridad y de identificación que sirvan para determinar qué usuario tomó la bicicleta, en qué punto, y dónde la dejó.</p> <p>f) Monitoreo en tiempo real de la tasa de ocupación de las estaciones a través de comunicaciones inalámbricas y por medio de un servicio de paquete de datos (GPRS, por sus siglas en inglés). Servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.</p> <p>g) Garantizar la Construcción de ciclorrutas exclusivas para la circulación de los usuarios de la bicicleta.</p> <p>h) Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación.</p>	<p>Artículo 6°. 7°. Composición del SBP. El Sistema de Bicicletas Públicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:</p> <p>a) Densa red de cicloparqueaderos a través del área de cobertura, el promedio de la distancia de uno a otro deberá ajustarse de acuerdo a un estudio detallado supliendo demandas y usos específicos.</p> <p>b) Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte, sin perjuicio de lo contenido en la ley 1811 del 21 de octubre de 2016, artículo 4°.</p> <p>c) Cicloparqueaderos adecuados con buena iluminación y equipados de tal forma que garanticen una alta seguridad.</p> <p>d) Un sistema de seguridad que permita a los usuarios estacionar o sacar fácilmente las bicicletas en las estaciones.</p> <p>e) Un sistema de seguridad y de identificación que sirvan para determinar qué usuario tomó la bicicleta, en qué punto, y dónde la dejó.</p> <p>f) Monitoreo en tiempo real de la tasa de ocupación de las estaciones a través de comunicaciones inalámbricas y por medio de un servicio de paquete de datos (GPRS, por sus siglas en inglés). Servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.</p> <p>g) Garantizar la construcción de ciclorrutas exclusivas para la circulación de los usuarios de la bicicleta.</p> <p>h) Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación.</p> <p><u>i) Registro de los afiliados al Sistema de Bicicletas Público.</u></p> <p><u>j) Infraestructura exclusiva para el uso de la bicicleta, esta puede ser mediante carriles preferenciales para el uso de la bicicleta, o una franja compartida con vías peatonales o de la malla vial debidamente identificados y señalados como ciclorrutas.</u></p> <p><u>k) Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciusuarios.</u></p>	<p>Artículo 7°. Composición del SBP. El Sistema de Bicicletas Públicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:</p> <p>A) Densa red de cicloparqueaderos a través del área de cobertura, el promedio de la distancia de uno a otro deberá ajustarse de acuerdo a un estudio detallado supliendo demandas y usos específicos.</p> <p>B) Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte, sin perjuicio de lo contenido en la Ley 1811 del 21 de octubre de 2016, artículo 4°.</p> <p>C) Cicloparqueaderos adecuados con buena iluminación y equipados de tal forma que garanticen una alta seguridad.</p> <p>D) Un sistema de seguridad que permita a los usuarios estacionar o sacar fácilmente las bicicletas en las estaciones.</p> <p>E) Un sistema de seguridad y de identificación que sirvan para determinar qué usuario tomó la bicicleta, en qué punto, y dónde la dejó.</p> <p>F) Monitoreo en tiempo real de la tasa de ocupación de las estaciones a través de comunicaciones inalámbricas y por medio de un servicio de paquete de datos o <u>tecnologías similares</u> (GPRS, por sus siglas en inglés). Servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.</p> <p>G) Garantizar la construcción de Ciclorrutas bicarriles exclusivos para la circulación de los usuarios de la bicicleta. (Se elimina por tener un contenido similar al literal I). G) Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación.</p> <p>H) Registro de los afiliados al Sistema de Bicicletas Publico.</p> <p>I) Infraestructura exclusiva para el uso de la bicicleta, esta puede ser mediante carriles preferenciales para el uso de la bicicleta, o una franja compartida con vías peatonales o de la malla vial debidamente identificados y señalados como ciclorrutas.</p> <p>J) Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciusuarios. (GPRS, por sus siglas en inglés). Servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.</p>

Proyecto de ley número 320 de 2018	Modificaciones ponencia Primer Debate	Modificaciones ponencia Segundo Debate
	<p>Artículo 8°. Accesibilidad y afiliación. <u>El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.</u></p> <p><u>El registro y afiliación por parte de los biciusuarios al Sistema de Bicicletas Públicas será durante un periodo de tiempo determinado, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.</u></p>	Sin Modificaciones.
Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.	Artículo 7°- 9°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.	Sin Modificaciones.

El articulado presentado como modificativo, recogió varios elementos conceptuales, técnicos y de redacción de los Decreto 596 de 2014 de la Alcaldía Mayor de Bogotá por el cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas y el Acuerdo Municipal 084 de 2009 del Concejo de Medellín que reglamenta el sistema de bicicletas de la ciudad.

9. Impacto fiscal.

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

“Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del Proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo

de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

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

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

República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.


Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Finalmente, se debe tener en cuenta que el Proyecto de ley no representa esfuerzo fiscal significativo del Gobierno, toda vez que el contenido del mismo demanda a las entidades territoriales a que establezcan una política pública para el sistema público de bicicletas, lo que no implica gasto alguno para el gobierno central, por lo tanto esta iniciativa no representan sumas significativas de recaudo, por el contrario, su promoción puede redondear en mayores beneficios para el Estado y la sociedad.

10. Consideraciones Finales

Con fundamento en los argumentos dados y las cifras planteadas, se hace necesario implementar una serie de normas jurídicas que apunten a mitigar los impactos que trae para el medio ambiente la forma y el estilo de vida que ha escogido la raza humana, pero también es importante que estas normas tengan elementos integrales que puedan repercutir en otras áreas que mejoren la calidad de vida de los colombianos, que para el caso del presente Proyecto de ley es lo referente a la salud y la movilidad. Por lo tanto se considera que esta iniciativa es de un impacto muy positivo para los designios de la nación y la forma como repercute directamente en los colombianos.

De los honorables Congressistas,



LEÓN EREDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicitamos a la plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate al Proyecto de ley número 320 de 2019 Cámara,

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

De los congresistas,


LEÓN EREDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE ANTE LA HONORABLE PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 320 DE 2019 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

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

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

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

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

Cicloestación: Elemento modular que se utilizará para el estacionamiento, retiro y entrega de bicicletas por parte de los usuarios. Hace parte

de la cicloestación la terminal para procesamiento de información de pagos.

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

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

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

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

- A) El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.
- B) Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del sistema.
- C) Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos.
- D) Generar pedagogía en los usuarios del Sistema Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas.

Artículo 4°. Implementación del SBP. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley y conforme al estudio de viabilidad, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás sistemas y medios de transporte.

Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito o de movilidad deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico,

económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.

Parágrafo Transitorio: Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.

Artículo 5°. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración, con donaciones o aportes del sector privado en virtud del principio de responsabilidad social empresarial, con el pago por la afiliación al sistema por parte de los ciclousuarios y demás recursos provenientes del aprovechamiento económico de los componentes del Sistema.

La financiación estará determinada por los estudios que se hagan sobre la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo; la administración municipal dispondrá en lo pertinente para promover la implementación del SBP.

Artículo 6°. Obligaciones de las entidades territoriales. Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.

- A) Realizar campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente, el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.
- B) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.
- C) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.
- D) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.
- E) Incluir en los planes de desarrollo municipales un aumento gradual de las ciclorrutas acorde a los estudios y la realidad de cada entidad territorial.
- F) Generar la interconexión entre las ciclorrutas en edificios e instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.
- G) Integrar el SBP al Plan de Movilidad Municipal.

Artículo 7°. Composición del SBP. El Sistema de Bicicletas Públicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:


- A) Densa red de cicloparqueaderos a través del área de cobertura, el promedio de la distancia de uno a otro deberá ajustarse de acuerdo a un estudio detallado supliendo demandas y usos específicos.
- B) Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte, sin perjuicio de lo contenido en la Ley 1811 del 21 de octubre de 2016, artículo 4°.
- C) Cicloparqueaderos adecuados con buena iluminación y equipados de tal forma que garanticen una alta seguridad.
- D) Un sistema de seguridad que permita a los usuarios estacionar o sacar fácilmente las bicicletas en las estaciones.
- E) Un sistema de seguridad y de identificación que sirvan para determinar qué usuario tomó la bicicleta, en qué punto, y dónde la dejó.
- F) Monitoreo en tiempo real de la tasa de ocupación de las estaciones a través de comunicaciones inalámbricas y por medio de un servicio de paquete de datos o tecnologías similares. Servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.
- G) Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación.
- H) Registro de los afiliados al Sistema de Bicicletas Público.
- I) Infraestructura exclusiva para el uso de la bicicleta, esta puede ser mediante carriles preferenciales para el uso de la bicicleta, o una franja compartida con vías peatonales o de la malla vial debidamente identificados y señalados como ciclorrutas.
- J) Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciusuarios.

Artículo 8°. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

El registro y afiliación por parte de los biciusuarios al Sistema de Bicicletas Públicas será durante un periodo de tiempo determinado, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.

Artículo 9°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.

De los honorables Congresistas,


LEÓN EREDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIEZ (10) DE JUNIO DE 2019 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 320 de 2019 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

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

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

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

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

Cicloestación: Elemento modular que se utilizará para el estacionamiento, retiro y entrega

de bicicletas por parte de los usuarios. Hace parte de la cicloestación la terminal para procesamiento de información de pagos.

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

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

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

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

- A) El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.
- B) Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del sistema.
- C) Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos.
- D) Generar pedagogía en los usuarios del Sistema Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas.

Artículo 4°. Implementación del SBP. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley y conforme al estudio de viabilidad, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás sistemas y medios de transporte.

Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito o de movilidad deberán llevar a cabo

de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.

Artículo 5°. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración, con donaciones o aportes del sector privado en virtud del principio de responsabilidad social empresarial, con el pago por la afiliación al sistema por parte de los ciclousuarios y demás recursos provenientes del aprovechamiento económico de los componentes del Sistema.

La financiación estará determinada por los estudios que se hagan sobre la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo; la administración municipal dispondrá en lo pertinente para promover la implementación del SBP.

Artículo 6°. Obligaciones de las entidades territoriales. Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.

- A) Realizar campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente, el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.
- B) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.
- C) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.
- D) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.
- E) Incluir en los planes de desarrollo municipales un aumento gradual de las ciclorrutas acorde a los estudios y la realidad de cada entidad territorial.
- F) Generar la interconexión entre las ciclorrutas en edificios e instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.
- G) Integrar el SBP al Plan de Movilidad Municipal.

Artículo 7°. Composición del SBP. El Sistema de Bicicletas Públicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:

- A) Densa red de cicloparqueaderos a través del área de cobertura, el promedio de la distancia de uno a otro deberá ajustarse de acuerdo a

un estudio detallado supliendo demandas y usos específicos.

- B) Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte, sin perjuicio de lo contenido en la Ley 1811 del 21 de octubre de 2016, artículo 4°.
- C) Cicloparqueaderos adecuados con buena iluminación y equipados de tal forma que garanticen una alta seguridad.
- D) Un sistema de seguridad que permita a los usuarios estacionar o sacar fácilmente las bicicletas en las estaciones.
- E) Un sistema de seguridad y de identificación que sirvan para determinar qué usuario tomó la bicicleta, en qué punto, y dónde la dejó.
- F) Monitoreo en tiempo real de la tasa de ocupación de las estaciones a través de comunicaciones inalámbricas y por medio de un servicio de paquete de datos (GPRS, sus siglas en inglés. Servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.
- G) Garantizar la construcción de bicarriles exclusivos para la circulación de los usuarios de la bicicleta.
- H) Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación.
- I) Registro de los afiliados al Sistema de Bicicletas Público.
- J) Infraestructura exclusiva para el uso de la bicicleta, esta puede ser mediante carriles preferenciales para el uso de la bicicleta, o una franja compartida con vías peatonales o de la malla vial debidamente identificados y señalados como ciclorrutas.
- K) Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciusuarios.

Artículo 8°. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

El registro y afiliación por parte de los biciusuarios al Sistema de Bicicletas Públicas será durante un periodo de tiempo determinado, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.

Artículo 9°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.

CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 10 de junio de 2019. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 320 de 2019 Cámara “POR MEDIO DEL CUAL SE PRESENTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICO (SBP) Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, (Acta No. 039 de 2019) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 4 de junio de 2019 según Acta No. 038 de 2019; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES

Presidente



DIANA MARCELA MORALES ROJAS

Secretaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

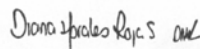
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 8 de agosto de 2019

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del PROYECTO DE LEY No. 320 DE 2019 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE PRESENTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICO (SBP) Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

La ponencia fue firmada por el Honorable Representante LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA RODRIGO ROJAS.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 352 /19 del 8 de agosto de 2019, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 402 DE 2019 CÁMARA, 251 DE 2019 SENADO

por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular; o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia.

Bogotá, D. C.; jueves, 8 de agosto de 2019

Honorable Representante

CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX

Presidente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número

402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado, por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia.

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento del encargo que nos realizara la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, nos permitimos presentar informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado.

En escrito separado, acompañó el texto propuesto para segundo debate al Proyecto de ley número 402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado, *por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia.*

Conforme a lo previsto en la reglamentación interna, el proyecto se presenta en tres ejemplares impresos y en medio magnético (CD).

Atentamente,



GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Coordinador Ponente
Representante a la Cámara



JUAN DAVID VELEZ TRUJILLO
Ponente
Representante a la Cámara

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 402 DE 2019 CÁMARA, 251 DE 2019 SENADO

por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia.

En atención a la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la y honorable Cámara de Representantes, nos permitimos presentar informe de Ponencia para Segundo Debate al Proyecto de ley número 402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado, *por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o*

de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia.

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de ley número 402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado, objeto de estudio, corresponde a una propuesta normativa presentada por el señor Defensor del Pueblo, doctor Carlos Alfonso Negret Mosquera. La iniciativa legislativa fue radicada en la Secretaría General del Senado de la República el 8 de abril de 2019 y publicada en la *Gaceta del Congreso* número 216 de 2019.

El 14 de mayo del presente año, el texto fue aprobado en primer debate por la Comisión Segunda del Senado de la República, y se dio paso a su publicación en la *Gaceta del Congreso* número 455 de 2019, para que se surtiera el correspondiente debate y aprobación por parte de la Plenaria del Senado de la República. El 18 de junio de 2019, este proyecto de ley fue aprobado sin modificaciones, en segundo debate, por el pleno del Senado de la República.

El 6 de agosto de 2019, la iniciativa legislativa fue aprobada sin modificaciones en primer debate por la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes.

Siguiendo con el trámite legislativo, la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes nos designó como ponentes para rendir informe de Ponencia en Segundo Debate al referido proyecto en la Plenaria de la Corporación.

2. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley tiene como objeto la creación de una presunción excepcional de la residencia y ánimo de permanencia de las personas venezolanas migrantes, cuyos hijos e hijas hayan nacido en el territorio colombiano desde el primero (1°) de enero de dos mil quince (2015) y hasta dos (2) años después de la promulgación de esta ley, con el propósito de que los recién nacidos puedan adquirir la nacionalidad de Colombia por nacimiento. Lo anterior, atendiendo al principio del interés superior de los niños y las niñas, y como parte del cumplimiento de nuestro Estado respecto de las obligaciones internacionales adquiridas para la protección de los derechos de la población migrante.

3. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto aprobado por la plenaria del Senado de la República, consta de 2 artículos así:

“**Artículo 1°.** Adiciónese un párrafo al artículo 2° de la Ley 43 de 1993, así:

De la nacionalidad colombiana por nacimiento

Artículo 2°. De los requisitos para la adquisición de la nacionalidad colombiana por nacimiento.

Son naturales de Colombia los nacidos dentro de los límites del territorio nacional tal como quedó señalado en el artículo 101 de la Constitución Política, o en aquellos lugares del exterior asimilados al territorio nacional según lo dispuesto en tratados internacionales o la costumbre internacional.

Para los hijos nacidos en el exterior, la nacionalidad colombiana del padre o de la madre se define a la luz del principio de la doble nacionalidad según el cual, “la calidad de nacional colombiano no se pierde por el hecho de adquirir otra nacionalidad”.

Por domicilio se entiende la residencia en Colombia acompañada del ánimo de permanecer en el territorio nacional, de acuerdo con las normas pertinentes del Código Civil.

Parágrafo. Excepcionalmente se presumirá la residencia y ánimo de permanencia en Colombia de las personas venezolanas en situación migratoria regular o irregular, o solicitantes de refugio, cuyos hijos e hijas hayan nacido en territorio colombiano desde el 1º de enero de 2015 y hasta 2 años después de la promulgación de esta ley.

Artículo 2º. La presente ley rige a partir de su promulgación y hasta dos años después de su entrada en vigencia, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias”.

4. CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO DE LEY

4.1. El derecho a la nacionalidad

La nacionalidad es uno de los atributos de la personalidad jurídica y un derecho fundamental, del cual se deriva la garantía de otros derechos. Este se encuentra consagrado en el artículo 96 de la Constitución Política y en múltiples tratados internacionales de derechos humanos que forman parte del bloque de constitucionalidad.

La Corte Constitucional ha precisado que la nacionalidad es el vínculo legal o político jurídico de un individuo con un Estado, el cual implica tres garantías: “i) el derecho a adquirir [la], ii) el derecho a no ser privado de ella; y iii) el derecho a cambiarla”¹.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo 15 dispone que toda persona tiene derecho a una nacionalidad y nadie será privado arbitrariamente de ella ni del derecho a cambiarla. Igualmente, el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos de 1966, en el artículo 15, establece que todo ser humano tiene derecho, en todas partes, al reconocimiento de su personalidad jurídica, y en el artículo 24 preceptúa: “2. Todo niño será inscrito inmediatamente después de su nacimiento y deberá tener un nombre. 3. Todo niño tiene derecho a adquirir una nacionalidad”.

A su vez, la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, en el artículo XIX establece que “Toda persona tiene derecho a la nacionalidad que legalmente le corresponde y el de cambiarla, si así lo desea, por la de cualquier otro país que esté dispuesto a otorgársela”. Por su parte, la Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969, prescribe el derecho de toda persona a la nacionalidad del Estado en cuyo territorio nació si no tiene derecho a otra. (artículo 20).

La relevancia de este derecho es tal, que de acuerdo con la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, la nacionalidad es “uno de los derechos más importantes (...), después del derecho a la vida misma, porque todas las prerrogativas, garantías y beneficios que [la persona] deriva de su pertenencia a una comunidad política y social – el Estado –, provienen o son respaldados por este derecho”².

En ese sentido, la Corte Interamericana de Derechos Humanos, en el caso de las Niñas Yean y Bosico vs República Dominicana, entendió que la vulneración del derecho a la nacionalidad y de los derechos del niño acarrea “igualmente la lesión de los derechos al reconocimiento de la personalidad jurídica, al nombre, y a la igualdad ante la ley, bajo la Convención Americana”. Sobre este asunto también señaló que “el status migratorio de una persona no se transmite a sus hijos” y que “el status migratorio de una persona no puede ser condición para el otorgamiento de la nacionalidad por el Estado” (párrs. 174-175, 179-180 y 186 187).

Asimismo, en la Opinión Consultiva número 18 relativa a Condición Jurídica y Derechos de los Migrantes Indocumentados (2003), la Corte señala que:

“(…) a) el status migratorio de una persona no puede ser condición para el otorgamiento de la nacionalidad por el Estado, ya que su calidad migratoria no puede constituir, de ninguna forma, una justificación para privarla del derecho a la nacionalidad ni del goce y ejercicio de sus derechos;

- b) el estatus migratorio de una persona no se transmite a sus hijos, y
- c) la condición del nacimiento en el territorio del Estado es la única a ser demostrada para la adquisición de la nacionalidad, en lo que se refiere a personas que no tendrían derecho a otra nacionalidad, si no adquieren la del Estado en donde nacieron”.

En igual dirección, la Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial indica que “(…) los Estados partes se comprometen a prohibir y

¹ Corte Constitucional. Sentencia T-421 de 2017

² ACNUR. Ficha Técnica sobre el Derecho a la Nacionalidad. Disponible en: <https://acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2017/11221.pdf>

eliminar la discriminación racial en todas sus formas y a garantizar el derecho de toda persona a la igualdad ante la ley, sin distinción de raza, color y origen nacional o étnico, particularmente en el goce de los derechos siguientes: (...) iii) el derecho a una nacionalidad (...)

Por su parte, la Convención sobre los Derechos del Niño dispone que los Estados partes se comprometen a respetar los derechos enunciados en ese instrumento y asegurar su aplicación a cada niña o niño sujeto a su jurisdicción, sin distinción alguna, independientemente de la raza, el color, el sexo, el idioma, la religión, la opinión política o de otra índole, el origen nacional, étnico o social, la posición económica, los impedimentos físicos, el nacimiento o cualquier otra condición del niño, de sus padres o de sus representantes legales.

En el artículo 7°, este Tratado establece:

“1. El niño será inscrito inmediatamente de su nacimiento y tendrá derecho desde que nace a un nombre, a adquirir una nacionalidad y, en la medida de lo posible, a conocer a sus padres y a ser cuidado por ellos. 2. Los Estados Partes velarán por la aplicación de estos derechos de conformidad con su legislación nacional y las obligaciones que hayan contraído en virtud de los instrumentos internacionales pertinentes en esta esfera, sobre todo cuando el niño resultará de otro modo apátrida”. (Subrayado fuera de texto)

4.2. La obligación de prevenir la apatridia

La falta de reconocimiento del derecho de nacionalidad a una persona por parte de los Estados genera la denominada apatridia, la cual además de ser en sí misma una violación a los derechos humanos, implica un grave riesgo de vulneración a otros derechos de las personas como la salud, educación, etc., pues la nacionalidad, por lo general, es requerida para su reconocimiento y ejercicio.

A nivel internacional, la apatridia se encuentra regulada principalmente en la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954, y la Convención para reducir los casos de Apatridia de 1961. La primera, contiene disposiciones para la regularización y mejorar la condición de los apátridas, y la segunda, tiene el objetivo de prevenir la apatridia al nacimiento, exigiendo a los Estados conceder la nacionalidad a las niñas y los niños nacidos en su territorio. Mediante la Ley 1588 de 2012, Colombia aprobó estos instrumentos internacionales de protección de derechos humanos.

Sobre la apatridia, la Organización de los Estados Americanos (OEA) en la “Conclusión sobre la Identificación, Prevención y Educación de la Apatridia y la Protección de los Apátridas” expresó su preocupación debido a “(...) las condiciones graves y precarias que enfrentan muchos apátridas, que pueden abarcar la carencia de identidad jurídica y la denegación

de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales de resultas de no tener acceso a la educación; libertad de circulación limitada; situaciones de detención prolongada; imposibilidad de buscar empleo; falta de acceso a la propiedad; falta de acceso a la atención médica básica (...)

Así mismo, frente a la prevención de la apatridia, este organismo “Insta a los Estados a que faciliten la inscripción de los nacimientos y la emisión de certificados de nacimiento u otros documentos apropiados como medio de proporcionar una identidad a los niños y a que, cuando proceda y sea pertinente, lo hagan con la asistencia del ACNUR, el Unicef y el UNFPA (...)

Igualmente, la Observación general conjunta núm. 3 (2017) del Comité de Protección de los Derechos de Todos los Trabajadores Migratorios y de sus Familiares y núm. 22 (2017) del Comité de los Derechos del Niño sobre los principios generales relativos a los derechos humanos de los niños en el contexto de la migración internacional indica:

“La falta de inscripción de los nacimientos puede tener repercusiones negativas en el disfrute de los derechos de los niños, como el matrimonio infantil, la trata de niños, los reclutamientos forzados y el trabajo infantil. Las inscripciones de los nacimientos también pueden contribuir a lograr la condena de quienes hayan maltratado a un niño. Los niños no inscritos en un registro corren especial riesgo de convertirse en apátridas cuando han nacido de padres que se encuentran en una situación migratoria irregular, debido a los obstáculos existentes para adquirir la nacionalidad en el país de origen de los padres y también de poder inscribirse en el registro y recibir la nacionalidad en su lugar de nacimiento.

Aunque los Estados no están obligados a conceder su nacionalidad a todos los niños nacidos en su territorio, se les exige que adopten todas las medidas apropiadas, tanto a nivel nacional como en cooperación con otros Estados, para que todos los niños tengan una nacionalidad al nacer. Una medida fundamental es la concesión de la nacionalidad a un niño nacido en el territorio del Estado, en el momento de nacer o lo antes posible después del nacimiento, si de otro modo el niño fuera apátrida.

Deben revocarse las leyes sobre la nacionalidad que discriminen en lo que respecta a la transmisión o adquisición de la nacionalidad por razones prohibidas, entre otras en relación con la raza, el origen étnico, la religión, el género, la discapacidad y la situación migratoria del niño y/o sus padres. Además, todas las leyes sobre la nacionalidad deben aplicarse sin ningún tipo de discriminación, por ejemplo, con respecto a la situación de residencia y a las exigencias de duración de esta, a fin de que se respete, proteja y haga efectivo el derecho de todos los niños a una

nacionalidad. (Subrayado y negrilla fuera de texto original).

En relación con este asunto, la Constitución Política de Colombia en el artículo 44 dispone que:

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

La Ley 1098 de 2006 por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia, la cual se aplica a “todos los niños, las niñas y los adolescentes nacionales o extranjeros que se encuentren en el territorio nacional (...)”, establece en su artículo 25 que “Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a tener una identidad y a conservar los elementos que la constituyen como el nombre, la nacionalidad y filiación conforme a la ley. Para estos efectos deberán ser inscritos inmediatamente después de su nacimiento, en el registro del estado civil. Tienen derecho a preservar su lengua de origen, su cultura e idiosincrasia”.

En concordancia con los estándares reseñados, la Corte Constitucional en su jurisprudencia ha establecido la especial protección de los derechos fundamentales de las y los extranjeros que se encuentran en casos de extrema urgencia, como ocurre con la situación de migración irregular masiva de población venezolana. Al respecto, específicamente, ha indicado que “se debe brindar el acceso a ciertos servicios públicos a los extranjeros, de manera que se permita el goce de sus derechos fundamentales en el territorio colombiano, asegurando el mínimo vital, atenciones básicas y las necesidades más elementales, especialmente en casos de extrema urgencia”³. Así mismo, recientemente, el Tribunal Superior de Antioquia ordenó la inscripción en el Registro Civil de Nacimiento de la nacionalidad colombiana por nacimiento del hijo de un extranjero venezolano en condición migratoria irregular y en 2018 el Juzgado Catorce

Administrativo Oral del Distrito de Tunja hizo lo mismo en un caso muy similar.

Como se observa, los Estados se encuentran en la obligación de reforzar las medidas para conceder la nacionalidad a los niños y niñas nacidos en su territorio, en situaciones en las que de otro modo serían apátridas. Aunque la competencia para definir las reglas de otorgamiento de la nacionalidad es potestad de los Estados, estos no pueden establecer criterios arbitrarios o discriminatorios, pues la nacionalidad es un atributo necesario para constituir la personalidad jurídica de una persona.

4.3. La adquisición de la nacionalidad venezolana

De acuerdo con el artículo 32 de la Constitución de la República de Venezuela, la nacionalidad venezolana por nacimiento es un derecho de todas las personas nacidas en el territorio de ese país. Igualmente, este se extiende a quienes hayan nacido en territorio extranjero, dependiendo del tipo de nacionalidad de la madre y del padre, así:

1. Si tanto madre como padre son venezolanos por nacimiento, la persona adquiere la nacionalidad automáticamente y para ello le corresponde llevar a cabo el proceso que conduzca a la expedición del documento probatorio de la nacionalidad frente a las autoridades consulares correspondientes.
2. Si solo uno, madre o padre, es venezolano por nacimiento, la persona no adquiere la nacionalidad venezolana automáticamente, sino que puede adquirirla si establece su residencia en Venezuela, o si oficialmente declara su voluntad de acogerse a la nacionalidad venezolana.
3. En el caso de hijos e hijas de padre o madre venezolana por naturalización, los requisitos para poder acceder a la nacionalidad venezolana son el establecimiento de la residencia en Venezuela antes de cumplir los 18 años de edad y la declaración de voluntad de acogerse a la nacionalidad antes de cumplir los 25 años de edad.

El registro de la nacionalidad venezolana de aquellos niños y niñas nacidos en territorio extranjero, le corresponde a los funcionarios y funcionarias de las oficinas consulares de las embajadas de la República Bolivariana de Venezuela del país correspondiente (artículo 31 de la Ley Orgánica de Registro Civil).

Para ello, se exige el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Acta de nacimiento del recién nacido
- PASAPORTE DE MADRE O PADRE VENEZOLANOS
- Acta de nacimiento de madre o padre venezolanos

³ Corte Constitucional Sentencia T 421 de 2017

- Copia de documento de identidad de madre o padre venezolanos
- Copia de documento de identidad de dos testigos

Adicionalmente a los requisitos mencionados, existe una práctica consular para la inscripción en el Registro Civil de Nacimiento, que implica la exigencia de otros documentos:

- Diligenciamiento de planillas para solicitar el Registro de Nacimiento
- Original del certificado de nacimiento expedido por la autoridad nacional correspondiente.
- Certificado del Nacido Vivo, donde se identifique el nombre del Hospital o Clínica
- Copia de cédula de padre y madre
- COPIA DEL PASAPORTE DE PADRE Y MADRE
- Copia de la partida de nacimiento de padre y madre
- COPIA DE LA VISA Y LA CÉDULA DE EXTRANJERÍA COLOMBIANA

Teniendo en cuenta lo anterior, es posible identificar al menos tres barreras para la garantía del derecho de nacionalidad para los hijos e hijas de migrantes venezolanos en Colombia:

1. Solamente podría tramitarse su solicitud para aquellos niños y niñas cuyo padre y madre sean venezolanos por nacimiento ante las autoridades consulares correspondientes, sin necesidad de residir en Venezuela un tiempo determinado. De tratarse de progenitores que no tienen la nacionalidad venezolana por nacimiento, es indispensable que retornen en algún momento a dicho país.
2. Es necesario que sus progenitores cuenten con ciertos documentos de identidad como el pasaporte, la visa o la cédula de ciudadanía, lo que supone contar con una situación migratoria regular, acreditar los requisitos para que estos les sean expedidos y además, tener los recursos económicos para su obtención.
3. Desde 23 enero de este año no se están ejerciendo funciones consulares por parte del Estado venezolano dentro del territorio colombiano, ni de los consulados colombianos en Caracas.

Dichos obstáculos resultan en la imposibilidad de la inscripción en el registro de la nacionalidad venezolana de los hijos e hijas de migrantes del vecino país nacidos en territorio colombiano.

4.4. La adquisición de la nacionalidad colombiana

De acuerdo con el artículo 96 de la Constitución Política, la nacionalidad colombiana se adquiere por nacimiento o por adopción. Por nacimiento serán nacionales: (i) las y los naturales de Colombia, con

una de dos condiciones: que el padre o la madre hayan sido naturales o nacionales colombianos o que, siendo hijos o hijas de extranjeros, su padre o madre estuviere domiciliado en la República en el momento del nacimiento; (ii) los hijos o hijas de padre o madre colombianos, que hubieren nacido en tierra extranjera y luego se domiciliaran en la República.

Por adopción, serán nacionales colombianos: (i) los extranjeros que soliciten y obtengan carta de naturalización; (ii) los latinoamericanos y del Caribe por nacimiento, domiciliados en Colombia que con autorización del Gobierno y de acuerdo con la ley y el principio de reciprocidad, pidan ser inscritos como colombianos ante la municipalidad donde se establecieron; y (iii) los miembros de pueblos indígenas que comparten territorios fronterizos, con aplicación del principio de reciprocidad y según tratados públicos que para el efecto se celebren y sean debidamente perfeccionados.

La Ley 43 de 1993 establece las normas relativas a la adquisición, renuncia, pérdida y recuperación de la nacionalidad colombiana. El artículo 2° de esta norma, que determina los requisitos de la adquisición de la nacionalidad colombiana por nacimiento, reitera lo establecido por la Constitución en la materia y además indica que “por domicilio se entiende la residencia en Colombia acompañada del ánimo de permanecer en el territorio nacional de acuerdo con las normas pertinentes del Código Civil”.

El domicilio es regulado por el Código Civil colombiano a través de varias disposiciones. Según el artículo 76, el domicilio consiste en “la residencia acompañada, real o presuntivamente del ánimo de permanecer en ella”. El artículo 78 establece que el lugar del domicilio es “el lugar donde un individuo está de asiento, o donde ejerce habitualmente su profesión u oficio”. No obstante, esta norma no hace referencia expresa sobre el sentido de la residencia, por lo cual podría interpretarse que se refiere al significado simple de la palabra.

Sobre el ánimo de permanencia, determina que se puede presumir “por el hecho de abrir en él tienda, botica, fábrica, taller, posada, escuela y otro establecimiento durable, para administrarlo en persona; por el hecho de aceptar en dicho lugar un empleo fijo de lo que regularmente se confieren por largo tiempo; y por otras circunstancias análogas”. Además, el mismo Código contempla que “la mera residencia hará las veces de domicilio civil respecto de las personas que no tuvieren domicilio civil en otra parte”.

Teniendo en cuenta que de acuerdo con la normatividad interna, para que los hijos o hijas de extranjeros sean nacionales colombianos por nacimiento es indispensable que estos prueben el domicilio, la Registraduría Nacional del Estado Civil expidió la Circular 168 de 2017 en la que

especifica los tipos de visas que son aceptados para ello. En términos generales, este acto determina que se podrá presumir domicilio, cuando la persona extranjera sea titular de Visa de Migrante (tipo “M”) o Visa de Residente (tipo “R”).

Así mismo, indica que en los casos en que no se acredite contar con estos documentos, los niños y niñas deberán ser registrados con una nota que indique que su inscripción no es válida para demostrar nacionalidad, y que en los eventos en los que se advierta que existe un riesgo de apatridia, la Registraduría Nacional del Servicio Civil deberá iniciar un proceso de verificación de las condiciones particulares del mismo, para determinar si en efecto, se materializaría la apatridia del niño o niña en cuestión. La duración de este trámite supera los 3 meses, luego del cual, es indispensable que se emita un concepto positivo por parte de dicha entidad para que sea inscrita la nacionalidad colombiana del menor de edad pero por adopción, no por nacimiento, acorde con lo dispuesto en el tercer inciso del artículo 5° de la Ley 43 de 1993.

Lo anterior implica, por un lado, que quienes se encuentren en situación migratoria irregular, no pueden probar el domicilio y por tanto sus hijos e hijas nacidas en este país no serán registrados como nacionales colombianos por nacimiento. Por otro, que quienes han regularizado su situación migratoria a través de otras fórmulas como por ejemplo, el Permiso Especial de Permanencia (PEP), no pueden probar el domicilio y en consecuencia, a sus hijos e hijas tampoco les será reconocido su derecho a la nacionalidad de Colombia.

Es importante indicar que el artículo 5° de la Ley 43 de 1993 que regula los requisitos referentes a la nacionalidad por adopción establece en su primer párrafo que “Los hijos de extranjeros nacidos en el territorio colombiano a los cuales ningún Estado les reconozca la nacionalidad, la prueba de la nacionalidad es el registro civil de nacimiento sin exigencia del domicilio. Sin embargo, es necesario que los padres extranjeros acrediten a través de certificación de la misión diplomática de su país de origen que dicho país no concede la nacionalidad de los padres al niño por consanguinidad”.

Como se expuso previamente, es imposible que las y los venezolanos en situación migratoria irregular e incluso en algunas modalidades de regularidad, puedan aportar la certificación a la que hace referencia esta disposición, ya que no cuentan con los requisitos para hacer la solicitud de inscripción de la nacionalidad venezolana de sus hijos e hijas nacidos en territorio extranjero por no contar con pasaporte, visa y cédula de extranjería colombiana; y porque las oficinas consulares de Venezuela no se encuentran en funcionamiento. Es decir, que aunque se podría creer que correspondería la aplicación de la norma citada previamente para que se les otorgue la

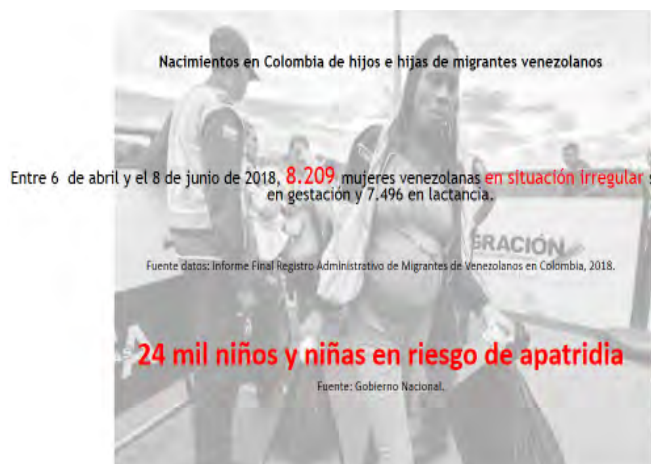
nacionalidad colombiana por adopción, ello no es posible.

Al respecto, no hay que perder de vista que la norma faculta al Gobierno Nacional, a través de la Cancillería, a la inscripción de la nacionalidad pero por adopción, no por nacimiento, y estos niños y niñas han nacido en territorio colombiano, es decir que no sería posible, en aplicación de la ley, que la Registraduría Nacional les otorgara la nacionalidad por nacimiento.

5. DEL TRÁNSITO POR LA COMISIÓN SEGUNDA DE CÁMARA

Dada la relevancia del proyecto de ley, la Comisión Segunda en sesión del 6 de agosto de 2019 estudió juiciosamente el contenido de la iniciativa encontrando pertinente la protección de los niños y niñas hijos de padres venezolanos que se encuentran en riesgo de apatridia. La célula legislativa, en atención a la grave situación migratoria que atraviesa el pueblo venezolano y a los compromisos internacionales del Estado Colombiano, a los pronunciamientos de la Corte Interamericana de Derechos Humanos y a los fallos de la Corte Constitucional hizo un llamado para que el Estado colombiano y sus instituciones se adecuen a este momento histórico; y así abordar de manera asertiva y humanitaria la delicada situación fronteriza.

En ese orden, el Ponente, honorable Representante Germán Blanco, presentó las cifras que a continuación se destacan y que permiten comprender de manera integral la magnitud del fenómeno migratorio y del desamparo que padecen miles de niños y niñas afectados diariamente.



De acuerdo con el Registro Administrativo de Migrantes Venezolanos, realizado por el Gobierno Nacional entre el 6 de abril y el 8 de junio de 2018, 8.209 mujeres venezolanas en situación irregular se encontraban en gestación y 7.496 en lactancia. Recientemente el Gobierno nacional ha asegurado que aproximadamente 24.000 niños y niñas de progenitores extranjeros venezolanos se encuentran en riesgo de apatridia en Colombia.

Ante esta grave situación, la Defensoría del Pueblo presentó un proyecto de ley que introduce una presunción excepcional sobre la residencia y ánimo de permanencia en Colombia de las personas venezolanas en situación migratoria regular o irregular, o solicitantes de refugio, cuyos hijos e hijas hayan nacido en territorio colombiano desde el 1° de enero de 2015 y hasta 2 años después de la promulgación de la ley. Lo anterior, con el propósito de acreditar el domicilio, requisito para los extranjeros que deseen inscribir a sus hijos e hijas nacidos en territorio colombiano como nacionales colombianos por nacimiento, de acuerdo con el artículo 96 de la Constitución Política.

Esta presunción se incluye en un párrafo al artículo 2° de la Ley 43 de 1993 que es la que regula

la adquisición, renuncia, pérdida y recuperación de la nacionalidad colombiana.

Por otra parte, el honorable Representante Juan David Vélez Trujillo resaltó la importancia del proyecto de ley, su acuerdo con la finalidad del mismo y la necesidad imperiosa de que el Estado Colombiano diseñe una política migratoria integral que, además, sea aprobada mediante ley de la República. Así mismo, los honorables Representantes Alejandro Carlos Chacón Camargo, César Eugenio Martínez Restrepo, Astrid Sánchez Montes de Oca, Neyla Ruiz Correa y Atilano Alonso Giraldo Arboleda resaltaron la trascendencia del proyecto de ley, la necesidad de tomar medidas no discriminatorias y soluciones perdurables en el tiempo frente al riesgo de apatridia que sufren hoy en nuestro país miles de niños y niñas.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, se propone el siguiente texto para el segundo debate de la iniciativa legislativa en la Comisión Plenaria de la honorable Cámara de Representantes:

Texto aprobado en Comisión Segunda de la Cámara de Representantes	Texto propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Observaciones
<i>“Por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia”.</i>	<i>“Por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia”.</i>	Sin observaciones
<p>Artículo 1°. Adiciónese un párrafo al artículo 2° de la Ley 43 de 1993, así: De la nacionalidad colombiana por nacimiento</p> <p>Artículo 2°. De los requisitos para la adquisición de la nacionalidad colombiana por nacimiento.</p> <p>Son naturales de Colombia los nacidos dentro de los límites del territorio nacional tal como quedó señalado en el artículo 101 de la Constitución Política, o en aquellos lugares del exterior asimilados al territorio nacional según lo dispuesto en tratados internacionales o la costumbre internacional.</p> <p>Para los hijos nacidos en el exterior, la nacionalidad colombiana del padre o de la madre se define a la luz del principio de la doble nacionalidad según el cual, “la calidad de nacional colombiano no se pierde por el hecho de adquirir otra nacionalidad”.</p> <p>Por domicilio se entiende la residencia en Colombia acompañada del ánimo de permanecer en el territorio nacional, de acuerdo con las normas pertinentes del Código Civil.</p>	<p>Artículo 1°. Adiciónese un párrafo al artículo 2° de la Ley 43 de 1993, así: De la nacionalidad colombiana por nacimiento</p> <p>Artículo 2°. De los requisitos para la adquisición de la nacionalidad colombiana por nacimiento.</p> <p>Son naturales de Colombia los nacidos dentro de los límites del territorio nacional tal como quedó señalado en el artículo 101 de la Constitución Política, o en aquellos lugares del exterior asimilados al territorio nacional según lo dispuesto en tratados internacionales o la costumbre internacional.</p> <p>Para los hijos nacidos en el exterior, la nacionalidad colombiana del padre o de la madre se define a la luz del principio de la doble nacionalidad según el cual, “la calidad de nacional colombiano no se pierde por el hecho de adquirir otra nacionalidad”.</p> <p>Por domicilio se entiende la residencia en Colombia acompañada del ánimo de permanecer en el territorio nacional, de acuerdo con las normas pertinentes del Código Civil.</p>	Sin observaciones

Texto aprobado en Comisión Segunda de la Cámara de Representantes	Texto propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Observaciones
Parágrafo. Excepcionalmente se presumirá la residencia y ánimo de permanencia en Colombia de las personas venezolanas en situación migratoria regular o irregular, o solicitantes de refugio cuyos hijos e hijas hayan nacido en territorio colombiano desde el 1° de enero de 2015 y hasta 2 años después de la promulgación de esta ley.	Parágrafo. Excepcionalmente se presumirá la residencia y ánimo de permanencia en Colombia de las personas venezolanas en situación migratoria regular o irregular, o solicitantes de refugio cuyos hijos e hijas hayan nacido en territorio colombiano desde el 1° de enero de 2015 y hasta 2 años después de la promulgación de esta ley.	
Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y hasta dos años después de su entrada en vigencia, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y hasta dos años después de su entrada en vigencia, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Sin observaciones

Proposición

Con fundamento en las razones expuestas, nos permitimos rendir **Ponencia Positiva** y en consecuencia, solicitarle a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes **dar Segundo Debate** al Proyecto de ley número 402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado, *por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia;* tal cual como fue aprobado en primer debate por la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

De los honorables Representantes,



GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Coordinador Ponente
Representante a la Cámara



JUAN DAVID VELEZ TRUJILLO
Ponente
Representante a la Cámara

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 402 DE 2019 CÁMARA, 251 DE 2019 SENADO

por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia.

Artículo 1°. Adiciónese un parágrafo al artículo 2° de la Ley 43 de 1993, así:

De la nacionalidad colombiana por nacimiento

Artículo 2°. De los requisitos para la adquisición de la nacionalidad colombiana por nacimiento.

Son naturales de Colombia los nacidos dentro de los límites del territorio nacional tal

como quedó señalado en el artículo 101 de la Constitución Política, o en aquellos lugares del exterior asimilados al territorio nacional según lo dispuesto en tratados internacionales o la costumbre internacional.

Para los hijos nacidos en el exterior, la nacionalidad colombiana del padre o de la madre se define a la luz del principio de la doble nacionalidad según el cual, “la calidad de nacional colombiano no se pierde por el hecho de adquirir otra nacionalidad”.

Por domicilio se entiende la residencia en Colombia acompañada del ánimo de permanecer en el territorio nacional, de acuerdo con las normas pertinentes del Código Civil.

Parágrafo. Excepcionalmente se presumirá la residencia y ánimo de permanencia en Colombia de las personas venezolanas en situación migratoria regular o irregular, o solicitantes de refugio, cuyos hijos e hijas hayan nacido en territorio colombiano desde el 1° de enero de 2015 y hasta 2 años después de la promulgación de esta ley.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y hasta dos años después de su entrada en vigencia, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Coordinador Ponente
Representante a la Cámara



JUAN DAVID VELEZ TRUJILLO
Ponente
Representante a la Cámara

**COMISIÓN SEGUNDA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN**

PROYECTO DE LEY NÚMERO 402 DE 2019 CÁMARA, 251 DE 2019 SENADO

En sesión de la Comisión Segunda de la honorable Cámara de Representantes del día 6 de agosto de 2019 y según consta en el Acta número 03 de 2019, se le dio primer debate y se aprobó en

votación ordinaria de acuerdo al artículo 129 de la Ley 5ª de 1992 (Ley 1431 de 2011), Proyecto de ley número 402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado, *por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia*, sesión a la cual asistieron 18 honorables Representantes, en los siguientes términos:

Leída la proposición con que termina el informe de ponencia, se sometió a consideración y se aprobó por unanimidad en votación ordinaria.

Sometido a consideración, el articulado del Proyecto, publicado en la *Gaceta del Congreso* número 685 de 2019, fue aprobado por unanimidad en votación ordinaria.

Los honorables Representantes José Vicente Carreño, Juan David Vélez y Neyla Ruiz presentaron constancias.

Leído el título del proyecto y preguntada la Comisión si quiere que este proyecto de ley pase a segundo debate y sea ley de la República de conformidad con el artículo 130 inciso final de la Ley 5ª de 1992, se sometió a consideración y se aprobó por unanimidad en votación ordinaria.

La Mesa Directiva designó para rendir informe de ponencia en primer debate al honorable Representante Germán Alcides Blanco Álvarez, Ponente.

La Mesa Directiva designó a los honorables Representantes Germán Alcides Blanco Álvarez, Ponente Coordinador y al honorable Representante Juan David Vélez Trujillo, Ponente, para rendir Informe de Ponencia para segundo debate, dentro del término reglamentario.

El proyecto de ley fue radicado en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes el día 17 de julio de 2019.

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo número 1 de 2003 para su discusión y votación se hizo en sesión del día 5 de agosto de 2019, Acta número 2, de sesión de Comisión Segunda de la Cámara de Representantes.

Publicaciones reglamentarias:

Texto P. L. *Gaceta del Congreso* número 216 de 2019.

Ponencia 1º Debate Cámara *Gaceta del Congreso* número 685 de 2019.


OLGA LUCÍA GRAJALES GRAJALES
 Secretaria
 Comisión Segunda Constitucional Permanente

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE, EN SESIÓN DEL DÍA 6 DE AGOSTO DE 2019, ACTA NÚMERO 3 DE 2019, CORRESPONDIENTE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 402 DE 2019 CÁMARA, 251 DE 2019 SENADO

por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Adiciónese un párrafo al artículo 2º de la Ley 43 de 1993, así:

De la nacionalidad colombiana por nacimiento

Artículo 2º. De los requisitos para la adquisición de la nacionalidad colombiana por nacimiento.

Son naturales de Colombia los nacidos dentro de los límites del territorio nacional tal como quedó señalado en el artículo 101 de la Constitución Política, o en aquellos lugares del exterior asimilados al territorio nacional según lo dispuesto en tratados internacionales o la costumbre internacional.

Para los hijos nacidos en el exterior, la nacionalidad colombiana del padre o de la madre se define a la luz del principio de la doble nacionalidad según el cual, “la calidad de nacional colombiano no se pierde por el hecho de adquirir otra nacionalidad”.

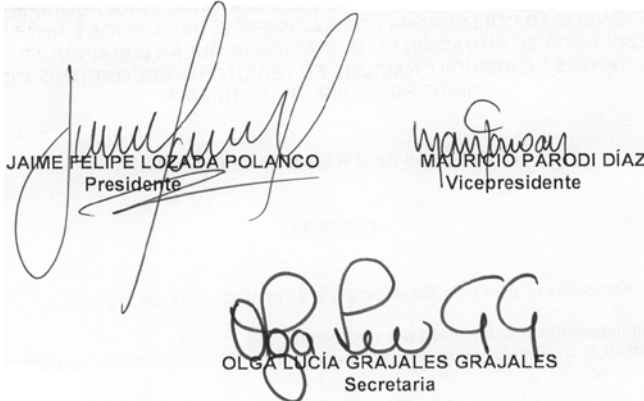
Por domicilio se entiende la residencia en Colombia acompañada del ánimo de permanecer en el territorio nacional, de acuerdo con las normas pertinentes del Código Civil.

Parágrafo. Excepcionalmente se presumirá la residencia y ánimo de permanencia en Colombia de las personas venezolanas en situación migratoria regular o irregular, o solicitantes de refugio, cuyos hijos e hijas hayan nacido en territorio colombiano desde el 1º de enero de 2015 y hasta 2 años después de la promulgación de esta ley.

Artículo 2º. La presente ley rige a partir de su promulgación y hasta dos años después de su entrada en vigencia, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

En sesión del día 6 de agosto de 2019, fue aprobado en Primer Debate **Proyecto de ley número 402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado**, *por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el*

fin de prevenir la apatridia, el cual fue anunciado en la sesión la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, el día 5 de agosto de 2019, Acta número 2, de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.



COMISIÓN SEGUNDA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., agosto 13 de 2019

Autorizamos el Informe de Ponencia para Segundo Debate, correspondiente al **Proyecto de ley número 402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado**, por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento, para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia.

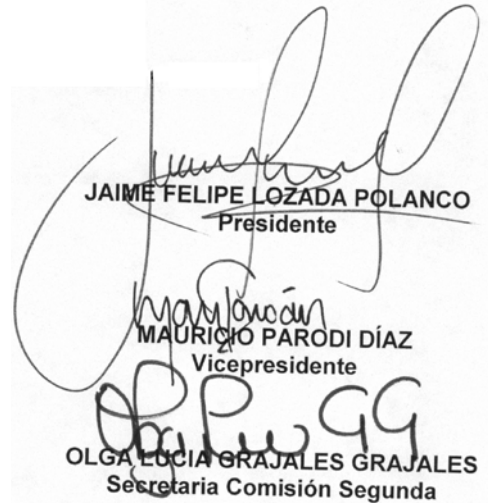
El proyecto de ley fue aprobado en Primer Debate en Sesión del día 6 de agosto de 2019, Acta número 03.

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo número 1 de 2003 para su discusión y votación, se hizo en sesión del día 5 de agosto de 2019, Acta número 02.

Publicaciones Reglamentarias:

Texto P.L. *Gaceta del Congreso* número 216 de 2019.

Ponencia 1° debate Cámara, *Gaceta del Congreso* número 685 de 2019.



CONTENIDO

Gaceta número 745 - Miércoles, 14 de agosto de 2019
CÁMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PONENCIAS	
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 320 de 2019 Cámara, por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones.	1
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate al Proyecto de ley número 402 de 2019 Cámara, 251 de 2019 Senado, por medio del cual se establece un régimen especial y excepcional para adquirir la nacionalidad colombiana por nacimiento para hijos e hijas de venezolanos en situación de migración regular o irregular, o de solicitantes de refugio, nacidos en territorio colombiano, con el fin de prevenir la apatridia.	20