



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - N° 329

Bogotá, D. C., miércoles, 25 de mayo de 2016

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 261 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual la nación rinde honores y se vincula con el municipio de Chaparral (Tolima) a la celebración del bicentenario del natalicio del insigne ideólogo liberal, estadista, periodista, escritor colombiano, dos veces Presidente de los Estados Unidos de Colombia a nombre del Partido Liberal, señor Manuel Murillo Toro, y se ordena la realización de obras de infraestructura física y tecnológica en su nombre.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación honra y rinde homenaje a la memoria del señor expresidente Manuel Murillo Toro, con motivo a cumplirse el bicentenario de su nacimiento, el 1° de enero de 1816 en la ciudad de Chaparral, departamento del Tolima, y exalta su vida y obra. Reconocido por ser el ideólogo liberal original, estadista, periodista, escritor, innovador y el reformista colombiano más representativo del siglo XIX. Recordado y exaltado en su época porque, saneó las finanzas nacionales, impulsó la abolición de la pena de muerte, la esclavitud, el juicio por jurados, la libertad de prensa, de industria, de enseñanza, de asociación, de conciencia y de cultos, es el más importante promotor de la restricción en la propiedad de la tierra, adelantó la iluminación pública a gas para Bogotá, la navegación por el río Magdalena y la construcción del ferrocarril de Buenaventura – Bogotá; introdujo el telégrafo, ordenó la elaboración de los primeros mapas del territorio, fundó el *Diario Oficial*, declaró el 20 de julio como fiesta nacional, entre otros tantos aportes al orden y la paz nacional que este líder defendió entre otros.

Artículo 2°. Con el fin de conmemorar los hechos y acaecimientos de que trata el artículo anterior, el Gobierno nacional y al Congreso de la Re-

pública realizarán actos especiales y protocolarios, cuya fecha y características serán definidas por la Presidencia de la República y por la Mesa Directiva del Honorable Congreso, con la presencia de los Ministros del Interior, de Hacienda, de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de Educación, de Cultura y los miembros del Congreso de la República.

Artículo 3°. El Gobierno nacional a través del Ministerio de las Tecnologías de la Información y la Comunicación, realizará la adecuación tecnológica, informática y de comunicación de la Alcaldía Municipal de Chaparral (Tolima), de acuerdo a los lineamientos de los Puntos Vive Digital Plus del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, por la suma de mil trecientos millones de pesos (\$1.300.000.000.00).

Artículo 4°. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con la colaboración de la Corporación Autónoma Regional del Tolima, Creará el Centro Regional de Pronósticos, como parte integral del sistema de alertas tempranas a nivel ambiental, junto con las construcciones y equipamientos tecnológicos que requiera, el cual se ubicará en la ciudad de Ibagué (Tolima) y llevará el nombre del señor expresidente Manuel Murillo Toro, por la suma de cinco mil millones de pesos (\$5.000.000.000.00).

Artículo 5°. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de la Cultura, construirá la Casa Museo de los Presidentes “Manuel Murillo Toro”, en el municipio de Chaparral, con el fin de rendir tributo a la memoria de los señores Manuel Murillo Toro, Darío Echandía Olaya, José María Melo Ortiz y Alfonso López Pumarejo, ciudadanos tolimenses que ocuparon el cargo más alto del país y que con su gestión lograron insertar este departamento como protagonista de las grandes transformaciones na-

cionales que forjaron a Colombia. Esta Casa Museo contendrá exposiciones documentales, objetos personales e históricos de los ex mandatarios, así como un espacio reservado para debatir y proyectar el pensamiento de estos a las nuevas generaciones. Para ello se destinará la suma de mil millones de pesos (\$1'000.000.000,00).

Artículo 6°. El Gobierno nacional a través Departamento para la Prosperidad Social, construirá el Centro de Convenciones y Exposiciones de Chaparral, que llevará el nombre del señor expresidente Manuel Murillo Toro, por la suma de tres mil millones de pesos (\$3.000.000.000,00).

Artículo 7°. Autorízase al Gobierno nacional para que a través de la Imprenta Nacional se publiquen mil ejemplares facsímil de la Gaceta Mercantil de Santa Marta que dirigió el señor expresidente Manuel Murillo Toro. La mitad de la edición debe ser repartida en las bibliotecas públicas y universitarias, cubriendo así los treinta y dos departamentos del país.

Artículo 8°. Autorízase al Gobierno nacional para que a través de la Imprenta Nacional se publiquen mil ejemplares de los dos discursos de posesión del señor expresidente Manuel Murillo Toro. La mitad de la edición debe ser repartida en las bibliotecas públicas y universitarias, cubriendo así los treinta y dos departamentos del país.

Artículo 9°. Autorízase al Gobierno nacional para que, en cumplimiento y de conformidad con los artículos 341 y 345 de la Carta Política, asigne los recursos necesarios para ejecutar los planes, programas, proyectos y obras sociales establecidas en la presente ley.

Artículo 10. Autorízase la celebración de los contratos y operaciones presupuestales entre la nación y los municipios de Ibagué y de Chaparral, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 11. Esta ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Del honorable Representante a la Cámara y del Senador de la República:



ANGEL MARIA GAITÁN P.
Representante a la Cámara

GUILLERMO ANTONIO SANTOS M.
Senador de la República.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Honorables Congresistas:

En ejercicio de la facultad de iniciativa legislativa otorgada por el artículo 140, numeral 1 de la Ley 5ª de 1992, se pone en consideración del Congreso de la República el presente proyecto de ley, por medio de la cual la nación rinde honores a la memoria del señor expresidente Manuel Murillo Toro.

Considerando que:

En el mes de julio, la ciudadanía de Chaparral, departamento del Tolima, celebra el bicentenario

del natalicio del señor expresidente Manuel Murillo Toro, quien, por medio de sus ideas y su legado en favor de los intereses de la patria, honró a este municipio, al departamento del Tolima y a la República de Colombia.

El señor expresidente Manuel Murillo Toro es reconocido por ser el ideólogo liberal original; estadista, periodista, escritor, innovador y reformista colombiano más representativo del siglo XIX.

Todo ello se comprueba al apreciar que el señor expresidente Manuel Murillo Toro impulsó la abolición de la pena de muerte y de la esclavitud, el juicio por jurados, la libertad de prensa, de industria, de enseñanza, de asociación, de conciencia y de cultos y la supresión de privilegios y monopolios comerciales, entre otros tantos aportes al orden y la paz nacional que este líder defendió. Justamente fue durante su gobierno que se expidieron los códigos penal, civil, judicial y fiscal de la Unión, como instrumentos jurídicos novedosos, civilistas y progresistas para el país de aquella época.

La propuesta política del señor expresidente Manuel Murillo Toro estaba encaminada a un liberalismo social, en contravía de la concepción del liberalismo primigenio, individualista, que rápidamente lo desilusionó. Apoyado en esta sensibilidad, con referencia a la tenencia y uso de la tierra en Colombia, puede decirse que el señor expresidente Manuel Murillo Toro se convirtió en el más importante promotor de la restricción en la propiedad de la tierra conforme a la capacidad de trabajo de cada propietario, como se propuso la Ley de Tierras de 1852: “En mi opinión, el cultivo de la tierra debe ser la única base de la propiedad, y nadie debe poseer una extensión mayor que aquella que cultivada pueda proveer cómodamente a su subsistencia”. (Banrep-cultural.org, s.f.).

Asimismo, es menester destacar que el señor expresidente Manuel Murillo Toro escribió *Dejad hacer*, el documento más importante para el liberalismo colombiano del siglo XIX, donde se rompe con el *laissez faire* y se esboza la doctrina del intervencionismo estatal que vino a ser esencial en el ideario liberal que se impulsó en adelante.

Dentro de sus proyectos de gobierno, el señor expresidente Manuel Murillo Toro es recordado y exaltado por ser quien introdujo el telégrafo, fundó el *Diario Oficial*, ordenó la elaboración de los primeros mapas del territorio y adelantó la navegación por el río Magdalena, a la vez que dio inicio a la construcción del ferrocarril de Buenaventura – Bogotá; saneó las finanzas nacionales y en servicios públicos, adelantó la iluminación pública a gas para Bogotá, entre otros. Declaró el 20 de julio como fiesta nacional.

Al cumplirse el bicentenario del natalicio del insigne ideólogo liberal, estadista, periodista, escritor colombiano, dos veces Presidente de los Estados Unidos de Colombia a nombre del Partido Liberal, señor Manuel Murillo Toro, es una obligación moral, histórica y cultural rendir honores, vincularse con el municipio de Chaparral (Tolima) a esta cele-

bración y ordenar la realización de obras de infraestructura física y tecnológica, en memoria de quien aportó con sus ideas y sus obras un legado ejemplar e invaluable para las generaciones presentes y futuras de Colombia, en virtud a los siguientes motivos:

1. Introducción

1.1. Origen y educación

Para considerar y distinguir al señor expresidente Manuel Murillo Toro, debemos retrotraernos a un niño de provincia, que nació el 1° de enero de 1816 en el municipio de Chaparral (Tolima), donde cursó sus estudios primarios. De adolescente, fue llevado a Ibagué con el fin de continuar sus estudios de secundaria en el colegio San Simón, y luego a Bogotá, donde por insistencia de su padre inició estudios de medicina en el Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Suspendidos estos estudios, se trasladó al Colegio de San Bartolomé, graduándose como abogado en 1836, a sus escasos 20 años, lo cual denota su espíritu de disciplina, constancia y empeño por lograr sus metas intelectuales y profesionales. Así comenzó una carrera y una vida caracterizada por la recompensa a sus deseos y esfuerzos.

1.2. Transcurso de su carrera

Su vida laboral inició en Bogotá, como copista de Lino De Pombo, entonces Secretario de Relaciones Exteriores del Presidente Francisco de Paula Santander. A sus 21 años fue oficial mayor de la Cámara de Representantes; tres años más tarde asumió la calidad de Secretario de Guerra, en la provincia de Mariquita. En 1843, se desempeñó como Comisionado para el Restablecimiento de la paz.

El señor expresidente Manuel Murillo Toro concurrió por primera vez al Congreso Nacional en 1846, elegido por la provincia de Santa Marta. Posteriormente, con tan solo 27 años, fue nombrado como Secretario del Gobernador de Panamá, coronel Anselmo Pineda. En 1849, desempeñó el cargo de Secretario de Hacienda y Relaciones Exteriores y luego la presidencia del estado de Santander, nombrado por el entonces presidente José Hilario López. Años más tarde, fue designado como Ministro Plenipotenciario de Colombia en Norteamérica, donde hizo amistad con el presidente de la época Abraham Lincoln, quien le rindió honores y le brindó un navío de la Armada norteamericana para que lo trasladara a Colombia, cuando le correspondió asumir por primera vez la cabeza del Gobierno nacional, de 1864 a 1866. Luego, a sus 56 años, el señor Manuel Murillo Toro fue elegido Presidente por segunda vez, para el periodo comprendido entre 1872 y 1874.

1.3. Logros, legado y otros

Durante sus administraciones, el señor expresidente Manuel Murillo Toro introdujo el telégrafo, fundó el *Diario Oficial*, defendió la libertad de prensa y el libre ejercicio de la profesión de escritor y periodista; ordenó la elaboración de los primeros mapas del territorio y adelantó la navegación por el río Magdalena, a la vez que dio inicio a la construcción del ferrocarril de Buenaventura - Bogotá; sa-

neó las finanzas nacionales y en servicios públicos, adelantó la iluminación pública a gas para Bogotá, entre otros.

El señor expresidente Manuel Murillo Toro fue un pregonero de la libertad de cultos y de religión, mientras no transgredieran el orden y la paz. Como defensor de la libertad de prensa y del libre ejercicio de la profesión de escritor y periodista, siempre sostuvo la tesis de que:

“La imprenta libre e independiente es una necesidad de primer orden para la marcha de los gobiernos honrados, para depurar el servicio y corregir los vicios y por lo mismo, conviene sostenerla y apoyarla cuando se extravíe”. Banrepcultural.org, s.f.

Asimismo, fue un gran reformista y humanista, impulsando, entre otros, la abolición de privilegios y monopolios, la abolición de la pena de muerte, la abolición de la esclavitud, el juicio por jurados, la libertad de prensa, de industria, de enseñanza, de asociación, de conciencia y de cultos. Durante su gobierno se expidieron los códigos penal, civil, judicial y fiscal de la Unión, entre muchos actos de trascendencia política y social.

La propuesta política del señor expresidente Manuel Murillo Toro estaba encaminada a un liberalismo social, en contravía de la concepción del liberalismo primigenio, individualista, que rápidamente lo desilusionó. Apoyado en esta sensibilidad, con referencia a la tenencia y uso de la tierra en Colombia, puede decirse que el señor expresidente Manuel Murillo Toro se convirtió en el más importante promotor de la restricción en la propiedad de la tierra conforme a la capacidad de trabajo de cada propietario, como se propuso la Ley de Tierras de 1852: “En mi opinión, el cultivo de la tierra debe ser la única base de la propiedad, y nadie debe poseer una extensión mayor que aquella que cultivada pueda proveer cómodamente a su subsistencia”. (Banrepcultural.org, s.f.).

El radicalismo del señor expresidente Manuel Murillo Toro fue ideológico, pero jamás incurrió en sectarismos de orden partidista. No obstante, en el fragor de la lucha política, en uno u otro momento llegó a ser calificado por los hacendados y conservadores de la época como disociador, anarquista, socialista y comunista (Banrepcultural.org, s.f.). Sin duda, fue un gran revolucionario, aun en su calidad de gobernante, pero siempre reconociendo la autoridad de la Constitución y las leyes.

A propósito, el historiador colombiano Antonio Pérez Aguirre expresó:

“Todos los sectores políticos lo respetaron e incluso sus dirigentes reconocían en él, talento de escritor convincente y sagacidad política, las gentes humildes lo rodeaban con entusiasmo fervoroso por sus constantes actuaciones democráticas y hasta los propios adversarios de sus ideas tenían que reconocer las capacidades del nuevo mandatario y su espíritu sereno y moderado”. Banrepcultural.org, s.f.

Según Darío Echandía, el expresidente Manuel Murillo Toro fue “(...) el político por excelencia y antonomasia.” (Banrepcultural.org, s.f.). Igualmente

te, para su enemigo de ideas Rafael Núñez, en cada uno de sus debates, “(...) él [Murillo Toro] demostró la más poderosa inspiración política.” (ibíd).

A su vez, el también historiador Milton Puentes, manifestó que el señor expresidente Manuel Murillo Toro: Fue “un periodista como casi todos los escritores de su tiempo, sin cobardías, sin miedo a las responsabilidades, sin vacilaciones trémulas. Fundador de la *Gaceta Mercantil* (1847) de Santa Marta, colaborador de *El Constitucional* y *El Neogranadino*, y director durante algunos años de *El Tiempo*”. Banrepcultural.org.

En el documento *Dejad hacer*, carta dirigida a su amigo Miguel Samper y publicada en el periódico *El Neogranadino* del 15 de abril de 1853, el señor expresidente Manuel Murillo Toro sentó estas opiniones:

“Y que tengo la íntima persuasión de que mientras no se complete la revolución económica iniciada por la ley de descentralización y por el establecimiento del impuesto directo, la República no tiene, en verdad, base alguna para consolidarse y menos para ser prolífica”.

¿Qué quiere decir el sufragio universal y directo, aunque sea secreto, en una sociedad en que de cada mil individuos votantes, 999 no tienen la subsistencia asegurada y dependen para ella de uno solo?

“Es la constitución de la propiedad la que determina el carácter político de la nación”.

“Eso de ir paulatinamente en materia de reformas radicales, aunque es un aforismo muy en boga, no es sino el consejo del miedo, o el fruto de la debilidad de las convicciones”.

“Es necesario cuidar de que los nuevos descubrimientos que se hagan en el campo de la industria, sean benéficos para todos y no para unos pocos”.

“Para mí el remedio a los males que Ud. ha expuesto, está en prohibir las grandes acumulaciones de tierra”.

“El derecho de propiedad no puede constituir nunca el derecho de imponer a sus hermanos los sufrimientos del hambre”.

Así pues, las ideas del señor expresidente Manuel Murillo Toro pasaron a ejercer notable influencia en el mundo del periodismo, la política y en el proceso democrático del país. Su programa político para Colombia se resume en la frase contenida en otra carta escrita en 1856: “Yo quiero asegurar la paz por medio de la equidad y del bienestar general.” (Manuel Murillo Toro, s.f.). Hay que tener en cuenta esta manifestación, pues resulta muy significativa en el actual contexto de la vida nacional, de lograrse la culminación satisfactoria del proceso de paz en La Habana. Esto, para imaginar que después de los doscientos años del natalicio del señor expresidente Manuel Murillo Toro, una vez alcanzado este acuerdo de paz, se lograría finalmente convivir en las condiciones de equidad y bienestar que este expresidente defendió y anheló.

Por tales motivos y considerando que el Congreso de Colombia, en nombre de la nación, está fa-

cultado para exaltar a aquellos ciudadanos que han contribuido a la institucionalidad, a engrandecer los valores y la sociedad colombiana, se presenta este proyecto de ley. Al mostrar en cada paso de su vida el compromiso con las generaciones que le han sucedido y su inspiración personal, política y profesional: la paz, la equidad y la justicia social para los colombianos, se honra con esta ley el natalicio, la vida y obra del señor expresidente Manuel Murillo Toro.

2. Es importante exaltar el aval y reconocimiento dado a este proyecto de la ley por el Ilustre Chaparraluno Tolimense, político y jurista colombiano, miembro del partido liberal, exprocurador, exparlamentario, embajador en Austria, exfiscal, exministro de justicia, doctor Alfonso Gómez Méndez.

3. Aspectos presupuestales

Este proyecto de ley cumple satisfactoriamente con lo dispuesto en la ley 819 de 2003 Orgánica de Presupuesto: “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”.

Del honorable Representante a la Cámara y del Senador de la República:



ANGEL MARIA GAITAN P.
Representante a la Cámara

GUILLERMO ANTONIO SANTOS M.
Senador de la República

CÁMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL

El día 24 de mayo de 2016 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 261 de 2016, con su correspondiente exposición de motivos, por los honorables Representantes Ángel María Gaitán y Guillermo Santos Marín.

El Secretario General,

Humberto Mantilla Serrano.

Bibliografía

Banrepcultural.org. (s.f.). Manuel Murillo Toro. Recuperado el 30 de abril de 2016, de Banrepcultural.org: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/murimanu.htm>.

Manuel Murillo Toro. (s.f.). Recuperado el 30 de abril de 2016, de wsp.presidencia.gov.co: http://wsp.presidencia.gov.co/asiescolombia/presidentes/euc_20.html.

Murillo, M. (15 de abril de 1853). Carta de Manuel Murillo Toro a Miguel Samper. *El Neogranadino*, págs. 126-128.

Rojas, A. (19 de mayo de 2009). Manuel Murillo Toro. Recuperado el 30 de abril de 2016, de hdhc.blogspot.com.co: <http://hdhc.blogspot.com.co/2009/05/manuel-murillo-toro.html> Bogotá, 24 de mayo de 2016

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 240 DE 2016 CÁMARA Y 46 DE 2015 SENADO

por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito

Señor

ATILANO ALONSO GIRALDO

Presidente

Comisión Sexta de Cámara

Congreso nacional de Colombia

Referencia: Informe de Ponencia para primer Debate del Proyecto de ley 240 de 2016 Cámara y 46 de 2015 Senado “por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”.

Reciba un cordial y respetuoso saludo.

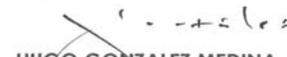
En cumplimiento del encargo que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta, presento ponencia para primer debate al proyecto de ley de la referencia, por medio de la cual se pretende incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política y la Ley 5ª de 1992, someto a consideración de los honorables Congressistas el informe adjunto.

Cordialmente,


VICTOR CORREA
Representante Coordinador Ponente


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Representante Ponente

EDGAR ALEXANDER CIPRIANO
Representante Ponente


HUGO GONZALEZ MEDINA
Representante Ponente

I. TRÁMITE

El presente proyecto de ley fue presentado por la Senadora Claudia López, la Representante a la Cámara Angélica Lozano y el Senador Andrés García Zuccardi, el día 11 de agosto del año en curso, ante la Secretaría del Senado, bajo el número 46 de 2015, publicado en la *Gaceta del Congreso* número 589 del 2015 y repartido para su trámite correspondiente a la Comisión Sexta.

Por designación de la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, fui designado como ponente para rendir informe de ponencia para primer debate, el cual fue radicado el día 13 octubre de 2015.

Se nombró una subcomisión para el estudio de las proposiciones presentadas al proyecto de ley. El Informe de la Subcomisión se presentó como proposición única el día 18 de noviembre. El proyecto de ley fue aprobado en primer debate en Sesión del día 18 de noviembre del año 2015.

El texto fue aprobado sin modificaciones en Sesión Plenaria del Senado de la República el día 20 de abril de 2016, de conformidad con el texto propuesto para segundo debate, y se publicó en la Gaceta del congreso 187 de 2016.

Por designación de la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, fuimos designados como ponentes para rendir informe de ponencia para primer debate el día 12 de mayo de 2016.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO

El presente proyecto de 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 en el territorio nacional y avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor.

a) Contenido del articulado propuesto:

Consta de 20 artículos y trata los siguientes temas:

Artículo	Descripción
1°	Describe el objeto de la ley
2°	Definiciones
3°	Establece beneficiarios de esta ley
4°	Establece beneficio por uso intermodal del transporte público.
5°	Establece el uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR.
6°	Establece incentivo de uso para funcionarios públicos
7°	Dispone la habilitación de parqueaderos para bicicletas en edificios públicos.
8°	Establece gestión de información de modos no motorizados de transporte en entidades territoriales.
9°	Modifica el artículo 58 del Código Nacional de Tránsito respecto a las prohibiciones a los peatones.

Artículo	Descripción
10	Modifica el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito respecto a las Normas generales para bicicletas, motocicletas, motociclos y mototriciclos.
11	Modifica el artículo 95 del Código Nacional de Tránsito respecto a las Normas específicas para bicicletas y triciclos.
12	Establece beneficios para estudiantes biciusuarios.
13	Establece incentivos a la industria nacional.
14	Reinserción de bicicletas.
15	Modifica el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.
16	Modifica el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.
17	Modifica artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.
18	Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011.
19	Semana nacional de la movilidad.
20	Vigencia y derogatoria.

b) Enfoques de la promoción

Este proyecto de ley incluye cuatro enfoques a la promoción:

- i) Integración de la bicicleta y peatones con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR);
- ii) Descuentos por el uso intermodal del transporte público;
- iii) Descanso remunerado para empleados públicos que vayan a trabajar en bicicleta; y
- iv) Biciparqueaderos seguros y adecuados al flujo de demanda en los sistemas masivos de transporte y en entidades públicas del orden nacional.

III. ANTECEDENTES NORMATIVOS

No existe en Colombia ninguna ley que incentive el uso de la bicicleta y su articulación a los sistemas de transporte. En la actualidad existe un gran grupo de población en todas las ciudades que están utilizando la bicicleta y requieren un soporte legal de este cambio cultural de la movilidad que está surgiendo desde la ciudadanía.

a) Constitución Política de Colombia

El artículo 334 de la Constitución Política de Colombia. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y

los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

b) Plan nacional de Desarrollo 2014-2018 Ley 1753 de 2015

Artículo 204. Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte reglamentará la prestación del servicio de transporte público en tricimóviles no motorizados y la posibilidad de alimentación de los mismos a los SITM, SETP, SITP y SITR de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema.

Parágrafo 2°. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte diseñará una metodología para incluir en los futuros proyectos de interconexión vial las condiciones en las que debe incluirse infraestructura segregada (ciclorrutas o carril-bici) en zonas de alto flujo de ciclistas en entornos intermunicipales, ingresos a grandes ciudades, contornos o variantes urbanas, zonas de alta velocidad o de alto volumen de tráfico.

c) Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito

Artículo 45. Ubicación. Los vehículos automotores llevarán dos (2) placas iguales: una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero.

Los remolques, semirremolques y similares de transporte de carga tendrán una placa conforme a las características que determine el Ministerio de Transporte. Las motocicletas, motociclos, mototriciclos y bicicletas llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.

Artículo 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligró para hacerlo.

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

- Invasión de la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en esta en patines, monopatinos, patinetas o similares.
- Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
- Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
- Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

- Remolcarse de vehículos en movimiento.
- Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
- Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
- Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
- Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
- Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

- Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.
- Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.
- Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.
- Los menores de seis (6) años.
- Los ancianos.

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 cha-

quetas 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.

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

No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

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.

Parágrafo. Los alcaldes municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

d) Ley 336 de 1996: Por la cual se adopta el Estatuto nacional del Transporte.

En el artículo 3° establece la accesibilidad como garantía a los usuarios del Sistema nacional de Transporte.

Artículo 3°. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

e) **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.

Con relación al acceso y calidad del transporte establece en el numeral 1 del artículo 3° dedicado a los principios del transporte público lo siguiente:

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.

f) **Ley 1503 de 2011**, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Con relación al mejoramiento de los procedimientos y elementos para la seguridad vial del bi-ciusuario.

IV. ÁMBITO INTERNACIONAL

a) Incentivos económicos a los usuarios

Los incentivos para el uso de la bicicleta no son una idea novedosa. El ejemplo más famoso es el de **Francia** donde se han implementado exenciones fiscales para las empresas que fomenten su uso entre sus empleados. De esta manera, los trabajadores que van al trabajo en bicicleta recibirían 0,25 euros/km/día hasta un límite de 15 km diarios. Equivale a 3,15 euros/día, 94,5 euros/mes. La iniciativa busca que en 2020 entre el 10% y el 12% de los viajes al trabajo se hagan en bicicleta, frente al 3% actual.

En **Bélgica**, las empresas y organismos públicos tienen derecho a abonar a sus empleados deducciones fiscales de hasta 0,21 euros por kilómetro recorrido en bicicleta (hasta un total de 15 km/día) en sus nóminas. Dicho incentivo se ha limitado a 3,15 euros/día (0,21 x 15 km/día). Es decir,

una persona que viaje diariamente 7,5 km en cada dirección, y que trabaje 211 días al año, recibirá el incentivo máximo: 664,65 euros por año (0,21 euros x 15 km x 211 días).

En 2010, los incentivos por desplazamiento abonados en Bélgica por el uso de la bicicleta para ir al trabajo llegaron a un total de 43,4 millones de euros. Además se recorrieron un total de 206.702.516 kilómetros, y participaron un total de 270.728 beneficiarios. Basándose en esto, el incentivo medio fue de 160,3 al año por empleado participante, una quinta parte del beneficio máximo. En promedio, cada beneficiario pedaleó 763,3 kilómetros por año. Usando estos cálculos el incentivo medio fue 0,76 euros por día (160,3 euros /211 días).

En **Holanda** existe un incentivo similar que anima a las empresas a abonar dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta por un valor de hasta 0,15 euros/día. En **Gran Bretaña**, los empresarios que lo deseen, abonan dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta de hasta 0,20£ por milla recorrida al día.

b) Incentivos a la adquisición de bicicletas por parte de la ciudadanía

Dentro de las estrategias que se han explorado en Europa existen modelos donde el patrón adquiere la bicicleta y la da al empleado inmediatamente y su costo va siendo amortizado por parte del empleado en pagos durante un año, así dentro del ahorro en combustible y pasajes en ese lapso de tiempo el trabajador va pagando su bicicleta paulatinamente. Para aplicar este caso debería haber un programa de incentivos a la compra de bicicletas por parte de los empresarios que apunte al fortalecimiento de la industria nacional.

c) Fortalecer el modelo Bici al colegio a nivel nacional

Es el propósito de esta ley implementar los viajes en bicicleta como una solución a la necesidad de incrementar la movilidad escolar con el propósito de reducir la deserción en las áreas rurales, incrementar la actividad física en los niños niñas y adolescentes; si bien varias ciudades han adelantado el modelo de bici al colegio, a través de esta iniciativa se pretende abordar una solución al problema de las canastas educativas en materia de transporte escolar en municipios con bajos ingresos para tal fin, en municipios con amplias zonas rurales y en ciudades donde los estudiantes tienen grandes distancias por cubrir.

V. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La bicicleta es una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable. En Colombia, de acuerdo a la Encuesta de Calidad de Vida de 2012 del Departamento Administrativo nacional de Estadística, el 31,7% de los hogares posee bicicleta, esto equivale a 4,1 millones de hogares. De acuerdo con la misma encuesta 34,3%

de los hogares de las cabeceras tiene bicicleta frente a 22,6% del resto del país.

En otras palabras, Colombia tiene un enorme potencial para el uso de la bicicleta como medio principal de transporte. Entre las regiones nacionales en las que está dividida la Encuesta de Calidad de Vida 2012, ninguna registra una tenencia de bicicleta inferior al 10% de los hogares. Valle del Cauca tiene la mayor proporción de hogares con bicicleta, registró 47,1%, seguida por Bogotá con el 36,3% de los hogares; por su parte en San Andrés y Providencia apenas el 11,8% de los hogares tiene bicicleta.

a) Problemática a regular

Existe una problemática creciente relacionada con un vacío legal que reglamente el uso de la bicicleta como medio de transporte en el país. A pesar de ser un medio de transporte con varias externalidades a favor del medio ambiente, la salud y la movilidad, no contamos con una disposición legal que incentive su uso por parte de la ciudadanía.

Este proyecto de ley pretende desarrollar incentivos y beneficios para fortalecer su uso a nivel nacional. Tal y como se concluyó en la audiencia sobre el uso de la bicicleta, convocado por Claudia López, Angélica Lozano y Mafé Rojas de la Alianza Verde, es hora de pensar en grande y poner a la bicicleta en el centro de la discusión sobre movilidad sostenible.

La audiencia contó con la participación del Ministerio de Transporte. Por primera vez, esta entidad rectora de la movilidad en todo el país se unió a las actividades de la Semana de la Bicicleta. Martha Caldas, directora del grupo Unidad Movilidad Sostenible de esa cartera afirmó “la meta del Gobierno nacional es aumentar el número de viajes en bicicleta y disminuir las tasas de accidentalidad y mortalidad”. Hoy el 5% de las muertes por tráfico en ciudades de Colombia son usuarios de la bici. Esa cifra alcanza el 10% en Bogotá, donde unos 700 mil viajes al día se hacen en este medio de transporte.

Johana Cardona, representante del Departamento nacional de Planeación, enumeró las medidas impulsadas desde la entidad para cumplir con los compromisos adquiridos en el Plan nacional de Desarrollo con respecto al uso de la bicicleta. El DNP ha venido desarrollando una cofinanciación de infraestructura para peatones y ciclistas en más de 15 ciudades del país. Asimismo, explicó el funcionamiento de los programas que permiten el uso de regalías en proyectos que apunten a fomentar la cultura de la movilidad en bicicleta.

Por su parte, la administración de la capital de la República, a través de Martha Coronado, Subsecretaría de Planeación de Políticas Sectoriales de la Secretaría de Movilidad, destacó los avances de programas como Onda Bici Segura, Al colegio en bici, Pedalea por Bogotá, Semilleros de bici y juegos de roles. La representante de la Alcaldía afirmó que “Alrededor del 15% de los ciudadanos

de Bogotá se movilizan en vehículos particulares, que usan 90% de la infraestructura vial. Por eso la bicicleta necesita una mayor infraestructura”.

También asistieron expertos como Francisco Javier Victoria, de la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad; Darío Hidalgo: Experto en Movilidad; Miguel Ángel Ortiz: Universidad de los Andes, Mónica Villegas de Bogotá como Vamos y Germán Prieto de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, coincidieron en que el tratamiento del tema en el país ha evolucionado en los últimos años y que antes era impensable una discusión como esta en el Congreso y otros espacios institucionales. Más allá de la infraestructura destacaron aspectos como la seguridad de los ciclistas, la cultura ciudadana y ajustes al Código de tránsito para hacer más amable el uso de la bicicleta en las ciudades.

b) Compromisos con la OCDE

La OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo), es un grupo de países que emplean buenas prácticas en sus finanzas y del que Colombia aspira hacer parte desde hace un tiempo por sus características favorables para la economía del país que le permiten integración y aprendizaje con otras economías.

Un órgano adscrito a la OCDE es el Foro Internacional del Transporte, cuyo objetivo es promover políticas de transporte a nivel mundial que contribuyan al crecimiento económico, la protección del medio ambiente, la inclusión social y el bienestar. Dicho órgano emitió en el año 2014 el estudio *Cycling Health and Safety* que contiene múltiples recomendaciones, algunas de las cuales atiende el presente proyecto de ley y que de paso, permiten mejorar la movilidad de las ciudades garantizando un impulso a la economía.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

a) Se modifica el **artículo 1º** con el fin de incluir el uso de la bicicleta con pedaleo asistido – bicicletas eléctricas.

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta y la bicicleta con pedaleo asistido 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.

b) Se Adiciona un Artículo Nuevo que ahora es al Artículo 2º con el fin de incluir el uso de la bicicleta con pedaleo asistido – bicicletas eléctricas.

Artículo nuevo ahora Artículo 2º: Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.

Bicicleta: Vehículo de dos o más ruedas, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accio-

nado por medio de pedales o por energía eléctrica para asistir al esfuerzo proporcionado por su conductor.

Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta que utiliza un motor eléctrico, con potencia no superior a 0,55 Kw, como asistencia al esfuerzo muscular que hace el conductor mediante pedales.

Biciparqueaderos: lugar público o privado destinado al estacionamiento de bicicletas.

Biciusuarios: persona que usa y se transporta en bicicleta.

Ciclista: biciusuario.

Ciclovia: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

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

Las propuestas conducen a promover la bicicleta como solución de movilidad en las ciudades colombianas, considerando las necesidades topográficas del país, y la posibilidad de poder usar las bicicletas en zonas de pendiente y otros lugares de difícil acceso en condiciones de pedaleo. Se proponen, entonces, ajustes al PL que permita la posibilidad de incluir las bicicletas eléctricas como una bicicleta de uso cotidiano en el país.

En las principales ciudades de América Latina la bicicleta se usa entre el 0.4 y el 10% de la población como principal medio de transporte¹, por tanto **no es un vehículo de uso masivo** en la gran mayoría de los países y ciudades del mundo. Grupos poblacionales como los siguientes están inclinados a no usar la bicicleta como medio de transporte:

- Personas de la tercera edad.
- Personas que viven en zonas con pendientes o subidas, incluso subidas relativamente suaves.
- Personas que hacen recorridos mayores a 5 kilómetros para llegar al trabajo o tomar el sistema público de transporte.
- Personas que tienen limitaciones físicas.
- Personas que tienen que transportar carga o a otras personas, así sea una carga de peso relativamente bajo o transportar niños.
- Personas que no quieren sudar o usar ropa especial para llegar al trabajo o tomar el sistema público de transporte.

¿Qué se puede hacer para incentivar que estos grupos poblacionales también usen la bicicleta de manera significativa? Una de las respuestas más importantes a esta preocupación es el uso de las bicicletas eléctricas.

Si en realidad se quiere estimular el uso y masificación de la bicicleta en el país, las bicis eléctricas son la opción.

Las bicicletas eléctricas se refieren a las bicicletas que tienen un pequeño motor eléctrico y batería recargable para ayudar a la energía proporcionada por el ciclista. En la mayoría de los países se distingue dos tipos de bicicleta eléctrica: las que siempre deben mantener la capacidad de ser pedaleada por el ciclista (la energía eléctrica solo se usa para asistir al ciclista), y las que además pueden llegar a funcionar de manera autónoma con electricidad (como un ciclomotor). En la presente propuesta nos referimos a las bicicletas eléctricas siempre es al primer tipo de bicicletas: bicicletas eléctricas asistidas. Las bicicletas eléctricas son un vehículo eléctrico híbrido humano.

Las bicicletas eléctricas son una opción válida para las personas que quieren: una alternativa a un automóvil, hacer ejercicio, ir más rápido y sin mayor esfuerzo, y llegar a su destino a tiempo. Las bicicletas eléctricas se hacen para no dejar al ciclista completamente inactivo, pero también para ayudarlo en la subida de colinas, o también para ir más rápido en superficies planas. Las bicicletas eléctricas son un vehículo increíble, rápido y eficiente y respetuoso con el medio ambiente. La práctica del ciclismo convencional es uno de los mejores métodos para el ejercicio cardiovascular de bajo impacto. La asistencia de la energía eléctrica no añade ningún esfuerzo adicional a un ciclista que hace ciclismo convencional, y siempre tiene la posibilidad de pedalear.

La bicicleta eléctrica no daña el medio ambiente y reduce al mínimo el consumo de energía al ser es un vehículo eléctrico híbrido humano. Las bicicletas eléctricas tienen todas las ventajas de las bicicletas comunes.

Las bicicletas eléctricas han alcanzado un estado de desarrollo tecnológico que era inimaginable hace unos años. La popularidad de las bicicletas eléctricas aumenta rápidamente en casi todos los continentes, en respuesta a diseño y rendimiento, y en respuesta a las mayores preocupaciones económicas o medioambientales.

La asistencia de energía eléctrica a una bicicleta puede ayudar a garantizar múltiples beneficios y aumentar considerablemente el uso de la bicicleta. Entre los beneficios que tiene el uso de la bicicleta eléctrica se encuentran:

- Mayor velocidad y alcance permiten a una bicicleta eléctrica atender múltiples necesidades al mismo tiempo.
- La energía eléctrica adicional permite una capacidad de transporte de más carga.
- Un buen diseño permite a un ciclista la opción de ejercitarse o a permanecer seco y fresco, dependiendo de sus deseos para cada viaje particular.
- La bicicleta eléctrica es un medio de transporte silencioso que contribuye a crear una movilidad y un entorno urbano más sostenibles.

¹ BID, Estudio de Biciudades, 2013.

- La bicicleta eléctrica permite rodar sin esfuerzo por la ciudad.

- Permite que ciertos grupos de personas usen las bicicletas que de otra manera no podrían hacerlo. Grupos de la tercera edad y personas con limitaciones físicas, por ejemplo, pueden usar las bicicletas eléctricas con pedaleo asistido pero no estarían en capacidad de usar las bicicletas normales.

- La emoción y el manejo de una bicicleta con un buen diseño y gran rendimiento aumentan la motivación para usar la bicicleta.

- La bicicleta eléctrica permite sortear sin problemas los frecuentes atascamientos de tránsito, con mejor rendimiento que un automóvil.

- A diferencia de las motos, por peso y volumen las bicicletas eléctricas permiten su acarreo y maniobrabilidad para ser guardada de manera fácil.

- La bicicleta eléctrica es el medio de transporte motorizado más económico que existe en el mundo. Solo pedalear y caminar son más económicos. Los incrementos en los precios del combustible aumentan el interés de las personas cuando la tecnología de las baterías y del accionamiento eléctrico han alcanzado logros importantes.

Las bicicletas eléctricas logran un impacto ambiental positivo con respecto a las alternativas de movilidad disponibles: reducen las emisiones de gases vehiculares, consumen menos materia prima sobre una base por unidad de fabricación, y cada vez más cada una de las componentes de una bicicleta eléctrica, incluyendo la batería(s), puede ser hechas reciclando materiales o mediante transformaciones de bajo impacto ambiental.

En la inmensa mayoría de los países donde ya se usa la bicicleta eléctrica como medio de transporte, este vehículo es considerado como una bicicleta tradicional por las leyes, es decir, que montar una bicicleta eléctrica no requiere tener una licencia de conducción.

Frente a las características técnicas de las bicicletas con pedaleo asistido eléctricas se debe señalar que estas utilizan un motor eléctrico, con potencia no superior a 0,55 Kw, como asistencia al esfuerzo muscular que hace el conductor mediante pedales, y que la capacidad de dicho motor permite movilizarse a una velocidad máxima de 35km/h en una vía recta. No obstante, esta velocidad depende del grado de pendiente que tenga la vía. Por esta razón, la bicicleta con pedaleo asistido se convierte en soluciones de movilidad para municipios en donde se tienen condiciones topográficas distintas y en donde el esfuerzo del ciclista no es suficiente y, por ende, requiere de una asistencia. Esto es especialmente importante, por ejemplo, para hacer sobrepasos en vías congestionadas, y evitar incidentes viales.

En total se realizan 2 modificaciones para primer debate en Comisión sexta de Cámara Repre-

sentantes, y por la inclusión de un artículo nuevo como artículo segundo, esto modifica la numeración del articulado así:

Artículo 2º pasa a ser Artículo 3º.

Artículo 3º pasa a ser Artículo 4º.

Artículo 4º pasa a ser Artículo 5º.

Artículo 5º pasa a ser Artículo 6º.

Artículo 6º pasa a ser Artículo 7º.

Artículo 7º pasa a ser Artículo 8º.

Artículo 8º pasa a ser Artículo 9º.

Artículo 9º pasa a ser Artículo 10.

Artículo 10 pasa a ser Artículo 11.

Artículo 11 pasa a ser Artículo 12.

Artículo 12 pasa a ser Artículo 13.

Artículo 13 pasa a ser Artículo 14.

Artículo 14 pasa a ser Artículo 15.

Artículo 15 pasa a ser Artículo 16.

Artículo 16 pasa a ser Artículo 17.

Artículo 17 pasa a ser Artículo 18.

Artículo 18 pasa a ser Artículo 19.

Artículo 19 pasa a ser Artículo 20.

PROPOSICIÓN FINAL

Por las anteriores consideraciones solicitamos a los honorables Representantes de la República de Colombia, dar debate al informe de ponencia para primer debate del **Proyecto de ley número 240 de 2016, 46 2015 Senado**, 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.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY 240 DE 2016 CÁMARA, 46 DE 2015 SENADO

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.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta y la bicicleta con pedaleo asistido 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 2º. *Definiciones.* Para la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.

Bicicleta: Vehículo de dos o más ruedas, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales o por energía eléctrica para asistir al esfuerzo proporcionado por su conductor.

Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta que utiliza un motor eléctrico, con potencia no superior a 0,55 Kw, como asistencia al esfuerzo muscular que hace el conductor mediante pedales.

Biciparqueaderos: lugar público o privado destinado al estacionamiento de bicicletas.

Biciusuarios: persona que usa y se transporta en bicicleta.

Ciclista: biciusuario.

Ciclovia: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

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

Artículo 3°. Beneficiarios. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Seis (6) meses después de promulgada esta ley, el Ministerio de Transporte reglamentará las características necesarias para acceder a los beneficios consagrados en esta ley en los casos que se usen bicicletas asistidas.

Artículo 4°. Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 5°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Inte-

grados 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.

Parágrafo 1°. Los SITM, SITP, SETP y SITR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2°. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 6°. Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Parágrafo 1°. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2°. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

Artículo 7°. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 8°. *Información de modos no motorizados de transporte.* Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 9°. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
3. Remolcarse de vehículos en movimiento.
4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 10. *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 los incomoden en la conducción.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.

Artículo 11. *Planeación participativa.* Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 12. *Beneficios para estudiantes biciusuarios.* Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 13. *Incentivos a la industria nacional.* El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 14. *Reinserción de bicicletas.* Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 63. *Respeto a los derechos de los peatones y ciclistas.* Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.

Artículo 16. Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.

5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.

8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.

10. En curvas.

11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 17. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones, el cual quedará de la siguiente forma:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situacio-

nes de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;

b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;

c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;

d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;

e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;

f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

Parágrafo 2°. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para bici usuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

Artículo 18. Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

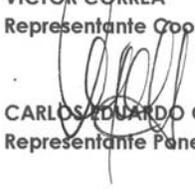
Parágrafo 3°. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

Artículo 19. *Semana nacional de la Movilidad Sostenible*. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.

Artículo 20. *Vigencia y derogatoria*. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,


VICTOR CORREA
Representante Coordinador Ponente


CARLOS EDUARDO GUEVARA
Representante Ponente

EDGAR ALEXANDER CIPRIANO
Representante Ponente


HUGO GONZALEZ MEDINA
Representante Ponente

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA
PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 25 de mayo de 2016

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley 240 de 2016 Cámara – 46 de 2015 Senado**, 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.

Dicha ponencia fue presentada por los honorables Representantes *Víctor Javier Correa* (Ponente coordinador), *Carlos Eduardo Guevara* y *Hugo González Medina*.

Mediante Nota Interna CSCP 3.6-258 del 25 de mayo de 2016 se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.


JAIR JOSÉ EBRATT DIAZ
Secretario

TEXTOS DEFINITIVOS PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 034 DE 2015

por medio de la cual se adopta la estrategia Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno laboral en entidades públicas territoriales y empresas privadas y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto y alcance*. La presente ley tiene por objeto adoptar la estrategia Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno Laboral en Entidades Públicas y empresas privadas.

Artículo 2°. *Entidades públicas*. Las entidades públicas del orden nacional y territorial del sector central y descentralizado, adecuarán en sus instalaciones un espacio acondicionado y digno para que las mujeres en periodo de lactancia que laboran allí, puedan extraer la leche materna asegurando su adecuada conservación durante la jornada laboral.

Las Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno Laboral deberán garantizar las condiciones

adecuadas para la extracción y conservación de la leche materna bajo normas técnicas de seguridad, para luego transportarla al hogar y disponer de ella para alimentar al bebé en ausencia temporal de la madre.

Parágrafo. El derecho al uso de esta sala será preferencial para las trabajadoras que residan a una distancia de mil (1000) metros o más del lugar del trabajo.

Artículo 3. Las empresas privadas con capitales iguales o superiores a mil millones de pesos adoptarán las Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno Laboral, en los mismos términos de los que habla el artículo 1° de esta ley, quienes podrán ser beneficiarios de un alivio o incentivo tributario, a discreción del Ministerio de Hacienda.

Para las empresas con capitales inferiores a mil millones de pesos, se adaptarán Salas Amigas de la Familia Lactante del Entorno Laboral, acordes a las condiciones económicas de la empresa en los términos que reglamente el Gobierno Nacional.

Parágrafo 1. En ningún caso este tratamiento diferencial podrá ir en menoscabo de los derechos de la mujer lactante, ni de las características míni-

mas que establezca el Ministerio de Salud y Protección Social.

Parágrafo 2. El derecho al uso de esta sala será preferencial para las trabajadoras que residan a una distancia de mil (1000) metros o más del lugar del trabajo.

Artículo 4°. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Salud y la Protección Social establecerá las especificaciones técnicas de higiene, salubridad y dotación mínima que deben tener las Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno Laboral.

Artículo 5°. El Gobierno nacional, departamental, distrital y municipal, en uso de los principios de Coordinación, Concurrencia y Subsidiariedad, promoverá campañas y brindará capacitación para incentivar la lactancia materna en las trabajadoras de las entidades públicas y privadas.

Artículo 6°. El Ministerio de Salud y protección Social será el encargado de vigilar y controlar la implementación y funcionamiento de las Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno Laboral en las entidades públicas y privadas.

Artículo 7°. Las entidades públicas y privadas dispondrán de 2 años para realizar las adecuaciones físicas necesarias, en cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley, de acuerdo con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Salud y Protección Social.

De ninguna manera podrán ser patrocinadores de las Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno Laboral; laboratorios o industrias que se relacionen con la producción, comercialización y/o venta de leche de fórmula, o de biberones y/o chupo de entretenimiento.

Parágrafo. El Ministerio de Salud y Protección Social en un plazo no mayor a 6 meses, a partir de la promulgación de la presente Ley, establecerá los parámetros técnicos para la operación de las Salas Amigas de la Familia Lactante del Entorno Laboral.

Artículo 8°. Podrán crearse Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno Laboral entre empresas del sector privado y/o público, siempre y cuando la distancia entre las empresas sea máximo de mil (1.000) metros, entre sí.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

OSCAR DE JESÚS HURTADO PÉREZ
Ponente

CRISTOBAL RODRIGUEZ HERNANDEZ
Ponente

ESPERANZA PINZÓN DE JIMÉNEZ
Ponente

ARGENIS VELÁZQUEZ RAMÍREZ
Ponente

ANA CRISTINA PAZ GÁRDONA
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D.C., 12 de mayo de 2016

En Sesión Plenaria del día 11 de mayo de 2016, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del Proyecto de ley 034 de 2015 *por medio de la cual se adopta la estrategia Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno laboral en entidades públicas territoriales y empresas privadas y se dictan otras disposiciones*. Esto con el fin de que el citado Proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992. Lo anterior, según consta en el Acta de Sesión Plenaria 136 de mayo 11 de 2016, previo su anuncio en Sesión del día 10 de mayo de 2016 correspondiente al Acta N° 135.

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General

* * *

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 112 DE 2015 CÁMARA

por la cual la nación declara patrimonio histórico y cultural al municipio de Trinidad del departamento Casanare, exaltando su condición de cuartel general de la campaña libertadora.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Declárese al municipio de Trinidad del Departamento de Casanare “Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación”, en su condición de cuartel general de la Campaña Libertadora en el Siglo XIX.

Artículo 2°. Autorícese al Gobierno nacional, para que dentro de los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, incorpore las partidas presupuestales para la construcción y terminación de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social e histórico del municipio de Trinidad del Departamento de Casanare:

- Construcción de la Catedral San Ezequiel Moreno.
- Terminación del Museo Ramón Nonato Pérez
- Construcción del Palacio de la Cultura.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Cultura, para asesorar y apoyar a la Gobernación de Casanare y al municipio de Trinidad en la elaboración, tramitación, ejecución y financiación de los proyectos de pa-

trimonio material, e inmaterial; de remodelación, recuperación y construcción de los monumentos e infraestructura cultural e histórica del Municipio de Trinidad de conformidad con las normas vigentes.

Artículo 4°. El Gobierno nacional, la Gobernación de Casanare y el Municipio de Trinidad quedan autorizados para impulsar y apoyar ante otras entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a las que se autorizaran apropiar en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia fiscal, destinadas al objeto que se refiere la presente Ley.

Artículo 5°. Radio y Televisión de Colombia (RTVC) producirá un programa de televisión y radio, que será transmitido por el canal institucional, Señal Colombia, Canal del Congreso y la Radio Difusora nacional, sobre esta condición de “Patrimonio Histórico y Cultural” de Trinidad (Casanare), destacando además los diferentes aspectos demográficos, sociales y económicos del municipio.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación.



JOSE CARLOS MIZGER PACHECO
Ponente

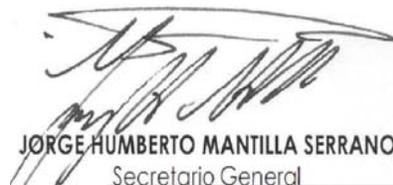
ANTENOR DURÁN CARRILLO
Ponente

* * *

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., 18 de mayo de 2016

En Sesión Plenaria del día 17 de mayo de 2016, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del Proyecto de ley 112 de 2015 Cámara *por la cual la nación declara patrimonio histórico y cultural al municipio de Trinidad del departamento Casanare, exaltando su condición de cuartel general de la campaña libertadora*. Esto con el fin de que el citado Proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992. Lo anterior, según consta en el Acta de Sesión Plenaria 138 de mayo 17 de 2016, previo su anuncio en Sesión del día 12 de mayo de 2016 correspondiente al Acta 137.



JORGE HUBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 169 DE 2014 CÁMARA

por la cual se declara patrimonio histórico, cultural y turístico de la nación a los municipios del Corredor Bananero del departamento del Magdalena y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1°. *Objeto de la ley*. La presente ley tiene por objeto declarar patrimonio histórico, cultural y turístico de la nación a los municipios que hacen parte del “Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena”, y a los diferentes complejos de vivienda e infraestructura vial, férrea, las de agua y riego, que hicieron parte de la explotación bananera en la región, exaltando su valor y su aporte histórico para Colombia, a su vez, se determina la ejecución de planes, programas, obras de desarrollo y la realización de actividades turísticas y económicas de estos municipios.

Artículo 2°. Los planes y programas que se ejecutan por parte del Gobierno nacional en cumplimiento de la presente ley, tendrán fundamentación técnica, en las Secretarías de Planeación de los respectivos municipios y el Ministerio de Cultura.

Artículo 3°. *Ámbito de aplicación*. Las disposiciones aquí contenidas serán aplicables a los municipios descritos en el artículo 4° de la presente Ley.

CAPÍTULO II

DE LA DECLARATORIA DE PATRIMONIO HISTÓRICO, CULTURAL Y TURÍSTICO

Artículo 4°. *Declaratoria de Patrimonio Histórico, Cultural y Turístico*. Declárese Patrimonio Histórico, Cultural y Turístico de la Nación a los municipios de:

- Distrito de Santa Marta.
- Ciénaga.
- Zona Bananera.
- Aracataca.
- El Retén.
- Fundación.

Y se reafirma la condición de patrimonio cultural de la Nación de la Ciudad de Santa Marta.

Artículo 5°. Además de las obras y acciones que implica esta declaratoria, el Gobierno nacional deberá disponer lo correspondiente para implementar un “Plan Único de Promoción Turístico Bananero”, que contendrá el conjunto de planes, programas y acciones a desarrollar.

CAPÍTULO III

DEL PLAN ÚNICO DE PROMOCIÓN
TURÍSTICO BANANERO

Artículo 6°. *Planes y programas.* El Gobierno nacional ejecutará por componentes en los municipios de: Distrito de Santa Marta, Ciénaga, Zona Bananera, Aracataca, El Retén y Fundación. Los cuales pertenecen al Departamento del Magdalena por donde se desarrolla el Corredor Cultural Bananero, los siguientes planes y programas:

Componente social

a) El Ministerio de Cultura, la Gobernación del Departamento del Magdalena y las Alcaldías de los Municipios descritos en el artículo 4° de la presente Ley, implementarán el Programa de sensibilización y comunicación a la ciudadanía y a los agentes locales en una cultura de calidad turística alrededor del banano y de los recursos culturales, históricos y naturales del Corredor Bananero.

b) Programa de formalización turístico y ambiental, desarrollado en torno al “Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena”.

c) Involucrar a la población local como partícipe y beneficiaria del Plan Único de Promoción Turístico Bananero.

Componente económico

a) Programa de recuperación de la arquitectura corporativa, para el comercio, habitacional, deporte, recreación e industrial; además de la infraestructura para el transporte, para las comunicaciones e hidráulica, construida en el territorio donde la United Fruit Company, levantó su complejo agroindustrial para la producción bananera.

b) Realización de un inventario técnico de vías férreas, con destino a su recuperación y conservación.

c) Realización de un inventario técnico de los complejos habitacionales, con destino a su recuperación y conservación.

d) Realización de un inventario de los canales irrigación, con destino a su recuperación y conservación.

e) Programa de ampliación y mejoramiento de la estructura vial en los municipios descritos en el artículo 4° de la presente Ley, y la priorización de la recuperación de la vía férrea del antiguo tren bananero perteneciente a The Santa Marta Railway Company, Limited, que recorre los municipios del Distrito de Santa Marta, Ciénaga, Zona Bananera, Aracataca, El Retén y Fundación. El Ministerio de Transporte coordinará la ejecución de este programa.

f) Programa de capacitación del empresariado turístico local a cargo del Servicio nacional de Aprendizaje (SENA).

g) Realización de estrategia promoción y difusión del Corredor Cultural Bananero.

Componente cultural

a) Plan de dinamización del producto turístico “Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena”. El Gobierno nacional garantizará la asignación de los recursos necesarios para investigación y desarrollo de programas de fomento y consolidación del sector turístico de los seis municipios del Corredor Cultural.

b) Construcción, adecuación y señalización de la ruta turística “Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena”.

c) Elaboración y diseño de la página web para la promoción del “Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena”.

d) Autorícese al Gobierno nacional para que a través del Ministerio de Comercio Industria y Turismo y el Ministerio de Cultura concurren con los recursos económicos para crear el observatorio turístico bananero.

Componente ambiental

a) Plan de mejoramiento del paisaje urbano y natural del “Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena”.

b) Plan de protección de flora y fauna silvestre del Corredor Cultural Bananero.

c) Plan de diseño y desarrollo de rutas agroturísticas y ambientalmente amigables.

Autorícese al Gobierno para que en cumplimiento y de conformidad con los artículos 288, 334, 341, 345 y 355 de la Constitución Política y las establecidas en la Ley 715 de 2001, incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, las partidas presupuestales necesarias a fin de darle cumplimiento a la presente ley.

Parágrafo. Los planes y programas contenidos en este artículo, deberán ser definidos en la reglamentación correspondiente con base en propuestas que para el efecto elaborarán y presentarán al Gobierno nacional las Secretarías de Planeación de cada municipio dentro de los (6) seis meses siguientes a la expedición de la presente ley.

CAPÍTULO IV

DEL PLAN NACIONAL DE PROTECCIÓN
Y RECUPERACIÓN DE LA CIÉNAGA
GRANDE DE SANTA MARTA

Artículo 7°. *Del Plan nacional de Protección y Recuperación.* El Gobierno nacional a través del Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, implementará un Plan de Protección y Recuperación de la Ciénaga Grande de Santa Marta, de sus cuerpos de agua, flora y fauna, donde se vierten todas las fuentes hídricas provenientes de la Sierra Nevada de Santa Marta, que irriga la zona bananera.

Artículo 8°. El Plan nacional de Protección y Recuperación estará coordinado por el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Corporación Autónoma Regional del Magdalena (Corpamag) y la Gobernación del Departamento del Magdalena.

Los planes contenidos en éste capítulo tendrán por objeto contener el deterioro ambiental y ecológico de la Ciénaga Grande de Santa Marta.

CAPÍTULO V

DEL PARQUE NACIONAL CORREDOR CULTURAL BANANERO DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA

Artículo 9°. *Del Parque nacional Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena.* El Parque nacional Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena, estará conformado por una organización física compuesta por las estructuras construidas en el territorio donde la United Fruit Company, levantó su complejo agroindustrial para la producción bananera y otra administrativa determinada por el Gobierno Nacional.

Artículo 10. *Objetivo del Parque nacional Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena.* El objetivo principal es mostrar en un contexto natural y seguro el desarrollo que generó la industria bananera en Colombia, a través de un recorrido por los complejos agroindustriales, de vivienda y férreos en los municipios del Distrito de Santa Marta, Ciénaga, Zona Bananera, Aracataca, El Retén y Fundación. Y a la vez, rendir un homenaje a la pujanza de los bananeros en Colombia.

Artículo 11. *Ubicación.* El Parque nacional Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena, Estará ubicado en el corredor que conforman los municipios del Distrito de Santa Marta, Ciénaga, Zona Bananera, Aracataca, El Retén y Fundación.

CAPÍTULO VI

DE LA COMISIÓN GESTORA DEL CORREDOR CULTURAL BANANERO DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA

Artículo 12. *Comisión Gestora del Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena.* Créase la Comisión Gestora encargada de dirigir y gestionar el estudio y proceso de ejecución del “Plan Único de Promoción Turístico Bananero” y el cumplimiento de los programas, proyectos y acciones para la implementación de las disposiciones contenidas en esta Ley.

Artículo 13. *Integración de la Comisión Gestora del Corredor Cultural Bananero del Departamento del Magdalena.* La Comisión estará integrada por:

- a) El Presidente de la República o su delegado, quien la presidirá;
- b) El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia;
- c) El Ministro de Cultura;
- d) El Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones;
- e) El Departamento de Planeación Nacional;

f) (3) tres Senadores de la República y (3) tres Representantes a la Cámara, designados por las mesas directivas de cada corporación;

g) El Secretario Técnico de Gestión, descrito en la presente ley;

h) Y (5) cinco delegados del Comité Técnico del Corredor Bananero.

CAPÍTULO VII

DE LA OFICINA TÉCNICA DE GESTIÓN

Artículo 14. *De la Oficina Técnica de Gestión.* Créase la Oficina Técnica de Gestión, que tendrá por fin adelantar la consecución y administración de los recursos técnicos, humanos y financieros para el desarrollo de los programas contenidos en el “Plan Único de Promoción Turístico Bananero”.

La Oficina Técnica de Gestión, coordinará las actividades entre el sector público y privado, creando una mesa de participación y propuestas de los agentes sociales, económicos y culturales de la región.

Artículo 15. *Del Secretario Técnico de Gestión.* El Secretario Técnico de Gestión, será delegado por el “Comité Técnico del Corredor Bananero”, descrito en esta Ley, y tendrá por funciones la articulación de la consecución y administración de los recursos técnicos, humanos y financieros para el desarrollo de los planes y programas del “Plan Único de Promoción Turístico Bananero”.

CAPÍTULO VIII

DEL COMITÉ TÉCNICO DEL CORREDOR BANANERO

Artículo 16. *Del Comité Técnico del Corredor Bananero.* Créase el Comité Técnico del Corredor Bananero, que tendrá por objeto la socialización, la promoción y el apoyo regional del “Plan Único de Promoción Turístico Bananero”.

Artículo 17. *De la Conformación del Comité Técnico del Corredor Bananero.* El Comité Técnico del Corredor Bananero tendrá la siguiente conformación:

(1) Un Delegado de una universidad departamental del que tenga programa en turismo.

(1) Un Delegado de los Gremios Bananeros

(1) Un Delegado del Ministerio de Cultura

(1) Un Delegado de la Sociedad Civil

(1) Un Delegado del Sena

(1) Un Delegado de Fenoco

(1) Un Delegado de la Gobernación (Cultura y Turismo)

(1) Un Delegado del Distrito de Santa Marta

(1) Un Delegado del municipio de Ciénaga

(1) Un Delegado del municipio de Zona Bananera

(1) Un Delegado del municipio de Aracataca

(1) Un Delegado del municipio de El Retén

(1) Un Delegado del municipio de Fundación

**CAPÍTULO IX
VIGENCIA**

Artículo 18. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

El Gobierno nacional contará con un plazo de (6) seis meses posteriores a la fecha en que se sancione la presente ley para reglamentar las disposiciones contenidas en ella.


JOSÉ CARLOS MIZGER PACHECO
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., 12 de mayo de 2016

En Sesión Plenaria del día 10 de mayo de 2016, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del Proyecto de ley 169 de 2014 Cámara, *por la cual se declara patrimonio histórico, cultural y turístico de la nación a los municipios del Corredor Bananero del departamento del Magdalena y se dictan otras disposiciones.* Esto con el fin de que el citado Proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992. Lo anterior, según consta en el Acta de Sesión Plenaria 135 de mayo 10 de 2016, previo su anuncio en Sesión del día 4 de mayo de 2016 correspondiente al Acta 134.


JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General

CONTENIDO

Gaceta número 329 - Miércoles, 25 de mayo de 2016

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de ley número 261 de 2016 Cámara, por medio de la cual la nación rinde honores y se vincula con el municipio de Chaparral (Tolima) a la celebración del bicentenario del natalicio del insigne ideólogo liberal, estadista, periodista, escritor colombiano, dos veces Presidente de los Estados Unidos de Colombia a nombre del Partido Liberal, señor Manuel Murillo Toro, y se ordena la realización de obras de infraestructura física y tecnológica en su nombre..... 1

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 240 de 2016 Cámara y 46 de 2015 Senado, por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito 5

TEXTOS DEFINITIVOS PLENARIA

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 034 de 2015, por medio de la cual se adopta la estrategia Salas Amigas de la Familia Lactante del entorno laboral en entidades públicas territoriales y empresas privadas y se dictan otras disposiciones 15

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 112 de 2015 Cámara, por la cual la nación declara patrimonio histórico y cultural al municipio de Trinidad del departamento Casanare, exaltando su condición de cuartel general de la campaña libertadora..... 16

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 169 de 2014 Cámara, por la cual se declara patrimonio histórico, cultural y turístico de la nación a los municipios del corredor bananero del departamento del Magdalena y se dictan otras disposiciones..... 17