



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 345

Bogotá, D. C., miércoles, 28 de abril de 2021

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 037 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se incentiva el uso productivo de la guadua y el bambú y su sostenibilidad ambiental en el territorio nacional.

Bogotá, octubre 15 de 2020

Doctor
JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
Secretario
Comisión Quinta Constitucional Permanente
Cámara de Representantes

Ref. Informe de ponencia para Segundo debate del Proyecto de Ley No. 037 de 2020-Cámara: "POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL USO PRODUCTIVO DE LA GUADUA Y EL BAMBÚ Y SU SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL TERRITORIO NACIONAL".

Respetado Secretario,

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional de la Cámara de Representantes y de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley 5ª de 1992, rendimos informe de ponencia para Segundo debate del Proyecto de Ley No. 037 de 2020-Cámara: "POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL USO PRODUCTIVO DE LA GUADUA Y EL BAMBÚ Y SU SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL TERRITORIO NACIONAL" en los siguientes términos:

1. ANTECEDENTES

Esta iniciativa legislativa ha sido radicada en el Congreso de la República por tercera vez. Por tratarse de una propuesta determinante, pero también por su grado de complejidad, en lo técnico, lo productivo y lo ambiental, su debate ha requerido de la articulación y diálogo del Congreso con los diferentes actores con incumbencia en sus disposiciones. Esto a su vez a retardado la aprobación de este, de modo que en las dos oportunidades anteriores el proyecto no recibió su trámite completo para convertirse en ley de la república.

En la legislatura anterior la propuesta alcanzó a surtir dos debates en Comisión Quinta de Senado y de Cámara y fue discutido, asimismo, en Plenaria del Senado. No obstante, la iniciativa fue archivada pues no alcanzó a tener su última discusión la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes.

En el marco de esa discusión, el 25 de mayo de 2020, se celebró Audiencia Pública Virtual mediante plataforma Google Meet de la Comisión V de la Cámara de Representantes. Esta contó con la participación de la academia e institutos de investigación como la Universidad Distrital, el SENA y el Centro de Investigación de la Guadua y el Bambú.

De igual forma, participaron de ella las Autoridades Ambientales, en cabeza de las diferentes Corporaciones Autónomas Regionales, el Gobierno Nacional, que realizó sus diferentes aportes a través de los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Vivienda, Ciudad y Territorio; Educación; Cultura; Comercio, Industria y Turismo, los gremios y productores de guadua y bambú, entre los que se contó con la presencia de FEDEGUADUA.

El proyecto fue nuevamente radicado en la Secretaría de la Honorable Cámara de Representantes el pasado 20 de Julio por la Senadora María del Rosario Guerra y el Representante a la Cámara por el departamento de Antioquia Juan Fernando Espinal Ramírez.

Así pues, mediante oficio CQCP 3.5 /059 / 2020-2021 del pasado 1 de septiembre de 2020 fueron designados como ponentes para primer debate del Proyecto de Ley No. 037 de 2020-Cámara: "POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL USO PRODUCTIVO DE LA GUADUA Y EL BAMBÚ Y SU SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL TERRITORIO NACIONAL" los Representantes a la Cámara Juan Fernando Espinal Ramírez y Luciano Grisales Londoño.

El pasado 9 de septiembre en la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes se sustentó el informe de ponencia radicado, fue puesto a consideración de los Honorables Representantes y se aprobó el Articulado propuesto en dicho informe.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley tiene como objeto adoptar un marco de política que incentive el uso productivo de la guadua y bambú en los diferentes sectores de la economía, tales como: industria, construcción, agroindustria y otros, en armonía con la sostenibilidad ambiental y sus servicios ecosistémicos en la mitigación de los efectos del cambio climático.

En especial, además del desarrollo de un sector autónomo que contribuya a la diversificación de la matriz productiva del país, la iniciativa busca encontrar un

<p>equilibrio entre dicha contribución económica y productiva y la importancia ambiental que tiene esta gramínea para el país y la mitigación de los efectos del cambio climático.</p> <p>En ese sentido, el artículo segundo, que desarrolla los objetivos específicos de la propuesta, establece entre los propósitos y justificaciones del proyecto los de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estimular la producción de la guadua y bambú como un nuevo renglón económico del país, incentivando los diferentes eslabones de la cadena productiva. 2. Promover la sostenibilidad y aprovechamiento de guaduales y bambusales naturales y estimular las plantaciones comerciales de guadua y bambú. 3. Incentivar y facilitar el manejo sostenible de la guadua y los bambúes con el propósito de mitigar los efectos del cambio climático y la protección de cuencas y microcuencas. 4. Incentivar la investigación, el desarrollo tecnológico, la innovación de productos y subproductos de guadua y bambú, la normalización técnica, la estandarización y la capacitación para un mejor manejo, producción y aprovechamiento, y su contribución a la generación de empleos e ingresos agropecuarios y mejor calidad de vida de la población. 5. Conservar la guadua y bambú como elemento importante de la identidad del Paisaje Cultural Cafetero y de otras zonas con usos ancestrales. 6. Impulsar el desarrollo empresarial en el uso de la guadua y bambú de sectores como la construcción, la industria, la agroindustria y otros. <p>3. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El Proyecto de Ley consta de 21 artículos, incluida la vigencia, y se encuentra originalmente dividido en cinco partes de acuerdo con las diferentes materias que aborda.</p> <p>La primera, de disposiciones generales, abarca el artículo primero y segundo. En ellos se hace mención del objetivo general y los objetivos específicos de la iniciativa que fueron expuestos en líneas anteriores.</p> <p>La segunda parte, la política de conservación, aprovechamiento y uso, inicia en el artículo tercero hasta el artículo noveno. En este apartado se hace referencia a la clasificación de la guadua y bambú, el registro, los incentivos, las condiciones para su movilización, disposiciones sobre la importación de maquinaria para su aprovechamiento, su inscripción como cadena productiva e inscripción en planes de financiamiento y aseguramiento.</p>	<p>La tercera parte, hace referencia a la guadua y el bambú en el Paisaje Cultural Cafetero de Colombia – PCCC, así como en las zonas con usos ancestrales. Este aparte incluye los artículos diez y once y aborda las disposiciones en relación con la identidad cultural por el uso y tradición en la construcción.</p> <p>La cuarta parte, política ambiental, educativa y cultural, hace mención del manejo de la guadua y el bambú para la protección de cuencas, microcuencas, laderas y suelos; los procesos de capacitación ambiental, así como en las funciones, beneficios e importancia de sembrar guadua y bambú, y el fortalecimiento en la políticas, proyectos y centros de investigación que busquen el estudio y la preservación de la guadua y el bambú. Este aparte incluye desde el artículo doce al artículo veinte.</p> <p>La quinta parte, de disposiciones finales, incluye una restricción al ámbito de aplicación de los mandatos contenidos en la ley en relación con la autonomía de los resguardos indígenas y territorios colectivos de comunidades afro, negras, raizales y palenqueras, el tema de georreferenciación de guaduales y bambusales, para terminar con las vigencias y derogatorias.</p> <p>4. CONSIDERACIONES</p> <p>La exposición de motivos del Proyecto de Ley número 037 de 2019 Cámara <i>“Por medio de la cual se incentiva el uso productivo de la guadua y el bambú y su sostenibilidad ambiental en el territorio nacional”</i> explica que:</p> <p><i>La guadua se caracteriza por ser un recurso renovable y sostenible, porque se auto desarrolla vegetativamente, no necesita de semilla para reproducirse como sí lo necesitan algunas especies maderables. La guadua Angustifolia posee una alta velocidad de crecimiento, casi 11 cm de altura por día en la región cafetera.</i></p> <p>Según la Environmental Bamboo Foundation, la guadua tiene varios efectos sobre el planeta, como ningún otro producto en el mundo, y entre ellos están:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CONTROL DE LA EROSIÓN: La guadua controla la erosión como ningún otro agente, tiene un sistema de raíces capaz de crear un mecanismo inigualable, cosiendo el suelo con sus raíces junto a lo largo de las riberas frágiles, áreas deforestadas, y en lugares propensos a los terremotos y deslizamientos de lodo. La guadua evita
<p>la erosión masiva del suelo y sostiene el suelo con el doble de agua que este puede acopiar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • AHORRO DE BOSQUES: En los trópicos, es posible plantar y hacer crecer la guadua en la propia casa. En Costa Rica, 1.000 casas de guadua se construyen anualmente con solo una plantación de guadua de 60 hectáreas; si un proyecto equivalente utiliza madera, requeriría 500 hectáreas de nuestros bosques tropicales. Con un aumento anual de 10 a 30% en la biomasa, en comparación con 2 a 5% para los árboles, la guadua crea mayores rendimientos de materia prima para su uso. • RECURSO RENOVABLE: La guadua es un recurso renovable que ahora se está utilizando para la protección de paredes y suelos; se usa para la fabricación de papel, briquetas de combustible, materia prima para la construcción de viviendas y barras de refuerzo de vigas de hormigón armado. La guadua tolera extremos de precipitación de 7606.500 milímetros de lluvia anual. • ALOJAMIENTO: Las industrias relacionadas con guadua ya proporcionan ingresos, alimentos y vivienda a más de 2,2 millones de personas en todo el mundo. Los gobiernos de la India y China, con 15 millones de hectáreas de reservas de guadua colectivamente, están a punto de centrar la atención en los factores económicos de la guadua para potencializar los proyectos de vivienda. La guadua es flexible y ligera y permite a las estructuras moverse durante los terremotos. • ALIMENTOS: La guadua en el sector agropecuario sirve para hacer forraje para animales y alimentos para peces. Solo Taiwán consume 80.000 toneladas de brotes de guadua al año, lo que constituye una industria de USD\$50 millones. <p>La guadua juega un papel protagónico en el paisaje colombiano, el país “tiene cerca de 56.000 hectáreas de guaduales, donde los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda, Valle del Cauca y Tolima representan el 62,5% del área con guaduales”. La sociedad colombiana ha crecido alrededor de esta planta la cual ha marcado la cultural nacional por razón de su uso artesanal, arquitectónico, agroindustrial y económico.</p>	<p>Además de esto, se resaltan tres hitos importantes que marcan la industria de la guadua en el país, como lo señala la mencionada exposición:</p> <p><i>“En el 2003 se dio la caracterización y organización de la cadena productiva; en el 2004 se suscribe el primer Acuerdo Nacional de Competitividad de la Guadua donde se priorizan los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda, Valle del Cauca, Tolima, Huila, Antioquia, Cauca y Cundinamarca como potenciales productores de guadua, y en el 2005 se da el reconocimiento de la guadua en la política de cadenas productivas del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural”.</i></p> <p>Según el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural (MADR), Colombia ocupa en América Latina el segundo lugar en el ranking de la guadua sobre diversidad, expresada en nueve géneros y setenta especies reportadas, de las cuales, veinticuatro son endémicas y unas doce esperan a ser descritas.</p> <p>A pesar de ello, a nivel mundial Colombia participa únicamente con un 0,10% de producción de la guadua. En materia productiva se puede hablar de tres grupos en la cadena de la guadua:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En construcción: muebles, artesanías, estructuras, y carpintería. • En servicios ambientales y bioingeniería: recuperación de áreas degradadas, protección y recuperación de cuencas y microcuencas, captura de CO2. • En farmacéuticos: medicinales, cosméticos y alimenticios. La presente ley reconoce que la guadua constituye un recurso agropecuario nativo y ancestral que contribuye a la sostenibilidad ambiental, a la belleza del Paisaje Cultural Cafetero y a la arquitectura rural. <p>En virtud de lo anterior, se considera que la protección de las fuentes hídricas, de las rondas asociadas a dichos cuerpos de agua y en general de las áreas forestales protectoras relacionadas con este recurso, son parte integral del presente proyecto. Estas premisas guardan relación con lo dispuesto por el Decreto 1449 de 1977 en tanto se resuelve respecto del interés de conservación de los recursos naturales, sin que ello impida el aprovechamiento sostenible de estas especies de gramíneas que tantos beneficios aportan de otros materiales.</p> <p>De acuerdo con diferentes organizaciones dedicadas a la investigación, cultivo y comercialización de la guadua en Colombia, existen a la fecha más de 50.000 hectáreas cultivadas en el país, lo que a todas luces reporta ganancias sociales enmarcadas en la generación de empleo, la activación de suelos con vocación</p>

<p>agrícola, la protección de los retiros de fuentes hídricas y en general la consolidación de estas especies que son objeto de protección cultural, económico y ambiental.</p> <p>En este sentido, es necesario hacer uso de las herramientas legislativas que permitan consolidar dos objetivos: el fortalecimiento de estrategias de conservación de la guadua como especie capturadora de carbono, hospedera de distintas especies de fauna, enriquecedora del recurso hídrico y la consolidación de la guadua como elemento de desarrollo arquitectónico sostenible, sismo resistente y renovable.</p> <p>5. JUSTIFICACION DEL PROYECTO</p> <p>El sector agropecuario en Colombia cumplirá un papel fundamental en la reactivación económica posterior a la pandemia del COVID-19, principalmente por la histórica vocación agrícola de Colombia, pero adicional a ello, por el potencial de negocios que pueden llevarse a cabo a partir de la transformación y valor agregado de los productos obtenidos.</p> <p>Bajo este entendido, el país debe prepararse con herramientas legislativas que otorguen garantías a los productores y adicionalmente permitan fomentar escenarios de cultivos, aprovechamiento sostenible, tecnificación de los procesos productivos y apertura de los nuevos mercados.</p> <p>El escenario de la guadua y el bambú, no es ajeno a estas nuevas condiciones. Con un mercado que al año genera alrededor de 14 mil millones de dólares de ingresos en el mundo, que cuenta con actores tan importantes como China, India y México, y principalmente contando con las condiciones geográficas y ecológicas necesarias para convertirlo en un gran competidor, el desarrollo de este subsector se presenta como una oportunidad importante de diversificación productiva.</p> <p>Sin embargo, esto es posible siempre que se establezca un marco normativo claro y garantista de la protección ambiental, que al tiempo permita alcanzar los niveles de producción necesarias, de conformidad con los planes estratégicos que ha construido el mismo sector y de conformidad con la demanda de los productos y su propia capacidad de desarrollo.</p> <p>Es por ello que el presente Proyecto de Ley pretende crear herramientas jurídicas sólidas en un ordenamiento incipiente, para estimular, por un lado, el uso del que se ha llamado el acero verde y por otro, la conservación de un ecosistema regulador de los microclimas que además sirve como despensa hídrica y protección de las fuentes naturales de agua.</p>	<p>En virtud de lo anterior y para el trámite de segundo debate en la Comisión V de la Cámara del Proyecto de Ley, se vincularon los diferentes actores que cumplen roles importantes en la cadena productiva de la guadua y el bambú; para ello, el pasado 25 de mayo se celebró Audiencia Pública.</p> <p>La Audiencia Pública fue el escenario que permitió incluir los aportes de los diferentes sectores, el cual fue construido técnicamente y con los elementos necesarios para asegurar la sostenibilidad del uso de la guadua y el bambú, circunstancia que enriquece el Proyecto de Ley y lo acerca al contexto actual del sector en Colombia.</p> <p>Para resaltar algunos aportes recibidos en la Audiencia Pública:</p> <p>En la audiencia pública fue posible evidenciar la tensión entre dos posiciones distantes pero conciliables. De un lado estaban los empresarios de la guadua y el bambú que a través de sus diferentes instancias de agremiación llamaron la atención sobre la necesidad de flexibilizar la normativa existente que impide que su industria alcance niveles de productividad mayores pudiendo aprovecharse el recurso natural existente.</p> <p>Por el otro lado, se expresó la preocupación de los defensores del ambiente y de las autoridades ambientales a nivel territorial frente a esta propuesta e insistir en la necesidad de lograr el equilibrio entre los usos productivos y su relevancia ambiental. Para este grupo, la necesidad de los ecosistemas regionales de contar con la función estabilizadora de esta planta hace que la simple posibilidad de flexibilizar la normativa sea considerada una amenaza.</p> <p>Además de esta tensión, los grupos productivos agremiados de la guadua y el bambú señalaron la importancia de que el Estado y la institucionalidad pública generaran instrumentos de fomento, investigación y desarrollo de negocios para contribuir con el desarrollo del subsector.</p> <p>En lo que tiene que ver con los aportes y sugerencias de la institucionalidad pública es posible plantear algunas de ellas que a la postre contribuyeron a mejorar las disposiciones contenidas en el proyecto de ley en relación con su eficacia, eficiencia, pero sobre todo apuntando a la claridad y una más precisa técnica legislativa dentro del articulado.</p> <p>a. El Ministerio de Ambiente y Corporaciones Autónomas Regionales:</p>
<p>Estas entidades vienen desarrollando acciones relacionadas con la guadua y bambú, para el manejo sostenible de los mismos. En el país encontramos dos tipos de guaduales, naturales y plantados lo que hace fundamental actualizar la información, en aras de proteger aquellos que no se pueden intervenir. El mayor porcentaje de guaduales se encuentra en el eje cafetero. Las entidades han buscado generar estándares y normas técnicas para establecer lineamientos que permitan el aprovechamiento según lo establecido en la Resolución 19 de 2016. Consideran que este proyecto de Ley es consistente con las metas del Plan de Desarrollo y la economía verde basada en los recursos y la biodiversidad.</p> <p>b. Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural:</p> <p>Esta entidad resalta la importancia de fomentar la explotación de estas plantaciones, a partir de un desarrollo sostenible donde se protejan los recursos naturales y se dé un aprovechamiento industrial. La cartera considera que se deben generar consistencia con tasas de registro, determinando tasas con las tarifas del ICA y la Ley 811 del 2003, debe fomentarse la inscripción de organizaciones de cadena, desde la producción primaria hasta el consumidor final agropecuario, lo cual genera mayor consenso y legalidad.</p> <p>c. Ministerio de Cultura:</p> <p>Reconocen el impulso que el artículo 10 daría a la apropiación social, a la educación y al fortalecimiento de los valores ambientales y productivos del Paisaje Cultural Cafetero, consideran que el artículo 11 es compatible con ese Paisaje y con las necesidades de reproducir los saberes tradicionales y artículo 15 fortalecería el reconocimiento del rol positivo de la vivienda de interés cultural en el desarrollo sostenible. El Ministerio concluye la necesidad de recuperar el patrimonio cultural cafetero mediante la utilización sostenible de la guadua y el bambú.</p> <p>d. Ministerio de Vivienda y Desarrollo Rural:</p> <p>A través de la Dirección de Vivienda Rural se hace referencia al reto que a partir de 2020 ha comenzado la cartera de formulación de Política Pública de Vivienda Rural, tema que venía siendo manejado por el Ministerio de Agricultura. La entidad expuso que el déficit de vivienda en el campo es de más del 80% pretende ser una política participativa, con inclusión de las poblaciones en su construcción mediante el diálogo social y el diseño participativo que incluirá materiales con contexto del territorio, siendo en este caso fundamentales la guadua y el bambú.</p>	<p>La importancia de realizar el espacio de la Audiencia Pública se resume principalmente en la posibilidad de que un proyecto de Ley de estas características incluya a todos los sectores intervinientes o posiblemente afectados por el articulado. De un lado las organizaciones ambientales, las Corporaciones Autónomas Regionales, el Ministerio de Ambiente y demás entidades el SINA como el Instituto Von Humboldt con el interés de proteger aquellos ecosistemas en los que la Guadua interviene como parte fundamental del paisaje, barrera natural y protección de las rondas hídricas.</p> <p>De otro lado, las organizaciones económicas, empresarios y sector productivo que encuentran diferentes problemáticas asociadas a la regulación excesiva en materia ambiental para acceder al aprovechamiento de esta especie, lo que puede significar dificultades en la cadena productiva de la Guadua y el Bambú.</p> <p>Este espacio permitió acercar a los empresarios de la guadua, las organizaciones en pro del ambiente, así como los sectores dentro del gobierno nacional, con el propósito de escuchar las preocupaciones y generar modificaciones en el articulado que permitieran construir un proyecto de Ley que responda a las exigencias del mismo.</p> <p>6. FUNDAMENTO JURÍDICO</p> <p>Decreto 1791 de 1996: "Por medio del cual se establece el régimen de aprovechamiento forestal" expone que cada Corporación Autónoma reglamentará lo relacionado con los aprovechamientos de especies y productos del bosque no maderables, como: guadua, caña brava, bambú, palmas, chiquichiqui, cortezas, látex, resinas, semillas, entre otros.</p> <p>Convenio 020 de 2001: Norma Unificada en Guadua. Reglamentación para el manejo, aprovechamiento y establecimiento de Guadua, Caña Brava y Bambúes.</p> <p>Ley 811 DE 2003: "Por medio de la cual se modifica la Ley 101 de 1993, se crean las organizaciones de cadenas en el sector agropecuario, pesquero, forestal, acuícola, las Sociedades Agrarias de Transformación, SAT, y se dictan otras disposiciones." En esta ley la guadua fue elevada al estatus de cadena productiva.</p> <p>Ley 1461 del 2011: Esta ley aprueba el Acuerdo sobre el Establecimiento de la red internacional del bambú y el Ratán. Colombia hace parte del acuerdo desde el año 2011.</p>

El proyecto "Posicionamiento de la Gobernanza Forestal en Colombia, DCI – ENV /2010/221–025". Que apoya la cadena productiva de la guadua.

Asimismo, el proyecto de ley busca aportar al ordenamiento colombiano una reglamentación que permite la industrialización y productividad de la guadua en Colombia, esto con el fin de lograr los estándares de calidad nacional e internacional, y de esta manera aprovechar las cualidades de las tierras colombianas y lograr ser competitiva frente a los demás países.

Los estándares internacionales son marcados por INBAR, esta organización coordina el Grupo de Trabajo sobre usos estructurales de bambú para el Comité Técnico ISO 165 sobre las estructuras de madera. Desde finales de 1990 INBAR ha trabajado con la norma ISO TC 165 para publicar tres estándares internacionales:

- **ISO 165 sobre las estructuras de madera:** Desde finales de 1990 INBAR ha trabajado con la norma ISO TC 165 para publicar tres estándares internacionales:
- **ISO 22156:** Se aplica a la utilización de estructuras de bambú o tableros a base de bambú unidas entre sí con adhesivos o sujetadores mecánicos. El estándar se refiere a los requisitos de resistencia mecánica, capacidad de servicio, y la estructura de durabilidad.
- **ISO 22157-1:** Especifica los métodos de prueba para la evaluación de las propiedades físicas y de resistencia; en particular en temas como: contenido de humedad, masa por volumen, contracción, compresión, flexión, corte y tensión.
- **ISO 22157-2:** Proporciona directrices informativas para el personal de los laboratorios sobre la forma de realizar las pruebas según la norma ISO 22157-1.

Respecto del derecho comparado, la exposición de motivos establece el conjunto de disposiciones que orientan el uso productivo de la guadua y el bambú en diferentes países, así:

CHINA:

El sector de bambú en China es quizás el más avanzado en el mundo y recibe mucho apoyo del gobierno en forma de incentivos y políticas que permiten su explotación y buenos niveles de inversión del sector privado.

"En China, cientos de personas han sido capacitados en técnicas mejoradas de producción, en alianza con las cooperativas que incluyen

10.000 agricultores de bambú que ahora comparten recursos y conocimiento y apoyan el desarrollo de cada uno. Las tecnologías y la experiencia de China como principal productor de bambú han sido transferidas a más de 7.000 agricultores de las zonas de cultivo de bambú en los países orientales más desarrollados. En general, unos 50.000 productores en los países orientales se han beneficiado hasta el momento.

En China, las viviendas de bambú hechas a mano no son populares, pero la vivienda hecha de paneles de bambú, similares a la madera está atrayendo cada vez más interés. El INBAR ha trabajado en la innovación de la vivienda y en el desarrollo de regulaciones y políticas de apoyo, para impulsar la vivienda moderna hecha en paneles de bambú, para lo cual ha contado con el apoyo irrestricto del gobierno chino".

INDIA

La India es el segundo país más rico en recursos genéticos de bambú después de China. Estos dos países tienen en conjunto a nivel mundial más de la mitad de los recursos totales de bambú. Sharma (1987) reportó 136 especies de bambúes que se producen en la India. Cincuenta y ocho especies de bambú pertenecientes a 10 géneros se distribuyen en los estados del noreste.

De acuerdo con la FAO "El área de bosque, sobre el cual se producen los bambúes en la India, en una estimación conservadora, es de 9,57 millones de hectáreas, lo que representa alrededor del 12,8% de la superficie total de bosques (Bahadur y Verma 1980). De los 22 géneros de la India, 19 son indígenas y tres exóticos. La producción anual de bambú en la India es de unos 4,6 millones de toneladas; alrededor de 1,9 millones de toneladas es utilizado por las industrias gracias a su pulpa y fibras.

El rendimiento anual de bambú por hectárea varía entre 0,2 y 0,4 toneladas con un promedio de 0,33 toneladas por hectárea, dependiendo de la intensidad de producción. El impacto económico del sistema de bambú basadas en la agrosilvicultura puede influir considerablemente en el desarrollo económico genera.

"En la India los bambusales naturales y plantados ocupan cerca de 10 millones de ha, constituyendo en un total del 13% del área forestal que a

su vez representa el 23% del área de todo el país. Los gobiernos de China, India y Myanmar, juntos poseen más de 19 millones de ha, por lo que tienen centrada su atención en los factores económicos de la producción de la guadua. En India, el bambú se ha introducido con éxito en zonas húmedas tropicales de Kerala y Karnataka.

Los ensayos en campo de Guadua en las zonas tropicales húmedas en estos dos estados han puesto de manifiesto que esta crece mejor en zonas fluviales, arrozales bajos y humedales similares. El bambú puede tolerar anegamiento en gran medida en comparación con otras especies nativas de bambú. China y la India exportan cada año a Estados Unidos productos de bambú por unos 150 millones de dólares, aunque se prevé que su demanda crezca de manera acelerada debido al alto costo de la madera, que es el principal material en la construcción.

MÉXICO

En México se calcula que existen 1,200 hectáreas cultivadas de guadua. Estos cultivos generan, aproximadamente, 4 mil empleos directos y otros 26 mil indirectos. Se ha apostado por esta planta ante las crisis agrarias, pues es un cultivo fácil de mantener. Además, es un producto muy versátil con el que se elaboran desde palillos hasta cerveza.

"En México cada planta produce de 10 a 20 tallos al año, cada uno de 25 metros de altura. Esto se mantiene durante 60 años sin necesidad de volver a sembrarlo. Se trata de un proceso rápido en comparación a otros árboles como la caoba, que tarda entre 25 y 40 años para comenzar a producir. La guadua solo tarda 5 años.

En menos de una década, México puede fácilmente explotar unas 8 mil hectáreas y entrar a programas de vivienda y a todo donde se use la guadua".

7. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, se presenta **PONENCIA POSITIVA** y en consecuencia se solicita a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 037 de 2020-Cámara: "POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL USO PRODUCTIVO DE LA GUADUA Y EL BAMBÚ Y SU SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL TERRITORIO NACIONAL".

De los Honorables Representantes,



JUAN FERNANDO ESPINAL RAMIREZ
Representante a la Cámara
Centro Democrático - Antioquia



LUCIANO GRISALES LONDOÑO
Representante a la Cámara
Partido Liberal - Quindío

<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 037 DE 2020 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL USO PRODUCTIVO DE LA GUADUA Y EL BAMBÚ Y SU SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL TERRITORIO NACIONAL”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO I. Disposiciones Generales</p> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar un marco de política que incentive el uso productivo de la guadua y bambú en los diferentes sectores de la economía, tales como: industria, construcción, agroindustria y otros, en armonía con la sostenibilidad ambiental y sus servicios ecosistémicos en la mitigación de los efectos del cambio climático.</p> <p>Artículo 2°. Objetivos específicos. La presente ley tendrá los siguientes objetivos específicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estimular la producción de la guadua y bambú como un nuevo renglón económico del país, incentivando los diferentes eslabones de la cadena productiva. 2. Promover la sostenibilidad y aprovechamiento de guaduales y bambusales naturales y estimular las plantaciones comerciales de guadua y bambú. 3. Incentivar y facilitar el manejo sostenible de la guadua y los bambúes con el propósito de mitigar los efectos del cambio climático y la protección de cuencas y microcuencas. 4. Incentivar la investigación, el desarrollo tecnológico, la innovación de productos y subproductos de guadua y bambú, la normalización técnica, la estandarización y la capacitación, para un mejor manejo, producción y aprovechamiento, y su contribución a la generación de empleos e ingresos agropecuarios y mejor calidad de vida de la población. 5. Conservar la guadua y bambú como elemento importante de la identidad del Paisaje Cultural Cafetero y de otras zonas con usos ancestrales. 6. Impulsar el desarrollo empresarial en el uso de la guadua y bambú de sectores como la construcción, la industria, la agroindustria y otros. 	<p style="text-align: center;">TÍTULO II. Política de Conservación, Aprovechamiento y Uso</p> <p>Artículo 3°. Clasificación. Para efectos de su conservación, aprovechamiento y uso, la guadua y el bambú se clasifican así:</p> <p>Categoría 1: Guaduales y bambusales naturales dentro de áreas protectoras: Son aquellos ubicados dentro de la faja no inferior a 30 metros de ancho paralelo a cada lado de los cauces de los ríos, quebradas y arroyos; o ubicados dentro de la faja de 100 metros de ancho adyacente al perímetro de los afloramientos de agua.</p> <p>Categoría 2: Guaduales y bambusales plantados con carácter protector y protector/productor: Son aquellos plantados en zonas de protección de suelos, otros requerimientos y los que se encuentran dentro de la faja no inferior a 30 metros de ancho paralelo a cada lado de los cauces de los ríos, quebradas y arroyos; o ubicados dentro de la faja de 100 metros de ancho adyacente al perímetro de los afloramientos de agua.</p> <p>Categoría 3: Guaduales y bambusales naturales fuera del área definida en las Categorías 1 y 2 con carácter productor de naturaleza agroforestal.</p> <p>Categoría 4: Guaduales y bambusales plantados con carácter productor para fines comerciales.</p> <p>Parágrafo 1°. Todos los guaduales y bambusales podrán ser objeto de aprovechamiento con fines agroforestales, productivos e industriales y la intensidad de este para aquellos de categoría 1 y 2 dependerá del régimen de aprovechamiento establecido por la autoridad ambiental.</p> <p>Parágrafo 2°. Los guaduales y bambusales naturales en áreas protectoras y aquellos plantados con carácter protector no podrán ser erradicados; sólo tendrán manejo para su conservación.</p> <p>Parágrafo 3°. Si un rodal de guadua ubicado dentro del área protectora supera la faja de 30 metros para cauces y de 100 metros para afloramientos, la extensión excedente será considerada como guaduales y/o bambusales categoría 3.</p> <p>Artículo 4°. Registro. Los guaduales y bambusales Categoría 1, 2 y 3 que sean objeto de intervención deberán registrarse ante la Corporación Autónoma Regional</p>
<p>de su jurisdicción y contar con el respectivo plan de manejo ambiental proyectado a 10 años.</p> <p>El registro se efectuará por una sola vez, previa verificación de la información aportada y visita al predio. La autoridad encargada de este proceso contará con los términos establecidos en el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011 para formalizar el registro.</p> <p>Los guaduales y bambusales categoría 4 serán registrados ante el ICA de conformidad con la reglamentación que el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y, el ICA expidan para el efecto. – Ministerio de Agricultura.</p> <p>Parágrafo 1°. Ningún registro tendrá costo, salvo para aquellos productores de guaduales y/o bambusales Categoría 2 cuyas plantaciones sean superiores a 50 hectáreas.</p> <p>Artículo 5°. Incentivos. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural definirá la política de incentivos, de fomento, manejo y uso de guaduales y bambusales naturales y de plantaciones con fines comerciales con el propósito de diversificar la producción agropecuaria; reducir el impacto de la deforestación; contribuir a la mitigación de los efectos del cambio climático, y generar alternativas de producción y desarrollo productivo en zonas productoras y como alternativa en el proceso de sustitución de cultivos ilícitos.</p> <p>Parágrafo 1. Con el fin de fomentar la cultura de protección, manejo y uso sostenible de los guaduales y bambusales naturales, los municipios establecerán incentivos de pago por servicios ambientales para proyectos productivos, con planes de manejo ambientales, que aprovechen guaduales y bambusales naturales con fines comerciales, dando prioridad para los productores de economía campesina y agricultura familiar.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en el marco de la estrategia de Pago por Servicios Ambientales, deberá estimular la protección de los guaduales y bambusales que se encuentren en áreas de conservación.</p> <p>Artículo 6°. Movilización. Para efectos de la movilización de los productos de los guaduales y bambusales de las categorías 1, 2 y 3 descritas en la presente ley requerirán Salvoconducto Único Nacional en Línea de acuerdo con la Normatividad ambiental. Para la movilización de los productos de los guaduales de la categoría tipo 4 requerirá remisión de movilización en los términos en los que se reglamente por parte del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y el ICA.</p>	<p>Parágrafo 1. Si se trata de guadua seca proveniente de plantas de preservación que apliquen productos para el control fitosanitario, se requerirá remisión o factura. El salvoconducto es opcional.</p> <p>Parágrafo 2. Con el fin de garantizar la trazabilidad del material aprovechado en los guaduales de categorías 1, 2 y 3, la autoridad ambiental competente podrá exigir, en las visitas de control, copia de los salvoconductos que avalen la legalidad de los materiales transportados. Con ellas se podrá cotejar el inventario disponible según el régimen de aprovechamiento autorizado.</p> <p>Parágrafo 3. En concordancia con el Artículo 6 de la Ley 962 de 2005 y los artículos 4, 5 y 6 del Decreto 19 del 10 de enero de 2011 las autoridades ambientales en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberán implementar una plataforma virtual que permita diligenciar, cancelar, expedir e imprimir en línea el Salvoconducto Único Nacional. La habilitación de la plataforma deberá funcionar en un plazo no mayor a seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley.</p> <p>Artículo 7°. Importación de maquinaria. Con el fin de promover el uso de guaduales y bambusales naturales y plantados en diferentes sectores económicos, el Gobierno nacional reglamentará los criterios de importación de maquinaria que permita el desarrollo de procesos de transformación con valor agregado en toda la cadena productiva para reducir costos de producción, mejorar la competitividad, el ingreso de los productores en el sector rural y el cumplimiento de los principios de la presente ley.</p> <p>Parágrafo. La Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), reglamentará lo relacionado con las partidas arancelarias y demás requisitos necesarios para la importación de la maquinaria de que trata el presente artículo.</p> <p>Artículo 8°. La guadua y el bambú como elemento de cadena productiva. Corresponde al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, la inscripción de la guadua y bambú en la política de cadenas productivas de acuerdo con la Ley 811 de 2003. Esto para que se propicie el desarrollo integral de los eslabones de la cadena de valor, y los actores productivos e instituciones de apoyo tengan acceso a los instrumentos de política definidos por el Gobierno nacional para la competitividad de las cadenas productivas agropecuarias.</p>

Artículo 9º. Planes de crédito y fomento. Las instituciones financieras incluirán en sus planes de crédito y fomento los proyectos de siembra, manejo, aprovechamiento y uso en los diferentes sectores económicos de guaduales y bambusales. Igualmente, las compañías de seguros incluirán la guadua y bambú en sus planes de cubrimiento.

TÍTULO III. La Guadua y el Bambú en el Paisaje Cultural Cafetero de Colombia – PCCC y en zonas con usos ancestrales

Artículo 10. Identidad cultural para el uso y manejo de la guadua y el bambú. Con el fin de crear una base educativa y cultural, se impulsarán los valores ambientales y productivos del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC), al igual que los de otras zonas, que se traduzca en incentivar el uso de la guadua y el bambú, de forma que se recuperen los saberes tradicionales y el conocimiento de manejo y uso en la arquitectura rural y urbana, y en la protección ambiental, contenidos que se podrán integrar en las líneas educativas de los Planes de Desarrollo y en los diferentes niveles educativos.

Artículo 11. Lineamientos de sistemas tradicionales de construcción con la guadua y el bambú. El Ministerio de Cultura en coordinación con el Ministerio de Vivienda definirá los lineamientos de fomento a la arquitectura y sistemas tradicionales de construcción con guadua y bambú, que contribuya a recuperar los saberes tradicionales y las artes y oficios relacionados y que son propios de las zonas del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC), y de otras zonas con uso ancestral.

TÍTULO IV. Política ambiental, educativa y cultural

Artículo 12. Protección de cuencas, microcuencas, laderas y suelos. Corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible la dirección y coordinación de los instrumentos que incentiven el manejo, establecimiento y uso sostenible de guaduales y bambusales naturales y plantados para la protección de cuencas y microcuencas y recuperación de laderas y suelos degradados.

Artículo 13. Plan de capacitación ambiental y contenidos didácticos. Corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible conjuntamente con las Corporaciones Autónomas Regionales y/u organismos no gubernamentales y/o terceros interesados en la materia, la elaboración de contenidos y materiales

didácticos, para uso de los entes territoriales sobre las funciones de la guadua en la mitigación de los efectos del cambio climático. En todo caso, las entidades mencionadas en el presente artículo podrán delegar las funciones aquí dispuestas en terceros que cuenten con las capacidades técnicas para desarrollarlo.

Las autoridades ambientales o quienes sean delegados por estas capacitarán a las entidades territoriales y usuarios, en el manejo, establecimiento y uso sostenible de guaduales y bambusales naturales y plantados; así como en los servicios ecosistémicos que prestan.

Parágrafo. El SENA incluirá en sus planes de formación y certificación programas y material pedagógico sobre siembra, manejo, aprovechamiento y uso dirigidos a funcionarios municipales, instituciones relacionadas, productores y empresarios.

Artículo 14. Fortalecimiento de las competencias laborales en las zonas de producción de guadua y bambú. En las regiones productoras de guadua y bambú, los entes territoriales promoverán posibilidades de articulación entre el sector agrícola, el SENA y las instituciones educativas con modalidad de media técnica para el desarrollo de programas técnicos asociados con el uso y producción de la guadua y el bambú, como respuesta a las necesidades contextuales y respetando la autonomía institucional definida en los proyectos educativos institucionales.

Artículo 15. Fortalecimiento de los lineamientos de conservación, construcción y uso de la guadua y bambú. Corresponde a los Ministerios de Cultura y al de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Vivienda la definición de los lineamientos de fomento del desarrollo y uso industrial de la guadua y bambú en la construcción de vivienda, infraestructuras, mobiliario, fabricación industrial de elementos utilitarios y fomento a la bioingeniería, en los cuales ambos materiales puedan cumplir su función estructural y estética de conformidad con la normatividad vigente, con especial atención al desarrollo de capacidades locales que permitan la apropiación de conocimientos, que recuperen las artes y oficios, en especial los tradicionales de las regiones productoras de guadua y bambú del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC) y de otras zonas donde haya uso ancestral.

Parágrafo. Por lo menos el 30% de las nuevas construcciones para viviendas rurales que hagan parte de los programas de gobierno y que se realicen dentro del territorio que conforma el Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC) deberán ser en guadua y/o bambú; conforme a la reglamentación vigente contenida en las normas colombianas.

Artículo 16. Implementación de políticas de investigación, desarrollo tecnológico e innovación que fomenten el uso de la guadua y bambú. Corresponde al Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación la definición de las políticas que fomenten la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación en el uso de la guadua y bambú tanto para la arquitectura como para otros usos industriales. Para lo cual promoverá semilleros de investigación en colegios y universidades que genere emprendimiento innovador y apropiación de los valores y atributos de la guadua como generador de empleo y desarrollo rural, y de los valores y servicios ambientales asociados al manejo sostenible que permita que estas y las nuevas generaciones puedan seguir disfrutando de la belleza escénica del paisaje.

Artículo 17. Centros de Investigación. El Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, Agrosavia y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural aunarán esfuerzos y voluntades con el sector privado para desarrollar programas establecidos por el Gobierno nacional enfocados en la creación o fomento de Centros de Investigación de desarrollo tecnológico e innovación de excelencia para la generación y difusión de conocimiento, desarrollo, apropiación y transferencia de tecnologías, con el objeto de fortalecer el desarrollo productivo, aumentar la competitividad, consolidar la cadena de valor sostenible y potenciar el talento humano en los temas de guadua y bambú.

Parágrafo 1. El gobierno nacional reconocerá, promoverá, fortalecerá y contribuirá al financiamiento del Centro Nacional para el Estudio del Bambú Guadua – CNEBG ubicado en el municipio de Córdoba, Quindío como un modelo para el desarrollo del tipo de centros de investigación señalados en este artículo.

Artículo 18. Promoción. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural junto con los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Industria, Comercio y Turismo, Vivienda y el de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, diseñarán e implementarán una campaña nacional de difusión y comunicación para promover la siembra, aprovechamiento sostenible y uso de guadua y el bambú sus beneficios ambientales, económicos y sociales El plan de difusión destacará las bondades y servicios de la guadua y el bambú y los beneficios en la mitigación de efectos del cambio climático.

Artículo 19. Georreferenciación de guaduales y bambusales. Con el fin de garantizar el control del aprovechamiento, la protección de guaduales y bambusales, así como la trazabilidad del material aprovechado, el gobierno nacional

deberá desarrollar un sistema de georreferenciación que permita la ubicación de los guaduales y bambusales del país.

TÍTULO V. Disposiciones Finales

Artículo 20. Restricciones al ámbito de aplicación. Lo dispuesto en la presente Ley no incluirá a los guaduales y bambusales que se encuentren en territorios que comprendan, siquiera parcialmente, resguardos indígenas y territorios colectivos titulados o en trámite de constitución.

Artículo 21. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Juan E. *Luciano Grisales Londoño*
JUAN FERNANDO ESPINAL RAMÍREZ **LUCIANO GRISALES LONDOÑO**
 Coordinador Ponente Ponente
 Representante a la Cámara Representante a la Cámara
 Centro Democrático - Antioquia Partido Liberal - Quindío

<p>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EL DÍA 09 DE SEPTIEMBRE DE 2020.</p> <p>PROYECTO DE LEY No. 037 DE 2020 CÁMARA</p> <p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL USO PRODUCTIVO DE LA GUADUA Y EL BAMBÚ Y SU SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL TERRITORIO NACIONAL.”</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>TÍTULO I. Disposiciones Generales</p> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto adoptar un marco de política que incentive el uso productivo de la guadua y bambú en los diferentes sectores de la economía, tales como: industria, construcción, agroindustria y otros, en armonía con la sostenibilidad ambiental y sus servicios ecosistémicos en la mitigación de los efectos del cambio climático.</p> <p>Artículo 2°. Objetivos específicos. La presente ley tendrá los siguientes objetivos específicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estimular la producción de la guadua y bambú como un nuevo renglón económico del país, incentivando los diferentes eslabones de la cadena productiva. 2. Promover la sostenibilidad y aprovechamiento de guaduales y bambusales naturales y estimular las plantaciones comerciales de guadua y bambú. 3. Incentivar y facilitar el manejo sostenible de la guadua y los bambúes con el propósito de mitigar los efectos del cambio climático y la protección de cuencas y microcuencas. 4. Incentivar la investigación, el desarrollo tecnológico, la innovación de productos y subproductos de guadua y bambú, la normalización técnica, la 	<p>estandarización y la capacitación, para un mejor manejo, producción y aprovechamiento, y su contribución a la generación de empleos e ingresos agropecuarios y mejor calidad de vida de la población.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Conservar la guadua y bambú como elemento importante de la identidad del Paisaje Cultural Cafetero y de otras zonas con usos ancestrales. 6. Impulsar el desarrollo empresarial en el uso de la guadua y bambú de sectores como la construcción, la industria, la agroindustria y otros. <p>TÍTULO II. Política de Conservación, Aprovechamiento y Uso</p> <p>Artículo 3°. Clasificación. Para efectos de su conservación, aprovechamiento y uso, la guadua y el bambú se clasifican así:</p> <p>Categoría 1: Guaduales y bambusales naturales dentro de áreas protectoras: Son aquellos ubicados dentro de la faja no inferior a 30 metros de ancho paralelo a cada lado de los cauces de los ríos, quebradas y arroyos; o ubicados dentro de la faja de 100 metros de ancho adyacente al perímetro de los afloramientos de agua.</p> <p>Categoría 2: Guaduales y bambusales plantados con carácter protector y productor: Son aquellos plantados en zonas de protección de suelos, otros requerimientos y los que se encuentran dentro de la faja no inferior a 30 metros de ancho paralelo a cada lado de los cauces de los ríos, quebradas y arroyos; o ubicados dentro de la faja de 100 metros de ancho adyacente al perímetro de los afloramientos de agua.</p> <p>Categoría 3: Guaduales y bambusales naturales fuera del área definida en las Categorías 1 y 2 con carácter productor de naturaleza agroforestal.</p> <p>Categoría 4: Guaduales y bambusales plantados con carácter productor para fines comerciales.</p>
<p>Parágrafo 1°. Todos los guaduales y bambusales podrán ser objeto de aprovechamiento con fines agroforestales, productivos e industriales y la intensidad de este para aquellos de categoría 1 y 2 dependerá del régimen de aprovechamiento establecido por la autoridad ambiental.</p> <p>Parágrafo 2°. Los guaduales y bambusales naturales en áreas protectoras y aquellos plantados con carácter protector no podrán ser erradicados; sólo tendrán manejo para su conservación.</p> <p>Parágrafo 3°. Si un rodal de guadua ubicado dentro del área protectora supera la faja de 30 metros para cauces y de 100 metros para afloramientos, la extensión excedente será considerada como guaduales y/o bambusales categoría 3.</p> <p>Artículo 4°. Registro. Los guaduales y bambusales Categoría 1, 2 y 3 que sean objeto de intervención deberán registrarse ante la Corporación Autónoma Regional de su jurisdicción y contar con el respectivo plan de manejo ambiental proyectado a 10 años.</p> <p>El registro se efectuará por una sola vez, previa verificación de la información aportada y visita al predio. La autoridad encargada de este proceso contará con los términos establecidos en el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011 para formalizar el registro.</p> <p>Los guaduales y bambusales categoría 4 serán registrados ante el ICA de conformidad con la reglamentación que el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y, el ICA expidan para el efecto. - Ministerio de Agricultura.</p>	<p>Parágrafo 1°. Ningún registro tendrá costo, salvo para aquellos productores de guaduales y/o bambusales Categoría 2 cuyas plantaciones sean superiores a 50 hectáreas.</p> <p>Artículo 5°. Incentivos. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural definirá la política de incentivos, de fomento, manejo y uso de guaduales y bambusales naturales y de plantaciones con fines comerciales con el propósito de diversificar la producción agropecuaria; reducir el impacto de la deforestación; contribuir a la mitigación de los efectos del cambio climático, y generar alternativas de producción y desarrollo productivo en zonas productoras y como alternativa en el proceso de sustitución de cultivos ilícitos.</p> <p>Parágrafo 1. Con el fin de fomentar la cultura de protección, manejo y uso sostenible de los guaduales y bambusales naturales, los municipios establecerán incentivos de pago por servicios ambientales para proyectos productivos, con planes de manejo ambientales, que aprovechen guaduales y bambusales naturales con fines comerciales, dando prioridad para los productores de economía campesina y agricultura familiar.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en el marco de la estrategia de Pago por Servicios Ambientales, deberá estimular la protección de los guaduales y bambusales que se encuentren en áreas de conservación.</p> <p>Artículo 6°. Movilización. Para efectos de la movilización de los productos de los guaduales y bambusales de las categorías 1, 2 y 3 descritas en la presente ley requerirán Salvoconducto Único Nacional en Línea de acuerdo con la Normatividad ambiental. Para la movilización de los productos de los guaduales de la categoría tipo 4 requerirá remisión de movilización en los términos en los que se reglamente por parte del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y el ICA.</p>

<p>Parágrafo 1. Si se trata de guadua seca proveniente de plantas de preservación que apliquen productos para el control fitosanitario, se requerirá remisión o factura. El salvoconducto es opcional.</p> <p>Parágrafo 2. Con el fin de garantizar la trazabilidad del material aprovechado en los guaduales de categorías 1, 2 y 3, la autoridad ambiental competente podrá exigir, en las visitas de control, copia de los salvoconductos que avalen la legalidad de los materiales transportados. Con ellas se podrá cotejar el inventario disponible según el régimen de aprovechamiento autorizado.</p> <p>Parágrafo 3. En concordancia con el Artículo 6 de la Ley 962 de 2005 y los artículos 4, 5 y 6 del Decreto 19 del 10 de enero de 2011 las autoridades ambientales en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberán implementar una plataforma virtual que permita diligenciar, cancelar, expedir e imprimir en línea el Salvoconducto Único Nacional. La habilitación de la plataforma deberá funcionar en un plazo no mayor a seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley.</p> <p>Artículo 7°. Importación de maquinaria. Con el fin de promover el uso de guaduales y bambusales naturales y plantados en diferentes sectores económicos, el Gobierno nacional reglamentará los criterios de importación de maquinaria que permita el desarrollo de procesos de transformación con valor agregado en toda la cadena productiva para reducir costos de producción, mejorar la competitividad, el ingreso de los productores en el sector rural y el cumplimiento de los principios de la presente ley.</p> <p>Parágrafo. La Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), reglamentará lo relacionado con las partidas arancelarias y demás requisitos necesarios para la importación de la maquinaria de que trata el presente artículo.</p> <p>Artículo 8°. La guadua y el bambú como elemento de cadena productiva. Corresponde al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, la inscripción de la</p>	<p>guadua y bambú en la política de cadenas productivas de acuerdo con la Ley 811 de 2003. Esto para que se propicie el desarrollo integral de los eslabones de la cadena de valor, y los actores productivos e instituciones de apoyo tengan acceso a los instrumentos de política definidos por el Gobierno nacional para la competitividad de las cadenas productivas agropecuarias.</p> <p>Artículo 9°. Planes de crédito y fomento. Las instituciones financieras incluirán en sus planes de crédito y fomento los proyectos de siembra, manejo, aprovechamiento y uso en los diferentes sectores económicos de guaduales y bambusales. Igualmente, las compañías de seguros incluirán la guadua y bambú en sus planes de cubrimiento.</p> <p>TÍTULO III. La Guadua y el Bambú en el Paisaje Cultural Cafetero de Colombia - PCCC y en zonas con usos ancestrales</p> <p>Artículo 10. Identidad cultural para el uso y manejo de la guadua y el bambú. Con el fin de crear una base educativa y cultural, se impulsarán los valores ambientales y productivos del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC), al igual que los de otras zonas, que se traduzca en incentivar el uso de la guadua y el bambú, de forma que se recuperen los saberes tradicionales y el conocimiento de manejo y uso en la arquitectura rural y urbana, y en la protección ambiental, contenidos que se podrán integrar en las líneas educativas de los Planes de Desarrollo y en los diferentes niveles educativos.</p> <p>Artículo 11. Lineamientos de sistemas tradicionales de construcción con la guadua y el bambú. El Ministerio de Cultura en coordinación con el Ministerio de Vivienda definirá los lineamientos de fomento a la arquitectura y sistemas tradicionales de construcción con guadua y bambú, que contribuya a recuperar los saberes tradicionales y las artes y oficios relacionados y que son propios de las zonas del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC), y de otras zonas con uso ancestral.</p>
<p>TÍTULO IV. Política ambiental, educativa y cultural</p> <p>Artículo 12. Protección de cuencas, microcuencas, laderas y suelos. Corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible la dirección y coordinación de los instrumentos que incentiven el manejo, establecimiento y uso sostenible de guaduales y bambusales naturales y plantados para la protección de cuencas y microcuencas y recuperación de laderas y suelos degradados.</p> <p>Artículo 13. Plan de capacitación ambiental y contenidos didácticos. Corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible conjuntamente con las Corporaciones Autónomas Regionales y/u organismos no gubernamentales y/o terceros interesados en la materia, la elaboración de contenidos y materiales didácticos, para uso de los entes territoriales sobre las funciones de la guadua en la mitigación de los efectos del cambio climático. En todo caso, las entidades mencionadas en el presente artículo podrán delegar las funciones aquí dispuestas en terceros que cuenten con las capacidades técnicas para desarrollarlo.</p> <p>Las autoridades ambientales o quienes sean delegados por estas capacitarán a las entidades territoriales y usuarios, en el manejo, establecimiento y uso sostenible de guaduales y bambusales naturales y plantados; así como en los servicios ecosistémicos que prestan.</p> <p>Parágrafo. El SENA incluirá en sus planes de formación y certificación programas y material pedagógico sobre siembra, manejo, aprovechamiento y uso dirigidos a funcionarios municipales, instituciones relacionadas, productores y empresarios.</p> <p>Artículo 14. Fortalecimiento de las competencias laborales en las zonas de producción de guadua y bambú. En las regiones productoras de guadua y bambú, los entes territoriales promoverán posibilidades de articulación entre el sector agrícola, el SENA y las instituciones educativas con modalidad de media técnica para el desarrollo de programas técnicos asociados con el uso y producción de la</p>	<p>guadua y el bambú, como respuesta a las necesidades contextuales y respetando la autonomía institucional definida en los proyectos educativos institucionales.</p> <p>Artículo 15. Fortalecimiento de los lineamientos de conservación, construcción y uso de la guadua y bambú. Corresponde a los Ministerios de Cultura y al de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Vivienda la definición de los lineamientos de fomento del desarrollo y uso industrial de la guadua y bambú en la construcción de vivienda, infraestructuras, mobiliario, fabricación industrial de elementos utilitarios y fomento a la bioingeniería, en los cuales ambos materiales puedan cumplir su función estructural y estética de conformidad con la normatividad vigente, con especial atención al desarrollo de capacidades locales que permitan la apropiación de conocimientos, que recuperen las artes y oficios, en especial los tradicionales de las regiones productoras de guadua y bambú del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC) y de otras zonas donde haya uso ancestral.</p> <p>Parágrafo. Por lo menos el 30% de las nuevas construcciones para viviendas rurales que hagan parte de los programas de gobierno y que se realicen dentro del territorio que conforma el Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCCC) deberán ser en guadua y/o bambú; conforme a la reglamentación vigente contenida en las normas colombianas.</p> <p>Artículo 16. Implementación de políticas de investigación, desarrollo tecnológico e innovación que fomenten el uso de la guadua y bambú. Corresponde al Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación la definición de las políticas que fomenten la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación en el uso de la guadua y bambú tanto para la arquitectura como para otros usos industriales. Para lo cual promoverá semilleros de investigación en colegios y universidades que genere emprendimiento innovador y apropiación de los valores y atributos de la guadua como generador de empleo y desarrollo rural, y de los valores y servicios ambientales asociados al manejo sostenible que permita que estas y las nuevas generaciones puedan seguir disfrutando de la belleza escénica del paisaje.</p>

Artículo 17. Centros de Investigación. El Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, Agrosavia y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural aunarán esfuerzos y voluntades con el sector privado para desarrollar programas establecidos por el Gobierno nacional enfocados en la creación o fomento de Centros de Investigación de desarrollo tecnológico e innovación de excelencia para la generación y difusión de conocimiento, desarrollo, apropiación y transferencia de tecnologías, con el objeto de fortalecer el desarrollo productivo, aumentar la competitividad, consolidar la cadena de valor sostenible y potenciar el talento humano en los temas de guadua y bambú.

Parágrafo 1. El gobierno nacional reconocerá, promoverá, fortalecerá y contribuirá al financiamiento del Centro Nacional para el Estudio del Bambú Guadua - CNEBG ubicado en el municipio de Córdoba, Quindío como un modelo para el desarrollo del tipo de centros de investigación señalados en este artículo.

Artículo 18. Promoción. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural junto con los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Industria, Comercio y Turismo, Vivienda y el de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, diseñarán e implementarán una campaña nacional de difusión y comunicación para promover la siembra, aprovechamiento sostenible y uso de guadua y el bambú sus beneficios ambientales, económicos y sociales El plan de difusión destacará las bondades y servicios de la guadua y el bambú y los beneficios en la mitigación de efectos del cambio climático.


Artículo 19. Georreferenciación de guaduales y bambusales. Con el fin de garantizar el control del aprovechamiento, la protección de guaduales y bambusales, así como la trazabilidad del material aprovechado, el gobierno nacional deberá desarrollar un sistema de georreferenciación que permita la ubicación de los guaduales y bambusales del país.

TÍTULO V. Disposiciones Finales

Artículo 20. Restricciones al ámbito de aplicación. Lo dispuesto en la presente Ley no incluirá a los guaduales y bambusales que se encuentre en territorios que comprendan, siquiera parcialmente, resguardos indígenas y territorios colectivos titulados o en trámite de constitución.

Artículo 21. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

De los Honorables Representantes,


JUAN FERNANDO ESPINAL RAMÍREZ
 Representante a la Cámara por Antioquia


LUCIANO GRISALES LONDOÑO
 Representante a la Cámara Quindío

En los anteriores términos fue aprobado en Primer Debate el proyecto de Ley No. 037 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL USO PRODUCTIVO DE LA GUADUA Y EL BAMBÚ Y SU SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL TERRITORIO NACIONAL". La relación completa de la aprobación en Primer Debate del Proyecto de Ley consta en el Acta No. 07 correspondiente a la sesión realizada el día 09 de septiembre de 2020; el anuncio de la votación del Proyecto de ley se hizo el día 08 de septiembre de 2020, según consta en el Acta No. 06.


JOSÉ EBRATT DÍAZ
 Secretario Comisión Quinta
 Cámara de Representantes

PONENCIA PARA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 164 DE 2020 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY 420 DE 2020 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. ANTECEDENTES DE LOS PROYECTOS:

El proyecto de ley número 164 de 2020 Cámara es de autoría de los representantes Norma Hurtado Sánchez, Martha Patricia Villalba, Mónica María Raigoza, Astrid Sánchez Montes de Oca, Sara Elena Piedrahíta, Teresa de Jesús Henríquez, Mónica Valencia Montaña, Álvaro Henry Monedero y Oswaldo Arcos Benavides.

La iniciativa fue radicada ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el día 20 de julio de 2020 y publicada en la *Gaceta del Congreso* bajo el número 680/20.

El día 18 de septiembre del presente año, los representantes Martha Villalba Hodwalker y Rodrigo Arturo Rojas Lara fueron asignados por la Mesa Directiva de la Comisión VI Constitucional Permanente como ponente coordinadora y ponente, respectivamente.

El 07 de octubre del presente año, esta iniciativa se acumuló con el proyecto No. 420 de 2020 Cámara, de autoría del representante Rodrigo Arturo Rojas Lara, radicado el 17 de septiembre del 2020, y publicado en la *Gaceta del Congreso* bajo el número 1000/20.

En sesión del 24 de marzo del 2021, la Comisión VI Constitucional permanente de la Cámara de Representantes aprobó en primer debate el texto propuesto para la acumulación de ambos proyectos de ley. La representante María José Pizarro presentó proposiciones al texto, siendo acogidas por la cédula congresional. Por designación de la Mesa Directiva, para segundo debate se nombraron los mismos ponentes: la representante Martha Villalba Hodwalker y el representante Rodrigo Arturo Rojas.

2. OBJETO DE LOS PROYECTOS DE LEY:

2.1. Proyecto de Ley No. 164 de 2020 Cámara:

La presente Ley tiene por objeto implementar de manera obligatoria la instalación de las sillas de seguridad para menores de edad en el territorio nacional, así como fomentar y educar sobre su adecuada instalación. De esa forma, se modifica el Código Nacional de Tránsito para poder implementar el uso de dicha silla en el transporte particular y en el transporte especial de estudiantes; así mismo, se establecen sanciones y multas para quienes transporten menores de 10 años sin cumplir lo establecido por la iniciativa.

2.2 Proyecto de Ley No. 420 de 2020 Cámara:

Esta ley tiene por objeto preservar la seguridad y la vida de los niños y niñas que transitan en vehículos de servicio particular por medio de la implementación

obligatoria de Sistemas de Retención Infantil, para ese objetivo se establece una exclusión del IVA para la venta e importación de los dispositivos en mención.

3. CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS AUTORES:

3.1. Proyecto de Ley No. 164 de 2020 Cámara:

Uno de los trabajos más importantes como sociedad es la de mantener sus hijos seguros cuando viajan en un vehículo. Cada año, miles de niños pequeños mueren o resultan heridos en accidentes automovilísticos, originando que, como causa número uno de fallecimientos para niños menores de 14 años, sea por lesiones vehiculares. El uso adecuado de los asientos de seguridad para el automóvil ayuda a mantener a salvo a los niños¹, puesto que aquellos los protegen de un choque, si se usan correctamente².

El uso del asiento de seguridad para el automóvil tiene importantes efectos preventivos sobre las lesiones intracraneales, por lo que se necesitan mayores esfuerzos de salud pública para aumentar el uso de asientos de seguridad para bebés y niños pequeños, apuntando con ello a reducir la carga de Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR, por sus siglas en inglés)³.

Los Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR) es una de las principales causas de muerte entre bebés y niños en países desarrollados y en desarrollo. Los niños tienen más probabilidades de lesionarse por las ITR que los adultos y son más susceptibles a la lesión intracraneal, que es una de las lesiones fatales más comunes. La mayoría de los pacientes que sobreviven después de una lesión intracraneal permanecen con problemas cognitivos o tienen una discapacidad funcional posterior a la lesión, lo que resulta en altos costos médicos y sociales durante sus vidas restantes. Se han implementado varias estrategias en muchas comunidades para prevenir las ITR en bebés y niños y para reducir la mortalidad por las ITR, incluidas las campañas públicas y la educación para el uso seguro de las carreteras, la designación de zonas escolares y la legislación⁴.

Estudios varios han informado que el uso del asiento de seguridad para el automóvil reduce las tasas de lesiones fatales en un 17% entre los niños, incluso a los 7 u 8 años de edad. El desarrollo de la legislación de uso obligatorio, el monitoreo del

¹ (Ghadah , y otros, 2019)

² (U.S. National Highway Traffic Safety Admi., 1998)

³ (Gwan Jin, y otros, 2018)

⁴ (Gwan Jin, y otros, 2018)

cumplimiento y la garantía de los recursos legales son necesarios para aumentar el uso del asiento de seguridad para los ocupantes de vehículos de bebés y niños⁵.

Las sillas de seguridad traseras para niños en el mundo

1. ESTADOS UNIDOS

En los Estados Unidos, 673 niños resultan gravemente heridos y 6 de ellos tienen resultados fatales debido a accidentes automovilísticos diariamente⁶. Asimismo, en varios estados de EE.UU. se han establecido recomendaciones para que los bebés y niños menores de 8 años deban usar un asiento de seguridad para automóvil. En específico, a partir de marzo de 2010, 47 estados y el Distrito de Columbia tienen leyes que requieren sistemas de retención infantil adecuados, como asientos elevados para niños que ya no caben adecuadamente en asientos de seguridad orientados hacia adelante. Estas regulaciones varían según la edad, la altura y el peso en todos los estados. En Nueva York, por ejemplo, la Ley de Seguridad Infantil Mejorada (UCRL, por sus siglas en inglés) entró en vigencia el 27 de marzo de 2005 y requiere el uso de asientos elevados u otros sistemas de retención infantil adecuados para niños de 4, 5 o 6 años de edad⁷.

A nivel nacional (EE.UU.), el uso del asiento para el automóvil ha aumentado. La inspección visual en 2011 encontró que el 91% de los niños menores de ocho años usaban un sistema de seguridad; un aumento estadísticamente significativo a partir de 2010. Sin embargo, en el sur de ese país, el uso de sistemas de retención infantil estaba muy por debajo de otras regiones de los Estados Unidos, siendo Texas la región que tuvo la mayor cantidad de muertes infantiles en el país debido a la conducción sin restricciones⁸.

La implementación desde el año 2005 de la Ley Mejorada de Retención Infantil (UCRL) en el estado de Nueva York, ha originado que los niños de 4 a 6 años experimenten una reducción del 18% en la tasa de lesiones de tráfico después de la implementación de esa ley. La situación de los accidentes automovilísticos en el estado de Nueva York era la principal causa de muerte para el grupo de edad entre los 4 a 6 años. Se estima que en 2008 se salvaron 244 vidas de niños menores de 4 años mediante el uso del sistema de retención infantil⁹.

⁵ (Gwan Jin, y otros, 2018)

⁶ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

⁷ (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

⁸ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

⁹ (Kainan, Bauer, & Hardnab, 2010)

Un estudio del Hospital de niños de Filadelfia del año 2003, que comparó los asientos elevados y los cinturones de seguridad solo para niños entre 4 y 7 años de edad, encontró un 59% menos de riesgo de lesiones para los niños que usan asientos elevados. En adición, otro estudio del mismo Hospital en el año 2007, que comparó leyes de asientos elevados entre estados, encontró que los niños de 4 a 7 años residentes en lugares con presencia de estas normas tenían un 39% más de probabiliidades de protección ante un accidente vial.

En ese sentido, se realizan brigadas de capacitación y verificación del uso correcto de las medidas de protección en mención, tales como las referidas por el Children's Medical Center de Dallas, un Centro de Trauma Pediátrico de Nivel 1, el quinto hospital pediátrico más grande y la segunda sala de emergencias pediátricas más concurrida de Estados Unidos, donde se ha brindado educación sobre seguridad automotriz a la comunidad desde 2004, atendiendo a 600-800 familias anualmente y realizando de 6 a 7 eventos comunitarios por año¹⁰.

2. ASIA

En Japón, la Ley de Tráfico Vial exige el uso de un asiento de seguridad de automóvil para niños menores de 6 años cuando viajan en vehículo e impone una sanción por violar la ley.

En China, solo el 15.7% de los padres indicaron que usaban un asiento de seguridad cada vez que el niño viajaba en el vehículo. También se observó que alrededor del 70% de los niños que viajaban en el automóvil nunca usaron el cinturón de seguridad y solo el 8.2% se adhería a las pautas del cinturón de seguridad.

El caso de Corea, para el año 2016, donde nacieron aproximadamente 400.000 niños y la tasa de natalidad fue de 1.17 neonatos (la población es de aproximadamente 50 millones), el uso de un asiento para el automóvil por parte de todos los bebés y niños menores de 6 años mientras viajan en un vehículo está ordenado por la Ley de Tráfico de Carreteras y, cualquier persona que viole la ley, puede ser multado. El mercado nacional de artículos para bebés, incluidos los asientos de seguridad para automóviles, se ha expandido constantemente, creciendo a 2 mil millones de dólares en 2015¹¹.

Para este último país, se tiene registro de que la ubicación anatómica más común de la lesión por accidentes viales fue la cabeza y la cara (51.2% para el grupo con asientos de seguridad versus 64.6% para el grupo sin asiento de seguridad). En términos de resultados clínicos, el 1.9% de los pacientes elegibles tenían lesiones intracraneales, y el 1.4% fueron ingresados en la UCI. La tasa de mortalidad fue del 0,5%. El grupo sin asiento de seguridad tuvo una mayor proporción de lesiones

¹⁰ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

¹¹ (Gwan Jin, y otros, 2018)

intracraneales (2.2% vs. 0.8%). Las anteriores cifras se obtienen con base a una muestra de 5,545 niños afectados por accidentes viales en Corea. Ver Ilustración 1.

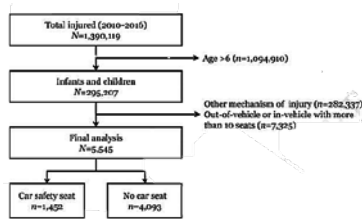


Ilustración 1. Análisis de la efectividad de asientos de niños para automóvil en Corea. Fuente: (Gwan Jin, y otros, 2018).

La Ilustración 2 muestra las tendencias del uso del asiento de seguridad de seguridad en la población catalogada en edad infantil. La tasa utilización aumentó del 12.5% en 2010 al 33.9% en 2016¹². Ver Ilustración 2.

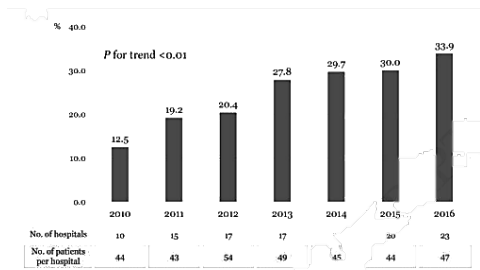


Ilustración 2. Uso del asiento de seguridad para automóviles. Fuente: (Gwan Jin, y otros, 2018).

¹² (Gwan Jin, y otros, 2018)

La base de datos de vigilancia de lesiones a nivel nacional en Corea, ilustró que el uso de un asiento de seguridad para el automóvil tenía efectos protectores significativos sobre las lesiones intracraneales y el ingreso en la UCI para bebés y niños pequeños con Traumatismos Causados por Accidentes de Tránsito (ITR). Finalmente, se concluye que el uso adecuado de un asiento de seguridad para automóvil es una intervención fuerte para prevenir lesiones intracraneales después de un ITR en bebés y niños pequeños, por lo que es necesario aumentar el uso de los mismos¹³.

1. BRASIL

Estudios muestran que las tasas de mortalidad en niños por accidentes de tránsito fueron de 5.68, 7.32 y 6.78 (por cada 1.000.000 de infantes) para los periodos 1997-1999, 2000-2002 y 2003-2005, a lo largo de todo el país, respectivamente. Por otro lado, los niños menores de 1 año tenían una tasa de mortalidad de 10.18 (por cada 1.000.000 de infantes), que resultó ser una razón más alta respecto a los otros grupos de edad. Asimismo, para el período analizado, las tasas más altas de mortalidad se observaron en las regiones del Medio Oeste y Sur de Brasil, con razones de 13.88 y 11.47 (por cada 1,000,000), respectivamente¹⁴.

Según los últimos datos disponibles de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras, se encontró que en Estados Unidos cerca 2.000 de niños (de 3 a 14 años) resultaron heridos para el año 2006 por accidentes automovilísticos (MVC, por sus siglas en inglés). Las lesiones de MVC actualmente representan un problema de salud pública en muchos países desarrollados y en desarrollo. Dichas lesiones a menudo están relacionadas con el mal uso involuntario de los Sistemas de Retención Infantil (CRS, por sus siglas en inglés) o, incluso, con la no utilización de ningún CRS¹⁵.

Específicamente para Brasil, en el período 1997 - 2005, hubo 2.009 muertes en niños menores de 10 años causadas heridas en accidentes automovilísticos (MVC). La tasa de mortalidad general se estimó en 6.60 por 1.000.000 de niños. Lo anterior muestra un aumento de 20% durante el período de 9 años (1997-2005), con un incremento significativo del 30% desde el primero (1997-1999) hasta el segundo período (2000-2002) en todo el país. La tasa de mortalidad disminuyó ligeramente

¹³ (Gwan Jin, y otros, 2018)

¹⁴ (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)

¹⁵ (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)

del segundo (2000-2002) al tercer período (2003-2005), permaneciendo relativamente estable en aquel tiempo¹⁶.

En el estudio proporcionado, se presenta la información sobre las tasas de mortalidad para niños de 0 a 9 años como pasajeros de vehículos. Analizando la tendencia de las tasas de mortalidad en Brasil, previamente mencionadas, se encontró que el número de lesiones fatales en niños causadas por resultar heridos en accidentes automovilísticos (MVC) aumentó considerablemente de 1997 a 2005. En muchos países, el MVC se ha convertido en un problema de salud pública debido a su importancia como causa de morbilidad y mortalidad.

2. EUROPA

Como resultado de un programa de intervención en Suecia, se encontró una disminución en las tasas de mortalidad en el período 1970-1996 después de la promoción del uso de Sistemas de Retención Infantil (CRS) en el asiento delantero y trasero de los vehículos¹⁷. También se encontraron una reducción significativa en el riesgo de lesiones en los niños después de las intervenciones del programa comunitario para aumentar el uso de CRS¹⁸. Por otro lado, se evaluó las lesiones en niños franceses causadas por accidentes de tránsito en una región metropolitana para el año 2006, destacando que la descripción epidemiológica de las causas de muertes es necesaria para prevenir esas lesiones¹⁹.

En el caso de Reino Unido, no se registraron casos de bebés previamente sanos que murieran inesperadamente en un asiento para el automóvil cuando se usaba de manera apropiada durante un accidente de tránsito²⁰. En las últimas dos décadas, se ha convertido en una práctica cada vez más común el uso de asientos de seguridad para niños cuando se transportan bebés en los automóviles de ese país. Es así como, desde el año 2006, se constituye el requisito legal en el Reino Unido de que los bebés deben ser transportados en un asiento de seguridad adecuado para su tamaño y peso dentro de los automóviles²¹. El uso apropiado del

¹⁶ (Loffredo, Arruda, & de Castro, 202)

¹⁷ (Ekman, Welander, Svanström, & Schelp, 2001)

¹⁸ (Turner, McClure, Nixon, & Spinks, 2005)

¹⁹ (Thelot, 2008)

²⁰ (Bamber, Pryce, Ashworth, & Sebire, 2014)

²¹ (Motor vehicle (wearing of seat belts) (amendment) regulations, 2006)

asiento para el automóvil reduce el riesgo de muerte y lesiones graves en un 70% entre los bebés británicos²².

3. ARABIA SAUDITA

Las estadísticas del Ministerio de Salud de ese país confirman que la quinta parte de los que murieron por accidentes de tránsito son niños menores de 15 años. Además, el 10% de las muertes infantiles en Arabia Saudita se deben a accidentes de tráfico.

Con una muestra de 350 participantes para un estudio realizado en ese país, se obtuvieron los siguientes resultados sobre las características de accidentes y heridos:

CARACTERÍSTICAS RELACIONADAS ACCIDENTES Y LESIONES	
CARACTERÍSTICAS	DATOS OBTENIDOS (N=350)
¿Un miembro de la familia ha estado involucrado en un accidente de tránsito?	
Sí	107 (31,3%)
No	235 (68,7%)
¿Resultó alguien herido?	
Sí	52 (48,6%)
No	55 (51,4%)
¿Cuál es la severidad de la herida?	
Menor	22 (42,3%)
Severa	19 (36,5%)
Muerte	11 (21,2%)
¿Hubo un niño en el accidente?	
Sí	43 (40,6%)
No	63 (54,9%)

²² (Snowdon, Hussein, & Ahmed, 2008)

¿El niño usaba el asiento de seguridad?	
Sí	6 (14,3%)
No	36 (85,7%)
¿El niño resultó herido?	
Sí	11 (25,6%)
No	32 (74,4%)
¿Cuál es la severidad de la herida del niño?	
Menor	7 (70,3%)
Severa	3 (30%)

El correcto uso de las sillas de seguridad para niños

1. Tipos de sillas de seguridad para niños.

Son de tres tipos: (1) Silla para neonatos; (2) 20-40-80; y (3) Sillas elevadoras.

1.1. Sillas para neonatos

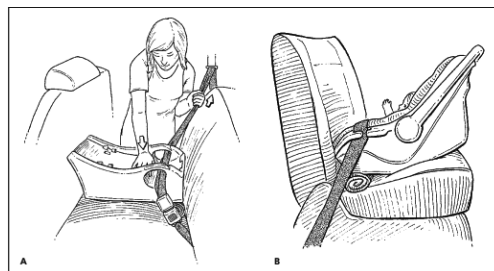


Figure 2. Infant seat. Seat with a base (A). Seat without a base (B).

Ilustración 3. Silla para neonatos. Silla con base (A) y silla sin base (B). Fuente: (Biagioli, 2005).

Estas sillas están hechas para bebés, quienes preferiblemente deben viajar mirando hacia atrás el mayor tiempo posible. Usar la silla de la forma señalada minimiza el riesgo de lesiones en la cabeza y el cuello en caso de un choque. Por el contrario, en un choque frontal, la parte posterior del asiento de seguridad apoya la cabeza y el cuello del niño. Si un bebé mira hacia adelante, el arnés restringe el cuerpo, pero la cabeza y el cuello permanecen sin restricciones y se mueven rápidamente en flexión rápida, lo que puede causar lesiones²³.

Se recomienda que los niños viajen hacia atrás, al menos hasta que tengan un año de edad y pesen 20 lb (9 kg). Los niños que pesan más de 20 lb, pero son menores de un año, necesitan un asiento de seguridad especial que se acomode mirando hacia atrás. Para una protección óptima, los bebés deben continuar en la posición determinada hasta alcanzar el límite de peso y altura del asiento²⁴.

1.2. Sillas 20-40-80 o convertibles

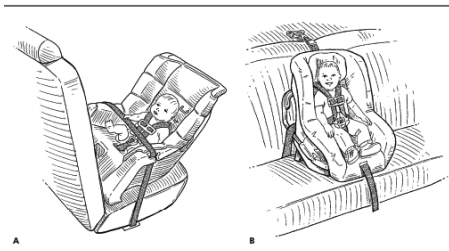


Ilustración 4. Sillas 20-40-80. Mirando hacia atrás (A) y mirando hacia adelante (B). Fuente: (Biagioli, 2005)

Hay tres pesos en los cuales los niños probablemente necesiten pasar de un asiento de seguridad a otro: 20 lb (9 kg), 40 lb (18 kg) y 80 lb (36 kg). Para los más pequeños, la mayoría de los asientos para bebés tienen un límite de tamaño de 20 lb o 26 pulgadas (66 cm). Para las edades más grandes, la mayoría de los asientos

²³ (Biagioli, 2005)

²⁴ (Biagioli, 2005)

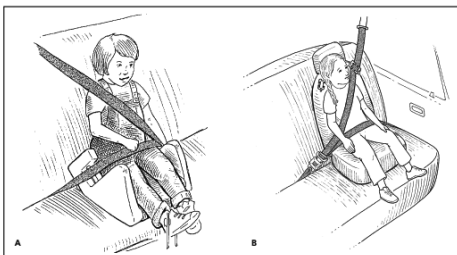
orientados hacia adelante y los asientos convertibles tienen límites de 40 lb o 40 pulgadas (102 cm)²⁵.

Por lo anterior, los límites de altura son tan importantes como los límites de peso al determinar si un asiento de seguridad para niños es apropiado. Por ejemplo, los niños altos y delgados generalmente exceden el límite de altura antes del límite de peso. Por lo tanto, la clave de memoria 20-40-80 solo recuerda los tiempos de transición habituales para cuando un niño pueda necesitar un asiento nuevo²⁶.

1.3. Sillas elevadoras

Una vez que el niño es lo suficientemente grande como para que el cinturón de seguridad se ajuste correctamente, un sistema de cinturón con cinturón de hombro y regazo es ideal. Los cinturones de regazo por sí solos son mejores que la ausencia de restricción, pero como no ofrecen protección para la parte superior del cuerpo, son inferiores a los que tienen un cinturón de hombro y regazo.

Los cinturones de seguridad de hombro y regazo están diseñados para funcionar como un sistema. El cinturón de hombro no debe colocarse detrás de la espalda porque la parte superior del cuerpo no se sujetará y es posible que el cinturón no funcione en esta configuración. La porción del cinturón de hombro nunca debe colocarse debajo del brazo porque la fuerza de un choque podría hacer que el cinturón fracture las costillas, cause una lesión en el plexo braquial o provoque otras lesiones en la pared torácica y las extremidades superiores.



²⁵ (Biagioli, 2005)

²⁶ (Biagioli, 2005)

Ilustración 5. Sillas elevadoras. Asiento elevador sin respaldo (A) y asiento elevador con respaldo alto. Fuente: (Biagioli, 2005).

A continuación, se presenta un cuadro de resumen, según (Biagioli, 2005):

Tipos de asientos de seguridad para niños y sistemas de retención			
Tipo de silla	Tamaño previsto del ocupante	Características de posicionamiento y de la silla	Advertencias de uso
Asiento neonato (ver Ilustración 3).	Para niños que pesan hasta 20 a 22 lb (9 a 10 kg) y hasta 26 a 29 pulgadas (66 a 74 cm) de alto; los bebés superan este asiento cuando rebasan el peso máximo del asiento o cuando sus cabezas están a una pulgada de la parte superior.	Caras solo hacia atrás; viene con o sin base; relativamente barata y ligera; portátil, se puede utilizar como portabebés.	Nunca se debe usar un asiento orientado hacia atrás en una silla delantera donde haya una bolsa de aire; las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; e asiento debe estar bien sujeto con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Asiento convertible (ver Ilustración 4).	La mayoría acomoda a bebés y niños pequeños que pesan entre 20 y 40 lb (9 a 18 kg) y hasta 40 pulgadas (102 cm) de alto (algunos asientos están diseñados para niños más grandes). Para bebés menores de un año, pero que	Caras hacia atrás para bebés y hacia adelante para niños pequeños; acomoda un rango de edad mayor; el niño necesita ser retirado del asiento para salir del automóvil.	Nunca usar un asiento orientado hacia atrás en un asiento delantero donde haya una bolsa de aire; las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; el asiento debe estar bien sujeto con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.

	pesen más de 20 lb, seleccione un asiento con un límite de peso hacia atrás lo suficientemente alto.		
Asiento orientado hacia adelante o combinación asiento (ver Ilustración 4).	La mayoría son para niños que pesan entre 30 y 40 lb (14 a 18 kg) (algunos permiten entre 20 y 40 lb); los límites de altura varían de 50 a 57 pulgadas (127 a 145 cm).	Los asientos orientados hacia adelante solo pueden mirar hacia adelante; Los asientos combinados tienen un sistema de arnés extraíble para que el asiento se pueda usar más tarde como asiento elevador.	Las correas del arnés deben ser planas y ajustadas al niño; el sistema de arnés no debe usarse más allá del límite de peso del asiento; el asiento convertible debe asegurarse firmemente al automóvil con el cinturón de seguridad o el sistema de retención LATCH.
Asiento elevador, elevador con respaldo alto y elevador sin respaldo (ver la Ilustración 5).	Se usa cuando el niño ya no cabe en otros asientos de seguridad para niños, pero no es lo suficientemente grande para el cinturón de seguridad; debe usarse hasta que el cinturón de seguridad se ajuste correctamente.	Se utiliza con un cinturón de regazo y hombro para adultos. No están unidos al automóvil.	Solo debe usarse en una posición de asiento donde haya un cinturón de hombro y regazo; los asientos con respaldo alto y los asientos sin respaldo son buenos en la mayoría de las situaciones; si la parte posterior del asiento del automóvil o el reposacabezas está debajo de las orejas del niño, use un refuerzo de respaldo alto.
Tipo de silla	Tamaño previsto del ocupante	Características de posicionamiento y de la silla	Advertencias de uso
	Se usa cuando el niño encaja	Un cinturón de seguridad con	El uso incorrecto de los cinturones de seguridad

Cinturón de seguridad para automóvil de regazo y hombro (ver la Ilustración 5).	correctamente en ellos (generalmente cuando el niño mide 4 pies 9 pulgadas de alto); Se ajusta correctamente cuando el niño es lo suficientemente alto como para tener las piernas dobladas sobre el asiento cuando la espalda está contra el asiento, el cinturón de hombro se ajusta a través de la clavícula media y el medioesternon, y el cinturón de regazo está bajo y apretado sobre los muslos.	cinturón de hombro ofrece una mejor protección que el cinturón de regazo solo; Si el cinturón de seguridad es incómodo, es posible que no se ajuste correctamente, por lo que puede ser necesario un asiento elevador.	puede causar lesiones o el niño puede salir del cinturón de seguridad; El cinturón de hombro no debe colocarse detrás de la espalda o debajo del brazo.
--	--	--	---

2. La importancia del correcto uso de las sillas de seguridad.

El uso correcto implica cuatro pasos: **1)** selección, incluido el asiento adecuado para la edad, altura y peso del niño; **2)** dirección del niño en el automóvil, ya sea mirando hacia atrás o hacia adelante; **3)** ubicación del niño en relación con otros pasajeros y bolsas de aire; y **4)** instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para niños (LATCH) o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo²⁷.

Con base a (Biagioli, 2005), el correcto uso de las sillas de seguridad de automóviles para niños es el siguiente:

Los cinturones de seguridad para automóviles están diseñados para adultos y deben ajustarse correctamente para que funcionen correctamente para los niños.

²⁷ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

Hasta que un niño se ajuste correctamente en el cinturón de seguridad, se debe usar un asiento de seguridad para niños.

El ajuste del cinturón de seguridad es correcto cuando (1) la porción del cinturón de regazo está baja y apretada a través de las caderas o la parte superior de los muslos; (2) la porción del hombro cruza el medioestrateo y la clavícula media; y (3) el niño puede sentarse contra el respaldo del asiento con las piernas dobladas sobre el frente del asiento.

Por lo general, el cinturón de seguridad para adultos se ajusta correctamente cuando un niño mide 4 pies 9 pulgadas (145 cm) de altura. Sin embargo, este marcador puede no aplicarse a todos los niños; por lo tanto, los criterios anteriores deben usarse para determinar un ajuste seguro.

La instalación adecuada de un asiento de seguridad para niños puede ser difícil porque dichas sillas, los automóviles y los sistemas de cinturones de seguridad, difieren. Para el caso específico de Estados Unidos, el sistema de sujeción de anclajes inferiores y correas para niños (LATCH), una característica de todos los asientos de seguridad en automóviles fabricados desde el 1 de septiembre de 2001, ha facilitado la instalación de asientos, así:



Punto de anclaje para la correa superior ubicada en el panel entre la parte trasera y el asiento y la ventana trasera de los turismos.

Correa superior.

En camionetas y camionetas, el punto de anclaje de la correa superior se encuentra en el piso de carga.

Muchas minivans y vehículos utilitarios deportivos pueden tener anclajes en la parte inferior del respaldo del asiento.

Ilustración 6. Instalación sillas de seguridad para niños en vehículos estadounidenses con el sistema LATCH. Fuente: (Biagioli, 2005).

Nota: Léase de arriba hacia abajo la traducción del texto en inglés en el cuadro adyacente.

La importancia de la correcta instalación de estas sillas, así como el fomento de la educación acerca del proceso y la revisión del anclaje, se constituyen en factores que pueden salvar de los niños en medio de un ambiente de desconocimiento del funcionamiento de estos dispositivos de seguridad. El primer ejemplo de este caso lo constituye Arabia Saudita, donde el conocimiento general, la actitud y las prácticas hacia el asiento de seguridad para niños son relativamente bajo. Esto significa la necesidad de los padres de aumentar su conciencia para proteger a sus hijos mientras viajan²⁸.

En un estudio realizado por (Ghadah , y otros, 2019), con una muestra de 350 padres de familia, se reconoce que, en general, había 225 (64.3%) de los participantes que tenían un conocimiento pobre de las sillas de seguridad para niños, mientras que 125 (35.7%) tenían un buen conocimiento; la actitud muestra que 163 (46.6%) de los participantes tenían una actitud negativa y 187 (53.4%) tenían una actitud positiva; las prácticas revelaron que 224 (64.0%) de ellas tenían malas prácticas y, por otra parte, 126 (36.0%) tenían buenas prácticas. Se concluye que la prevalencia de los padres con respecto al asiento de seguridad para automóvil de los niños en este estudio fue bastante alarmante ya que la mayoría de ellos tenían una mala percepción en el tema, lo que podría ser una de las razones de la tasa de mortalidad infantil aquí en Arabia Saudita.

Otro estudio de (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson, s.f.) para el año 2013, donde se revisaron 530 asientos de seguridad para niños con el objetivo de conocer su precisión e integridad, se encontró que solo el 16% de ellos se instalaron correctamente y casi el 60% de los asientos anclados tuvieron uno o más errores.

En el estudio mencionado con antelación, se encuentra que el error más común fue con el arnés; dos tercios de los asientos inspeccionados tenían un arnés demasiado flojo, el clip de retención estaba en la posición incorrecta o el arnés no estaba en las ranuras correctas. El segundo error más común (65.1%) ocurrió al asegurar el asiento al automóvil con el sistema de cinturón de seguridad. Casi la mitad de los asientos instalados incorrectamente tenían un error de ángulo; la mayoría de estos fueron con portabebés. Noventa y tres (29.8%) asientos caducaron, 70 (22.4%) tuvieron un error con el sistema de anclaje inferior, 37 (11.9%) se instalaron en la dirección incorrecta y 36 (11.5%) se retiraron como resultado de un defecto o mal funcionamiento en el asiento²⁹.

²⁸ (Ghadah , y otros, 2019)

²⁹ (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson)

Tipo de instalaciones (n=530)	
Incorrecta	312 (58,9%)
Correcta	85 (16%)
Desenfrenada	74 (13,9%)
Desinstalada	32 (6%)
Desconocida	27 (5,1%)

Errores de instalación (n=312)	
Arnés	206 (66%)
Correa del asiento	203 (65,1%)
Ángulo	141 (45,2%)
Anclajes inferiores	70 (22,4%)
Dirección	37 (11,9%)
Retirado del mercado	36 (11,5%)

Tablas 1 y 2: Evaluación de correcta instalación. Fuente: (Abbe, Pelletier, Hussain, & Robertson).

Por lo anterior, este proyecto de ley pretende implementar de manera obligatoria la instalación de las sillas de seguridad para niños en el territorio nacional, así como fomentar y educar sobre su adecuada instalación. La protección de toda forma de vida, en especial, la de la infancia colombiana debe ser buscada en el trabajo legislativo que realiza día a día cada congresista. Sea la presente iniciativa parlamentaria un aporte a ese objetivo.

3.2 Proyecto de ley No. 420 de 2020 Cámara:

1. Accidentalidad vehicular de los niños y niñas:

De acuerdo con las cifras de la Organización Mundial de la Salud – OMS, “*anualmente se registran en el mundo unas 186.300 defunciones de niños menores de 18 años por accidentes de tránsito, y los traumatismos sufridos en ese tipo de accidentes son la principal causa de mortalidad de niños de 15 a 17 años en todo el*

mundo”³⁰, y además las lesiones causadas por accidentes de tránsito son una de las principales causas de discapacidad en la niñez³¹.

La tasa de fatalidad de niños y niñas en accidentes de tránsito es “*el triple en los países de ingresos bajos y medianos que en los países de altos ingresos*”³².

En línea con lo anterior, Medicina Legal reveló que en Colombia “*las lesiones por accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en niños de 5 a 14 años y adultos jóvenes de 15 a 29 años y es la octava causa de muerte para todos los grupos de edad, que superan el VIH / SIDA, la tuberculosis y las enfermedades diarreicas*”³³.

En el país, durante el 2018, 76 niños y niñas de entre 0 y 4 años, 52 de entre 5 y 9 años; y 107 de entre 10 y 14 años, murieron en accidentes de tránsito³⁴. En el 2019, por la misma causa, se reportó el fallecimiento de 52 niños y niñas de entre 0 y 4 años, 58 de entre 5 y 9 años; y 100 de entre 10 y 14 años³⁵; mientras que 1970 niños y niñas resultaron con traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito³⁶.

En vista de que los accidentes de tránsito se constituyen como la principal causa de muerte y de discapacidad en los niños y niñas en Colombia, resulta necesario implementar medidas que permitan preservar la seguridad y la vida de esta población. La OMS resalta la incidencia positiva de adoptar las siguientes 10 estrategias:

- “Control de la velocidad
- Prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol
- Uso de cascos por ciclistas y motociclistas

³⁰ Organización Mundial de la Salud – OMS, ¿Por qué hay tantos niños afectados por accidentes de tránsito?, 2015. Disponible en: <https://www.who.int/features/qa/59/es/>

³¹ Organización Mundial de la Salud – OMS y Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia – UNICEF, Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños. Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud, 2012. P. 35 Disponible en: <https://bit.ly/3gnJN2N>

³² Organización Mundial de la Salud – OMS, 2018. Op. cit.

³³ Instituto de Medicina Legal, Forensis Datos para Vida, Bogotá: Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2018. P. 298. Disponible en: <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/386932/Forensis+2018.pdf?e4816a4-3da3-11e0-2779-e7b5e3962d60>

³⁴ Ibid, P. 303.

³⁵ Instituto de Medicina Legal, Boletín estadístico mensual Diciembre 2019, Bogotá: Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2019. P. 3. Disponible en: <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/349426/diciembre-2019.pdf?320ad04c-7c85-287f-804a-a49b1031d9f3>

³⁶ Ibid, P. 7.

- Sujeción de los niños en los vehículos
- Mejoramiento de la vista y la visibilidad de los niños
- Mejoramiento de la infraestructura vial
- Adaptación del diseño de los vehículos
- Instaurar permisos de conducir graduales³⁷. (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Al respecto, el Centro para la Prevención y el Control de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés), de Estados Unidos destaca los beneficios de los sistemas de sujeción o retención de los niños en los vehículos:

“[Se] refuerza el conocimiento de que el uso adecuado del asiento para el automóvil, el asiento elevado y el cinturón de seguridad entre los niños previene lesiones, incluidas las lesiones en la cabeza, el cuello y el abdomen y las lesiones traumáticas cerebrales, disminuye las muertes y reduce los costos hospitalarios. Sin embargo, el número, la gravedad y el costo de las lesiones entre los niños en choques que no estaban sujetos de manera óptima o que no estaban sentados en un asiento trasero indica la necesidad de mejorar el uso adecuado de asientos de seguridad, asientos elevados y asientos de seguridad apropiados para la edad y el tamaño y cinturones de seguridad en el asiento trasero.

(...)

Si bien las estrategias para prevenir lesiones y muertes entre los niños pasajeros en accidentes automovilísticos están bien establecidas, no se implementan universalmente (2,3). Mediante la implementación de intervenciones efectivas (2, 3, 24, 25), los proveedores de atención médica, los padres y cuidadores, y los estados y las comunidades pueden hacer más para ayudar a mantener seguros a los niños pasajeros y prevenir una de las principales causas de muerte entre los niños.³⁸ (Subrayado fuera de texto).

Por ende, es claro que los sistemas de retención tienen un impacto muy significativo en la reducción de las consecuencias para la salud y la vida de los infantes, derivadas de los accidentes de tránsito vehicular. Es importante resaltar la importancia de que se utilice el sistema de sujeción apropiado para cada niño, y de que este se instale de forma adecuada.

³⁷ Organización Mundial de la Salud -OMS, 2015, Op. cit.

³⁸ Sauber-Schatz, Erin; y otros. *Motor Vehicle Crashes, Medical Outcomes, and Hospital Charges Among Children Aged 1–12 Years — Crash Outcome Data Evaluation System, 11 States, 2005–2008*, Atlanta: National Center for Injury Prevention and Control, CDC. Disponible en: https://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/ss6408a1.htm?hqs_cid=ss6408a1_w

a) En Europa

En primer lugar, la Directiva 2014/37/UE de la Comisión Europea (por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo Europeo), dispone el uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos, en los siguientes términos:

“Artículo 1. (...)”

«i) Los Estados miembros exigirán que todos los ocupantes de los vehículos de las categorías M1, N1, N2 y N3 que se hallen en circulación utilicen los dispositivos de seguridad de los que disponga el vehículo.

Los niños de estatura inferior a 150 cm que ocupen vehículos de las categorías M1, N1, N2 y N3 provistos de dispositivos de seguridad deberán quedar sujetos por un dispositivo de retención de niños que, perteneciendo a las clases integral o no integral contempladas en el artículo 1, apartado 4, letras a) y b), sea idóneo para las características físicas del niño con arreglo a:*

— *la clasificación que dispone el artículo 1, apartado 3, en el caso de los dispositivos de retención de niños que se hayan homologado de acuerdo con la letra c), inciso i), del presente apartado;*

— *la gama de tallas y la masa o peso máximo del ocupante para los que el dispositivo de retención de niños esté concebido según las indicaciones del fabricante, en el caso de los dispositivos que se hayan homologado de acuerdo con la letra c), inciso ii), del presente apartado.*

En los vehículos de las categorías M1, N1, N2 y N3 que no estén provistos de dispositivos de seguridad:

— *lo podrán viajar niños de menos de tres años de edad;*

— *los niños de tres o más años de edad pero de estatura inferior a 150 cm deberán, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso ii), ocupar un asiento que no sea ninguno de los de delante»⁴².*

En otras palabras, en la Unión Europea, se exige que los niños con una estatura inferior a la determinada en cada país viajen sujetos a cualquier asiento, menos a los de adelante, con un dispositivo de retención homologado e idóneo a sus características físicas. Por supuesto, cada país miembro cuenta con disposiciones legales y reglamentarias propias para hacer cumplir la Directiva en mención, “los Estados miembros de la UE pueden decidir el límite de altura de 135 cm o 150 cm,

⁴² Comisión Europea, *Directiva 2014/37/UE*, Bruselas: Comisión Europea, 2014. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/2014/059/L00032-00033.pdf>

Para determinar el Sistema de Retención Infantil (SRI) (es decir, silla, asiento o cojín elevador), que mejor se ajusta a cada niño, se debe tener en cuenta su edad, peso y estatura, como referencia puede observarse la siguiente categorización³⁹:

Grupo	Descripción	Altura	SRI
0	Para niños con peso menor de 10 kg		Silla de seguridad
0+	Para niños con peso menor de 13 kg		Silla de seguridad
I	Para niños con peso de 9 kg a 18 kg		Silla de seguridad
II	Para niños con peso de 15 kg a 25 kg		Asientos elevadores
III	Para niños con peso de 22 kg a 36 kg	Para niños que midan hasta 135 -150 cms	Cojines elevadores

En resumen, “el lugar más seguro para niños menores de 12 años es el asiento trasero, sentados en una silla de seguridad infantil homologada y debidamente sujetos⁴⁰”. La Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV de Colombia ha precisado que “el uso adecuado de las sillas infantiles de retención vehicular, reduce en 75% las muertes por siniestros y en 90% las lesiones que pueden sufrir los niños durante un siniestro vial⁴¹”.

En consecuencia, es fundamental que se generalice en nuestro país el uso de sillas y asientos de seguridad para niños y niñas, conocidos como Sistemas de Retención Infantil (SRI), teniendo en cuenta que reducen directamente la fatalidad y las lesiones en los accidentes de tránsito.

2. Legislaciones comparadas:

³⁹ Elaboración propia con base a: Organización Mundial de la Salud – OMS, *Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: Un manual de seguridad vial para decisores y profesionales*. Londres, FIA Foundation for the Automobile and Society, 2009. P. 10. Disponible en: https://www.who.int/roadsafety/publications/Seat-beltsManual_SP.pdf

⁴⁰ Ibid. P. 37.

⁴¹ Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, Comunicado ANSV recomienda el uso de sillas de retención infantil vehiculares, para salvar más niños en las vías, 2019. Disponible en: <https://ansv.gov.co/Detalle/216/ansv-recomienda-el-uso-de-sillas-de-retencion-infantil-vehiculares-para-salvar-mas-ninos-en-las-vias/>

por lo que esto difiere de un país a otro, y se pueden aplicar algunas otras excepciones a las reglas generales, por ejemplo para niños que viajan en taxis⁴³.

Por ejemplo, en España “los menores con altura igual o inferior a 135 cm deberán utilizar siempre un sistema de retención homologado y adaptado a su peso y estatura⁴⁴”; en Francia, los niños y niñas deben usar SRI hasta los 10 años y hasta esa edad no pueden sentarse en el asiento delantero⁴⁵; en Alemania, los niños deben usar dispositivos de retención vehicular hasta que cumplan 12 años o mientras su estatura sea inferior a 150 centímetros⁴⁶.

En segundo lugar, se destaca que la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa -CEPE, ha creado “reglas de carácter global para la armonización internacional de regulación vehicular⁴⁷”.

Respecto del tema que nos ocupa, la CEPE ha proferido estas disposiciones técnicas:

– Reglamento 44 de 2003: “Prescripciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de retención de niños ocupantes de vehículos de motor («sistemas de retención de niños»)”.

– Reglamento 129 de 2013 (variante mejorada del Reglamento 44, también conocido como i-Size): “Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRIR)”.

⁴³ Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa – CEPE, *UN Regulation No 129 Increasing the safety of children in vehicles For policymakers and concerned citizens*, Ginebra: CEPE, 2016. P. 14. Disponible en: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/WP29/CHILD_RESTRAINT_SYSTEMS_br_ochure.pdf

⁴⁴ Dirección General de Tráfico de España, *Siempre seguros, siempre protegidos, siempre en su silla*, Madrid: DGT, 2015, P. 4. Disponible en: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/2015/Sistemas-de-Retencion-Infantil-DGT.pdf>

⁴⁵ Organización Mundial de la Salud -OMS, *Child Restraints Laws, Enforcement And Percentage/Rates Of Child, 2018*. Disponible en: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/Table_A8_Child_restraint.pdf?ua=1

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, *Análisis de Impacto Normativo - Reglamento técnico aplicable a cinturones de seguridad para uso en vehículos automotores, que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia*, Bogotá: ANSV, 2020. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php%3Fservicio%3DTools%26Tipo%3Ddescargas%26Funcion%3Ddescargar%26idFile%3D23962&cd=5&hl=es&ct=clnk&gl=co>

Entre otros aspectos importantes, en los Reglamentos 44 y 129 se establecen las definiciones técnicas aplicables, el proceso de homologación, marcado y etiquetado, los requisitos relativos a la instalación de los sistemas de retención en el vehículo, la información para los usuarios y el control de la conformidad de la producción.

Por ejemplo, el Reglamento 44 CEPE, trae esta importante definición:

“Sistema de retención infantil (SRI): dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del niño en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.”⁴⁸

Por lo tanto, los SRI son los dispositivos diseñados para disminuir el riesgo de lesiones en los infantes en caso de un siniestro de tráfico, mediante la limitación de la movilidad del niño o niña.

El Reglamento CEPE 44 utiliza la clasificación por grupos (0/0+1/2 y 3), presentada anteriormente; mientras que el Reglamento CEPE 129 emplea una clasificación conocida como *i-Size*, por intervalos de altura y peso, de manera similar a las tallas de ropa, con el propósito de simplificar y uniformizar la elección del dispositivo adecuado⁴⁹.

De acuerdo con la Directiva 2014/37/UE de la Comisión Europea, todos los dispositivos de retención infantil deberán estar homologados de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos CEPE 44 de 2013 o 129 de 2013.

De otra parte, en el Reino Unido, en 2013, *“el 89% de los pasajeros en asientos traseros”⁵⁰ ya usaba cinturón de seguridad o sistemas de retención infantil:*

*“Según la reglamentación técnica del Gobierno, los niños deben usar un sistema de retención infantil con un dispositivo suplementario como porta-bebes o silla *i-size* debidamente asegurada al cinturón de seguridad del adulto o a los puertos de sistemas de retención infantil hasta que tengan 12 años o 135 centímetros de altura, lo que ocurra primero; los niños mayores de 12 o más de 135 cm de altura deben usar el cinturón de seguridad”.*

⁴⁸ Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa -CEPE, *Reglamento No. 44*. Ginebra: UNECE. Disponible en: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:42014X0329\(02\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:42014X0329(02)&from=ES)
⁴⁹ Rivekids, *2018 y Normativa R129 “I-SIZE” ¿Qué es eso?*. Disponible en: <https://www.rivekids.com/2018-normativa-r129-i-size/>
⁵⁰ Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, 2020. Op. cit.

Se resalta que los dispositivos de sujeción en Reino Unido deben usarse hasta que el niño o niña cumpla 12 años o tenga una estatura superior a 135 centímetros, lo que ocurra primero, a partir de allí, se establece la obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad.

b) En EEUU,

En vista del sistema federal de los Estados Unidos, cada Estado tiene la potestad de expedir leyes para regular los Sistemas de Retención Infantil. Esto impone un deber especial en los padres de familia que transitan con frecuencia entre Estados, pues deben conocer las normas aplicables en cada uno.

A modo de ejemplo, se presentan algunas de esas regulaciones estatales:

“Washington, D.C. (RCW 46.61.687)

- *Los niños menores de 8 años, a menos que midan 4’9” de altura [150 centímetros] (lo que ocurra primero), deben viajar en un asiento de seguridad para niños que cumpla con la FMVSS 213. El sistema de retención debe usarse correctamente de acuerdo con el asiento para el automóvil y las instrucciones del fabricante del vehículo.*
- *Los niños menores de 13 años deben viajar en el asiento trasero cuando sea práctico hacerlo.*
- *Los niños que tienen 8 años de edad o más, o que midan 4’9” o más, deben estar correctamente sujetos, bien con el cinturón de seguridad del vehículo de motor debidamente ajustado y abrochado alrededor del cuerpo o con un sistema de retención infantil que se ajuste adecuadamente.*

(...)

Florida (316.613)

- *Los niños menores de 3 años deben estar asegurados en un dispositivo de seguridad para niños aprobado por el gobierno federal y probado contra choques.*
- *Los niños de 4 a 5 años deben estar asegurados con un dispositivo de retención infantil aprobado por el gobierno federal, un asiento para niños integrado o un asiento elevado que hayan sido sometidos a pruebas de choques.*

- *Los niños de 6 años en adelante deben estar sujetos con el cinturón de seguridad del vehículo*

(...)

Nueva York (Sección 1229-c)

Los niños de hasta ocho (8) años deben contar con un sistema de retención infantil adecuado. Un sistema de retención infantil apropiado es aquel que cumple con el tamaño y el peso del niño y las especificaciones del fabricante de dicho sistema. Un sistema de retención infantil puede ser un asiento de seguridad para niños, un arnés, un chaleco o un asiento elevado.”⁵¹

En consecuencia, como se advertía, cada Estado cuenta con una legislación diferente sobre la seguridad vehicular de los infantes, tanto frente a los criterios que se tienen en cuenta como en los aspectos técnicos.

Las distintas normas estatales de EEUU indican que por un “uso adecuado” debe entenderse que *“el asiento para el automóvil se está utilizando según las instrucciones brindadas para un vehículo en particular. Estas instrucciones incluyen la instalación, y los requisitos referentes al tamaño del niño”⁵².*

c) América Latina

De conformidad con el artículo 40 de la Ley Nacional de Tránsito, reglamentado por el Decreto 32/2018, es obligatorio en Argentina que los niños y niñas menores de 10 años viajen ajustados a un dispositivo de retención infantil. Dicha norma a la letra indica:

“Requisitos para circular. El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes:

(...)

g.1. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero, con el Sistema de Retención Infantil homologado al efecto, en relación a su peso y tamaño.

(...)

u) Transitar con menores de DIEZ (10) años en asientos delanteros y/o sin dispositivos de retención infantil. Los menores deben ser siempre trasladados en el

⁵¹ SafeRide4Kids, *What does your state law say about car seats?*, 2020. Disponible en: <https://saferide4kids.com/car-seat-laws-by-state/>
⁵² *Ibid.*

asiento trasero del vehículo y tener colocados el dispositivo homologado de retención infantil correspondiente a su peso y tamaño;

(...)

(10) Régimen de aplicación Anclaje de Sistema de Retención Infantil. Incorporar, en al menos una plaza trasera, el sistema de anclaje rígido, cualesquiera sean las opciones a utilizar de dicho sistema, ISOFIX, LATCH u otro. Su aplicación será obligatoria conforme determine la Autoridad de Aplicación.”

Es decir que, los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero del vehículo sujetos a un dispositivo de retención homologado, correspondiente a su peso y tamaño.

De otra parte, la situación legal de los SRI en México, se ha descrito de la siguiente forma:

“En general, las carencias más importantes están a nivel normativo, puesto que el marco existente es débil y está incompleto. Por ejemplo, no existe una regulación a nivel nacional, sino leyes específicas por estado (México, Monterrey, Yucatán). En ellos se especifican las leyes particulares que, por lo que hemos comentado, son insuficientes o demasiadas vagas en sus objetivos:

- *Para México: se prohíbe a los conductores transportar menores de 12 años en los asientos delanteros de los vehículos. En los traseros deben utilizarse para el efecto sillas portainfantes, para menores de hasta 5 años.*
- *Para Yucatán: Todo vehículo de cuatro o más ruedas, deberá contar con una silla portainfante, para la transportación de pasajeros menores de 5 años de edad, la cual deberá colocarse en el asiento posterior, en caso de contar con dicho asiento. Las niñas y niños de cinco o más años de edad que pesen menos de 10 kilogramos, deberán viajar en la silla portainfante mirando siempre hacia atrás del vehículo.*
- *Para Monterrey: los niños de hasta 4 años de edad y/o estatura menor de 95 cm deberán utilizar porta bebé y estar sujetos por el cinturón de seguridad, debiendo viajar en el asiento posterior si el vehículo cuenta con él.*

(...)

Además, en México no existe normativa alguna sobre los requisitos técnicos de los Sistemas de Retención Infantil, lo que los sitúa, en ese aspecto, en la cola de los

países de Latinoamérica y Caribe. La mayoría de las sillas de auto en México son importadas de EE.UU., Europa y Asia. Las sillas importadas cumplen con las normativas de seguridad vigentes en sus países de origen, como es lógico, pero cada país debería tener su propia normativa en vigor porque, precisamente, eso redundaría en una legislación más exhaustiva y más completa.⁵³

Se concluye entonces que las normas que regulan la materia difieren de acuerdo con el estado correspondiente, no existe una ley nacional que fije estándares generales. Adicionalmente, en el caso mexicano existe una importante carencia, esta es la ausencia de un reglamento técnico que determine las especificaciones de seguridad y el proceso de homologación o de evaluación de la conformidad de los dispositivos de sujeción para niños.

Esto permite derivar que no solo es importante tener una legislación que determine la obligatoriedad de los Sistemas de Retención Infantil, que fije criterios y rangos, sino que también es muy valioso para los países contar con un reglamento técnico que establezca las características de los SRI, con el propósito de que se proteja la vida y la seguridad de los infantes.

Otras legislaciones de la región regulan los SRI en los siguientes términos:

* *Costa Rica: Sistemas de retención infantil obligatorios para niños hasta los 4 años de edad.*

• *El Salvador: Sistemas de retención infantil obligatorios para niños hasta los 2 años de edad con un peso inferior a los 15 kg.*

• *Brasil: Niños hasta 12 años de edad y con una altura inferior a los 1,5 metros (m) deben utilizar un sistema de retención adecuado a su peso. Si el vehículo no dispone de un sistema de retención infantil, lo niños menores de 3 años deben viajar sujetos con un cinturón de seguridad. Niños menores de 3 años deben viajar en un sistema de retención infantil adecuado para su peso y altura.*

(...)

En algunos casos la reglamentación no es nacional, sino regional, como en el caso de Uruguay o son de aplicación para determinados tipos de vehículos, como los autobuses de transporte público en Paraguay (15)."

⁵³ Fundación Mapfre, *¿Cómo es la seguridad vial infantil en México?*, 2016. Disponible en: <https://bit.ly/2YC7AWC>

sujeción para los niños de hasta 12 años de edad y/o con una estatura inferior a 135 o 150 centímetros.

– Solo se exige el uso de silla de seguridad para que el niño menor de 2 años pueda viajar en el asiento posterior. Pero de acuerdo con las recomendaciones expuestas, los niños menores de 12 años solo deberían viajar en el asiento trasero en su respectiva silla o asiento de seguridad.

– No se determina qué tipo de silla de seguridad debe utilizarse. Es importante que el Gobierno Nacional reglamente la materia, para que determine los criterios técnicos aplicables.

– Hace falta que la ley indique la edad mínima desde la cual se debe utilizar el cinturón de seguridad.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV ya había advertido que la disposición vigente se queda corta para proteger a los niños y niñas en los vehículos, por eso, hizo público este comunicado:

*"Pese a que la norma establece el uso de las sillas de retención infantil en la parte posterior de los vehículos, para niños menores de dos años, la ANSV recomienda que los sistemas que brinden seguridad a los menores se usen al menos hasta que alcancen una estatura de 1 metro con 50 centímetros."*⁵⁴

De conformidad con lo expuesto en el anterior acápite, el presente proyecto de ley pretende modificar la norma vigente, es decir, el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito, con el propósito de que se implementen en el país de manera generalizada los Sistemas de Retención Infantil, por su incidencia positiva en la reducción de muertes y lesiones en la niñez, considerando que los accidentes de tránsito son su principal causa.

Dicho de otra forma, teniendo en cuenta que existe una forma de prevenir y hacer frente a la principal causa de mortalidad y de discapacidad en los niños y niñas es imperativo que los esfuerzos del Estado colombiano se dirijan a desarrollar esa estrategia en todo el territorio nacional.

Así las cosas, la presente propuesta normativa busca que los menores de 12 años viajen seguros, por lo que no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros. Las recomendaciones y experiencias internacionales previamente relacionadas resaltan la importancia de este aspecto.

⁵⁴ Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, 2019. Op. cit.

Se puede concluir de la revisión de las experiencias regionales en la materia que las normas son disímiles, fijan criterios distintos y en algunos países no se referencian o no se cuenta con estándares técnicos propios. Como se verá más adelante, la norma colombiana vigente establece una protección mucho menor en comparación con los estándares estadounidenses, europeos y latinoamericanos, solo coincidiendo con el amparo que ofrece la norma salvadoreña.

3. Razones jurídicas

Ahora bien, en lo que corresponde a la legislación colombiana vigente, el artículo 82 del Código Nacional de Transporte Terrestre (Ley 769 de 2002) indica lo siguiente:

"Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos." (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De las estadísticas y de la regulación comparada aquí presentada, se concluye que los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte y discapacidad en la población infantil, por lo tanto, la norma actual resulta insuficiente para hacer frente a ese problema.

Las limitaciones del artículo 82 del Código Nacional de Tránsito se resumen en estos aspectos:

- Solo se exige el uso de silla de seguridad para niños menores de 2 años. De acuerdo con los estándares internacionales, se deben usar estos sistemas de

Ahora bien, el límite de altura propuesto en el articulado obedece a que según la OMS y el Ministerio de Salud y Protección Social, el patrón de talla para los niños y las niñas a la edad de 12 años, es de 150 y 151.5 centímetros⁵⁵, respectivamente.

Además de lo anterior, en el proyecto de ley se establece la obligación de que los niños y niñas menores de 12 años, cuya estatura sea inferior a 150 centímetros viajen en el asiento trasero utilizando un dispositivo de retención infantil, adecuado a su edad, peso y altura. Por supuesto, esto se relaciona con el segundo requisito aplicable al Sistema de Retención Infantil, que es la conformidad con el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

La elaboración de un reglamento técnico para la materia comprende los siguientes beneficios:

"Para los países de América Latina con una industria automotriz doméstica, la adopción de reglamentos técnicos de vehículos es de alta importancia para por su contribución al PIB, su peso en el mercado laboral, el efecto positivo en términos de investigación y desarrollo tecnológico y sobre todo, para lograr los objetivos de seguridad vial y de reducción de externalidades negativas. Adicionalmente, contar con reglamentos técnicos ajustados a normativa internacional, favorece el intercambio comercial, toda vez que permite el reconocimiento recíproco de homologaciones, facilitando el comercio de vehículos en el mercado mundial.

(...)

Ahora bien, con el fin de garantizar la idoneidad de todo reglamento técnico a implementar y evitar crear obstáculos innecesarios al comercio, el Decreto 1595 de 2015 establece como obligación de las entidades del Estado con facultades de regulación técnica, adelantar buenas prácticas en materia de regulación, entre las cuales se resaltan las siguientes: a) referenciación nacional e internacional de los reglamentos técnicos, de forma que se armonicen las normas técnicas nacionales con las internacionales; b) que los reglamentos técnicos se desarrollen con el fin de salvaguardar objetivos legítimos tales como: (i) los imperativos de la seguridad nacional; (ii) la prevención de prácticas que puedan inducir a error; (iii) la protección de la salud o seguridad humanas, de la vida o (iv) la salud animal o vegetal, o (v) del medio ambiente; 2; c) elaboración de análisis de impacto normativo, a través del

⁵⁵ Ministerio de Salud y Protección Social, *Resolución 2465 "Por la cual se adoptan los indicadores antropométricos, patrones de referencia y puntos de corte para la clasificación antropométrica del estado nutricional de niñas, niños y adolescentes menores de 18 años de edad, adultos de 18 a 64 años de edad y gestantes adultas y se dictan otras disposiciones"*, 2016. P. 35 – 46. Disponible en: https://www.minsalud.gov.co/Normalidad_Nuevo/Resolucion%202465%20de%202016.pdf

cual es posible identificar la problemática a intervenir y la necesidad de expedir o no un reglamento técnico para atenderla.”⁵⁶

Es decir que la expedición de un reglamento técnico para los SRI en Colombia permite que se establezcan estándares técnicos apropiados para las condiciones del país, previa revisión de las normas nacionales e internacionales, facilita las homologaciones y por ende el comercio, y por último, pero no menos importante, es un aspecto fundamental para lograr el objetivo de seguridad vial propuesto.

Ahora bien, los mayores de 12 años y/o niños y niñas que midan más de 150 centímetros podrán ser transportados en el asiento delantero del vehículo, siempre y cuando, usen el cinturón de seguridad. Esta medida es importante porque establece la edad y estatura mínimas para ocupar dichos asientos, y para utilizar el cinturón de seguridad en todas las vías del país, incluyendo las urbanas.

De otra parte, las recomendaciones internacionales hacen énfasis en la importancia de una correcta instalación del sistema de sujeción infantil, puesto que de esto depende que proteja efectivamente al infante ante un eventual accidente de tránsito. Por la anterior razón, y también, para que los padres de familia se familiaricen con los SRI e identifiquen el que mejor se adapta a cada niño o niña, se insta a que la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV desarrolle una campaña de prevención vial, de conformidad con lo previsto en la Ley 1702 de 2013, para concientizar, educar, e informar a la población colombiana sobre los Sistemas de Retención Infantil y su correcta utilización.

Por último, es necesario acompañar esta iniciativa de una exclusión del IVA para aquellos que vendan o importen Sistemas de Retención Infantil, con el propósito de que estos dispositivos sean asequibles a los colombianos, habiendo visto su decisivo efecto positivo en la seguridad infantil vehicular. Debe tenerse en cuenta que *“las sillas no son un lujo sino una necesidad, (...) Así más familias podrán comprar sillas para transportar de manera segura a sus hijos en el auto”*⁵⁷.

Con el fin de facilitar el estudio de las propuestas que la presente iniciativa pone a consideración del Congreso de la República, el siguiente cuadro presenta un comparativo de las normas vigentes con las modificaciones o artículos nuevos que contiene el proyecto:

Norma actual	Norma propuesta

⁵⁶ Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, 2020, Op. Cit.
⁵⁷ Morada Segura, *Sillas sin IVA*, Disponible en: <https://moradasegura.com/sillassiniva/>

<p>Ley 769 de 2002. "Artículo 82. Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.</p> <p>Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.</p> <p>Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.</p> <p>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de</p>	<p>Ley 769 de 2002. "Artículo 82°. Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.</p> <p>Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros <u>mayores de doce (12) años y/o con una estatura superior a 150 centímetros</u> que viajen en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.</p> <p><u>Los menores de doce (12) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros. Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años o los niños y niñas con una estatura inferior a 150 centímetros, solo podrán viajar en el asiento trasero del vehículo mientras hagan uso del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad, peso y altura y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para tal efecto expida el Gobierno Nacional.</u></p> <p>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la</p>
---	--

<p>brazos.”</p>	<p>reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1°. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.</p> <p><u>Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, expedirá el reglamento técnico aplicable a los Sistemas de Retención Infantil, a los que hace referencia el presente artículo.</u></p> <p><u>Parágrafo 3°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV deberá desarrollar una campaña de prevención vial para concientizar, educar, e informar sobre los Sistemas de Retención Infantil y su correcta utilización.”</u></p>
<p>“Artículo 424. Bienes que no causan el impuesto. Los siguientes bienes se hallan excluidos del impuesto y por consiguiente su venta o importación no causa el impuesto sobre las ventas. Para tal efecto se utiliza la nomenclatura arancelaria Andina vigente: (...)</p>	<p>“Artículo 424. Bienes que no causan el impuesto. Los siguientes bienes se hallan excluidos del impuesto y por consiguiente su venta o importación no causa el impuesto sobre las ventas. Para tal efecto se utiliza la nomenclatura arancelaria Andina vigente: (...) <u>8715.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil, que puedan ser</u></p>

<p>utilizados en el asiento de los vehículos.”</p>
--

4. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES:

Los niños, niñas y adolescentes generalmente son invisibles en la sociedad. Esta no los ve, no los escucha, no los tiene en cuenta, los ignora como grupo social y como individuos. En nuestro país, la historia se repite una y otra vez, por eso es indispensable, urgente, la intervención de la familia, la sociedad y el Estado.

La negligencia “es una condición en la cual el cuidador responsable de un niño, deliberadamente, o por una desatención extraordinaria, permite que este experimente un sufrimiento evitable y/o fracasa en proveer uno o más de los ingredientes generalmente considerados como esenciales para el adecuado desarrollo físico, intelectual y emocional de las personas” (Polánsky, 1994).

Los ponentes consideramos que las iniciativas son de vital importancia para reducir las cifras de muertes de menores entre 5 y 14 años por accidentes de tránsito, que de acuerdo con un estudio realizado por Fasecolda es la principal causa de muerte para este sector poblacional en Colombia. En el mismo estudio, se estima que 4 de 10 carros nuevos más comprados en el país no protegen adecuadamente a sus ocupantes, y mucho menos a los niños. En Colombia, 1.400 vidas pueden salvarse por año con la adopción de 8 de los 147 estándares de seguridad de la ONU, incluyendo la silla trasera, según datos de la *Fundación Despacio*.

Como es sabido, si bien la Ley 769 de 2002 ya tenía en sus disposiciones la utilización de este tipo de sillas para el transporte particular de niños de 2 años, se hace necesario ampliar la edad de uso de los Sistemas de Retención Infantil hasta los 12 años, incorporando estándares internacionales a nuestra normatividad interna en la protección de la vida y la integridad de los niños y niñas, de forma que viajen seguros por las vías del país. Las cifras reflejan que el no uso de estos dispositivos causa heridas graves en caso de un accidente leve o frenada brusca, ya que los infantes pueden salir despedidos y golpearse con el parabrisas, puertas, u otras superficies duras del interior del vehículo.

Ampliar la edad e introducir una especificidad de peso y altura como medida en la utilización de los Sistemas de Retención Infantil también corresponde a criterios científicos, pues se entiende que dependiendo de la edad, peso y altura de los menores, las lesiones pueden comprometer el rostro, el cráneo, la región del tórax, fracturas en extremidades superiores e inferiores, e incluso la muerte.

De acuerdo con un estudio publicado por la revista *Pediatrics*, realizado en Estados Unidos, se estableció que la mitad de las lesiones por accidentes de tránsito en menores de tres años, podrían evitarse si se utiliza el sistema de retención infantil (SRI) adecuado para la edad.

Se trata, pues, de poder implementar acciones que reduzcan las cifras en mortalidad infantil como problema público que viene en ascenso, tal como lo evidencian las cifras. La Federación Médica Colombiana ha hecho por su parte insistentes llamados para que los ciudadanos utilicen y aseguren siempre las sillas traseras para los menores de edad, al señalar que esta medida puede prevenir problemas de tipo neurológico y de trauma abdominal torácico al momento de un choque.

En los últimos años, las muertes relacionadas con accidentes de tránsito han aumentado a nivel mundial; durante el 2017, la tasa de mortalidad en Colombia fue de 11,7 por 100 mil habitantes. En un estudio transversal descriptivo de mortalidad en menores de 5 años por lesiones causadas por el tránsito en Colombia 2017 – 2018, de la Universidad Javeriana y el Instituto Nacional de Salud, se describe la tendencia de las muertes causadas por la accidentalidad vial, bajo las causas correspondientes a los códigos V000 al V999, de la clasificación internacional de enfermedades, décima versión. Se hizo un análisis descriptivo, se calcularon las tasas con proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), y se establecieron los niveles por departamentos y municipios, y por conglomerados. Como resultado, se presentaron 713 muertes por lesiones debidas a accidentes de tránsito (0,8% de ellas en el grupo de edad de 5 años); el promedio anual fue de 142,6. La tasa nacional fue de 3,3 por cien mil, siendo mayor en niños entre 1 y 4 años de edad (3,5 por cien mil) que en el grupo de menores de 1 año (2,6 por cien mil). La mayor proporción de eventos ocurrió en enero (9,7%) y julio (10,6%), y durante los fines de semana (16%), y fue más elevada en niños. Los departamentos de Meta, Boyacá, Arauca, Norte de Santander, Cundinamarca y Bogotá D. C., superan la tasa nacional. De los 292 conglomerados establecidos (26% de los municipios), se mantuvieron estables Armenia, Buenaventura, Cúcuta, Medellín, Pereira, San Andrés, Tunja y Villavicencio.

Conclusión de este estudio: Los niños fueron el grupo más afectado y los casos aumentaron en épocas en que no estaban en la escuela, tendencia que se acentúa en zonas turísticas y comerciales.

De acuerdo con la CIE – 10, las causas básicas de muerte por accidente de tránsito de niños en edades menores a 10 años, se agrupan en aquellas ocurridas en automóviles de cuatro ruedas.

Según el Observatorio de Seguridad Vial, entre 2010 y 2019 fallecieron 5281 niños, niñas y adolescentes en Colombia, víctimas de siniestralidad vial. El promedio de muertes de menores de 18 años, en estos diez años, es de 528 anuales, con un pico en 2016, de 563.

De acuerdo a este estudio, a Colombia no le ha sido posible reducir del medio millar anual el número de niños y niñas fallecidos por siniestros viales.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES:

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
"Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)	Queda igual.	
Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional.	Queda igual.	
Artículo 2°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedara así: Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas. En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.	Artículo 2°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedara así: Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas. En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros. Por razones de seguridad, los menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg	Se elimina el inciso tercero del artículo 2 teniendo en cuenta que la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y Despacho ONG recomiendan que los criterios para establecer la obligatoriedad del uso de los Sistemas de Retención Infantil sean únicamente la edad de 12 años y la estatura de 150 centímetros, de acuerdo con la evidencia internacional en la materia. En igual sentido se ajusta el inciso cuarto del mismo artículo.
Por razones de seguridad, los menores de diez (10) años de edad		

que pesen hasta 56 kg solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que corresponda a su edad, peso y altura y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.	solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que corresponda a su edad, peso y altura y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.	
Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad, peso y altura y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.	Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad, peso y altura, y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.	
A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.	A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.	
Artículo 3°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:	Artículo 3°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:	Se modifica el artículo tercero del proyecto con el propósito de que sea el Ministerio de Transporte quien reglamente lo correspondiente a los Sistemas

Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.	Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.	de Retención Infantil en el transporte especial escolar, puesto que esta entidad es quien mejor puede evaluar las consideraciones técnicas, económicas y de implementación de esta medida. En virtud de lo anterior se insta a que reglamente la adquisición de los Sistemas de Retención Infantil y los demás aspectos que estime necesarios para la puesta en marcha del proyecto.
Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.	Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.	
Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas y si transportan menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg, sólo podrán viajar en el vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que proveerán los familiares del menor para garantizar su seguridad, las cuales se usarán conforme los establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.	Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas y si transportan menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg, sólo podrán viajar en el vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que proveerán los familiares del menor para garantizar su seguridad, las cuales se usarán conforme los establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte. Si transportan menores de doce (12) años de edad que midan	
Si transportan menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros, solo podrán viajar en vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que proveerán los familiares del menor para garantizar		

<p>su seguridad, los cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte</p>	<p>menos de 160 centímetros, solo podrán viajar en vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que proveerán los familiares del menor para garantizar su seguridad, los cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.</p>		<p>ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire;</p> <p>ii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los seis (6) meses siguientes a la vigencia.</p>	<p>ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire;</p> <p>ii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes;</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la reglamentación vigente.</p>	<p>De acuerdo con las competencias de la ANSV, es esta entidad quien se encargará de dar cumplimiento a las actividades previstas en el parágrafo del artículo; finalmente se considera conveniente que el plazo para las actividades de difusión, sensibilización y capacitación empiece a contar a partir de la expedición de la reglamentación.</p>
<p>Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil sobre los que hace referencia el artículo segundo, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <p>i) Selección del asiento adecuado para el menor;</p>	<p>Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de los seis (6) meses siguientes un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil sobre a los que se hace referencia en el artículo los artículos segundo y tercero, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <p>i) Selección del asiento adecuado para el menor;</p>	<p>La modificación propuesta para el artículo 4 del proyecto consiste en ampliar el término con el que cuenta el Ministerio de Transporte para expedir la reglamentación de los Sistemas de Retención Infantil, en vista de que el plazo de 6 meses previsto inicialmente resulta corto para el proceso de elaboración de dicha norma.</p> <p>Por otra parte, se aclara que esta reglamentación comprende la del transporte escolar establecida en el artículo precedente del proyecto.</p>	<p>Artículo 5°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>G. Quien transporte menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial que garantice la seguridad del menor, o menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil que garantice la seguridad del menor, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a</p>	<p>Artículo 5°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>G. Quien transporte menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial que garantice la seguridad del menor, o menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil que garantice la seguridad del menor, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales</p>	<p>Los ajustes realizados al artículo 5 buscan que la norma guarde coherencia con los ajustes a los criterios planteados en el artículo 2 (solo estatura de 150 centímetros y edad de 12 años), y con las sanciones establecidas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por lo que se elimina el término de hasta 6 meses que duraría la inmovilización, y se agrega el criterio de gravedad para que la misma pueda ocurrir.</p> <p>Con relación al segundo inciso, además de ajustar los criterios, se precisa que la multa será</p>
<p>la inmovilización del vehículo hasta por seis (6) meses.</p> <p>En el caso de vehículos de transporte especial de estudiantes, la multa por transportar a menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial, o menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil, será impuesta a los familiares del menor y la inmovilización del vehículo al conductor donde se transporten los menores.</p>	<p>diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo hasta por seis (6) meses teniendo en cuenta la gravedad de la infracción.</p> <p>En el caso de vehículos de transporte especial de estudiantes, la multa por transportar a menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial, o menores de doce (12) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil, será impuesta al conductor, los familiares del menor y se procederá a la inmovilización del vehículo al conductor donde se transporten los menores.</p>	<p>impuesta al conductor del vehículo de transporte especial de estudiantes por no llevar a los menores de edad sujetos con el Sistema de Retención Infantil correspondiente, en armonía con el régimen sancionatorio de la Ley 769 de 2002, según la recomendación del Ministerio de Transporte.</p>	<p>6. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS:</p> <p>Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar".</p> <p>A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>"Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>a) <i>Beneficio particular:</i> aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>b) <i>Beneficio actual:</i> aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) <i>Beneficio directo:</i> aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el</p>		
<p>Artículo 6°. Adiciónese un código numérico al artículo 468 -1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 468 -1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%): (...) 87.15.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos</p>	<p>Queda igual.</p>				
<p>Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Queda igual.</p>				

congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

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

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

Sin embargo, los ponentes recomiendan a cada uno de los congresistas declarar su impedimento en aquellos casos en los que tengan parentesco hasta el segundo grado de consanguinidad o segundo de afinidad, con quienes se dediquen a la venta, producción o importación de bienes relativos a los Sistemas de Retención Infantil, como sillas, asientos o cinturones de seguridad, como mecanismos adaptables en el asiento posterior de los vehículos.

PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones rendimos ponencia positiva y solicitamos a los miembros de Plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate al proyecto de ley No. 164 de 2020 Cámara, acumulado con el proyecto de ley No. 420 de 2020 Cámara "Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco)".


 MARTHA VILLALBA HODWALKER
 Coordinadora Ponente


 RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
 Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 164 DE 2020 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 420 DE 2020 CÁMARA

"Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (LEY GUILLERMO VIECCO)"

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas.

En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.

Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad y altura, y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte."

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo

ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.

Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.

Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso."

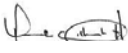

Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de un (1) año contado a partir a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil a los que se hace referencia en los artículos segundo y tercero, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:

- i) Selección del asiento adecuado para el menor;
- ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire;
- iii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes;

Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los tres (3) meses siguientes a la expedición de la reglamentación.

Artículo 5°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"G. Quien transporte menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil que garantice la seguridad del menor, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos

<p>legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo teniendo en cuenta la gravedad de la infracción.</p> <p>En el caso de vehículos de transporte especial de estudiantes, la multa por transportar a menores de doce (12) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil, será impuesta al conductor y se procederá a la inmovilización del vehículo donde se transporten los menores."</p> <p>Artículo 6°. Adiciónese un código numérico al artículo 468 -1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 468 -1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%):</p> <p>(...)</p> <p>87.15.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos."</p> <p>Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  MARTHA VILLALBA HODWALKER Coordinadora Ponente </div> <div style="text-align: center;">  RODRIGO ARTURO ROJAS LARA Ponente </div> </div>	<p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA VEINTICUATRO (24) DE MARZO DE 2021, AL PROYECTO DE LEY No. 164 de 2020 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY No. 420 de 2020 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES (LEY GUILLERMO VIECCO)"</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación de Sistemas de Retención Infantil para menores de edad en el territorio nacional.</p> <p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas.</p> <p>En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.</p> <p>Por razones de seguridad, los menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que corresponda a su edad, peso y altura y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.</p>
<p>Por razones de seguridad, los menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que corresponda a su edad, peso y altura y que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 84 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.</p> <p>Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p> <p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas y si transportan menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg, sólo podrán viajar en el vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial que proveerán los familiares del menor para garantizar su seguridad, las cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p> <p>Si transportan menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros, solo podrán viajar en vehículo haciendo uso obligatorio de una silla especial o del Sistema de Retención Infantil que proveerán los familiares del menor para garantizar su seguridad, los cuales se usarán conforme lo establezca el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.</p>	<p>Artículo 4°. Reglamentación. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente Ley, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil sobre los que hace referencia el artículo segundo, y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basados en los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Selección del asiento adecuado para el menor; ii) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire; iii) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que consideren pertinentes; <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá dictar lineamientos sobre las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso, protección e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los seis (6) meses siguientes a la vigencia.</p> <p>Artículo 5°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:</p> <p>G. Quien transporte menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial que garantice la seguridad del menor, o menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil que garantice la seguridad del menor, incurrirá en multa de cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo hasta por seis (6) meses.</p> <p>En el caso de vehículos de transporte especial de estudiantes, la multa por transportar a menores de diez (10) años de edad que pesen hasta 56 kg sin la silla especial, o menores de doce (12) años de edad que midan menos 150 centímetros sin la silla especial o el Sistema de Retención Infantil, será impuesta a los familiares del menor y la inmovilización del vehículo al conductor donde se transporten los menores.</p>

Artículo 6°. Adiciónese un código numérico al artículo 468 -1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

Artículo 468 -1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%):

(...)

87.15.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos.

Artículo 7°. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 24 de marzo de 2021. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el **Proyecto de Ley No. 164 de 2020 CÁMARA acumulado** con el **Proyecto de Ley No. 420 de 2020 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES (LEY GUILLERMO VIECCO)”**, (Acta No. 030 de 2021) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 17 de marzo de 2021 según Acta No. 029 de 2021; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

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

OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Presidente



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaría General

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

Bogotá, D.C., 26 de abril de 2021

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del **Proyecto de Ley No. 164 de 2020 CÁMARA acumulado** con el **Proyecto de Ley No. 420 de 2020 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002, CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES (LEY GUILLERMO VIECCO)”**.

La ponencia para segundo debate fue firmada por los **Honorables Representantes MARTHA PATRICIA VILLALBA (COORDINADOR PONENTE), RODRIGO ROJAS LARA.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 206 / del 26 de abril de 2021, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaría General

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 513 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual la Nación conmemora la vida y obra de la ilustre María Betsabé Espinal

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY N°513 DE 2021 CÁMARA “Por medio de la cual la Nación conmemora la vida y obra de la ilustre María Betsabé Espinal”

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Congresistas:

Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente Proyecto de Ley, y argumentar la relevancia de aprobación de este, este acápite se ha dividido en seis (6) partes que presentan de forma ordenada la importancia del tema, estas son: (1) Antecedentes Proyecto de Ley. (2) Introducción (3) Biografía de María Betsabé Espinal (4) Objetivos (5) Fundamento Jurídico (6) Conflicto de interés (7) Pliego de Modificaciones (8) Reconocimiento y Agradecimiento.

1. ANTECEDENTES

La presente iniciativa fue radicada por el Representante León Fredy Muñoz Lopera el 19 de febrero ante la Cámara de Representantes y desde la Secretaría General se repartió el proyecto a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representante. Esto por el contenido del mismo respecto a su componente cultural.

El 09 de marzo de 2020, la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, designó como ponente para primer debate al Proyecto de Ley No. 513 de 2021 Cámara “Por Medio De La Cual La Nación Conmemora La Vida Y Obra De La Ilustre María Betsabé Espinal”, al Representante León Fredy Muñoz Lopera. Radicándose ponencia para primer debate el 11 de marzo de 2020.

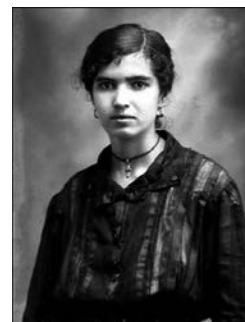
El proyecto y la ponencia fueron debatidos el 24 de marzo de 2020 en el marco de la propuesta de la Comisión de la Mujer para dar debates a proyectos de ley presentados por mujeres, con contenido de género o feministas. Por unanimidad fue votada favorablemente la proposición de dar primer debate al proyecto de ley. No se presentaron proposiciones modificativas o de artículos nuevos.

2. INTRODUCCION

La presente iniciativa tiene como esencia vincular a la Nación con la conmemoración de la vida de la ilustre María Betsabé Espinal quien fuera líder obrera y defensora de los derechos de la mujer. Para este fin se van a establecer medidas para exaltar, rendir honores y rescatar el legado cultural de María Betsabé Espinal mediante la elaboración e instalación de un busto y una placa conmemorativa, así como la producción, promoción y emisión de documental, entre otras actividades. De esta manera se reivindican los derechos laborales de las mujeres y se socaba la cultura machista de dicha época.

Para llevar a cabo todo lo anterior, el articulado propone establecer su forma de administración y las fuentes de financiación del mismo. Además, estructura el mecanismo de planeación de las actividades y la financiación de las esculturas, mejoramientos, dotaciones y placas.

3. BIOGRAFÍA DE MARÍA BETSABÉ ESPINAL



MARÍA BETSABÉ ESPINAL: Nacida el 26 de septiembre de 1896 y fallecida el 16 de noviembre de 1932, oriunda y muerta en Bello, Antioquia. Hija natural de Celsa Espinal, nieta de María Espinal y bautizada en la iglesia Nuestra Señora del Rosario.

LA NACIENTE INDUSTRIA TEXTIL

Dos familias industriales y emprendedoras, inicialmente, los Restrepo Callejas y Eduardo Velázquez, fueron quienes desarrollaron dicha empresa: importando la maquinaria desde Inglaterra, traída en barco hasta la costa, luego traída vía ferroviaria y luego en mulas hasta su destino final. La gerencia fue sostenida por la familia Restrepo, mayor accionista, que la desempeñó Don Emilio Restrepo hasta 1932.

Conforme al censo nacional de 1917, Bello contaba, aproximadamente, con sólo 5.000 almas (2.400 mujeres y 2.600 hombres), mientras que hacia el año 1.900 era una provincia de 722 habitantes; su relativo crecimiento poblacional obedeció a la primera construcción y fundación de la empresa industrial y textil de Colombia, denominada “Compañía Antioqueña de Tejidos”, cuyas bases de mol fueron construidas a la altura de la quebrada La García, hoy barrio Bellavista, hacia el 2 de febrero de 1.902; pues, la construcción de la fábrica obedeció a las condiciones topográficas e hídricas de la aldea con el propósito de obtener una fuente de energía y contara con su propia represa y maquinaria importada. Esto explica la migración poblacional campesina de otros municipios hacia Bello que se perfilaba con una vocación industrial y, con ello, la gestación de una lucha obrero-patronal y las futuras reivindicaciones sociales y económicas en un ambiente de analfabetismo y también cultural donde va encubándose el brote de un movimiento feminista que encarna el inicio de un sindicalismo y, desde luego, la lucha contra la discriminación laboral de la mujer y los abusos de explotación salarial y sexual.

Incursión de la Mujer en la Vida Productiva

Betsabé Espinal, vivía a la altura de un paraje denominado “La Calle Arriba” en el sector de la Comuna de La Cumbre, hoy, entre los barrios Buenos Aires y Paraíso y sobre la vía principal –Obra 2.000– que conduce hacia el Monumento de la Chozza de Marco Fidel Suárez; allí se conoció y fue vecina por muchos años de su gran amiga, compañera de trabajo y mano derecha, Rosalina Araque Carmona, quien terminó jubilada y fue fundadora de la primera Asociación de Jubilados de Fabricato. Betsabé, quien inicia su vida laboral a muy corta edad, pues, según Sergio Espitaleta¹, un cronista de la época –

¹ Espitaleta Reinaldo. Las caras del tiempo durante la industrialización antioqueña. En: Revista Huellas de Ciudad N° 13, Julio de 2013.

merodeaba sobre la altura de los techos y alambrado del lugar, luego fue trasladada a un hospital en Medellín pero ya sin vida y devuelta a Bello para su sepelio donde fue enterrada.

Para poder ahondar más sobre la vida y logros de Betsabé Espinal se debe entender las circunstancias sociales del momento, contar contra quienes se enfrentó y los resultados de su lucha. A continuación, se citará en una parte del relato histórico del libro *cien años de lucha- sobre mujeres en la historia de Bell*²³ es cual expone con lujo de detalle la vida y obra de Betsabé:

“Durante la segunda década del siglo XX Bello se configuraba como un importante centro textil. Ya funcionaba allí la Fábrica de Tejidos de Bello, instalada desde 1908 por un grupo de empresarios antioqueños que, reconociendo las ventajas geográficas del lugar, construyeron allí la factoría. El territorio bellanita poseía ricas fuentes hídricas, propicio para la generación de energía que requería el montaje fabril de entonces.

En los albores de la industrialización antioqueña, los obreros y las obreras enganchados en ellas eran en gran parte analfabetos; la maquinaria podía ser manipulada por personal que, sin saber leer ni escribir, simplemente estaba atento a operarla sin contratiempos. Fue así como la compañía fue vinculando cada vez personal muy joven, sobre todo femenino, incluso niñas, tal como lo registraron los visitantes de la fábrica, quienes describían que algunas debían subirlas en bancas para que pudieran operar más fácil la maquinaria. Políticas de vinculación semejantes a las de la industria inglesa durante el siglo XIX.

Las mujeres constituían el personal preferido por los primeros industriales antioqueños, dada su laboriosidad y docilidad inculcadas por la fuerte tradición religiosa cristiana de la región. *En Bello, a la Fábrica de Tejidos de Bello fueron vinculándose nativas de la región y algunas seleccionadas de los diferentes puntos de la geografía país, que vieron en esa compañía un futuro promisorio para ellas y sus familias.*

² ORTIZ, Héctor Tabares. Cien Años de silencio, Mujeres en la Historia de Bello. Colombia, Corporación Asuntos Mayores-COASUMA.

hacia el año de 1908– narraba que el personal femenino que allí laboraban era de 150 mujeres, entre otros oficios, como hilanderas oscilaban entre los 8 y 20 años, se les exigía vestidos largos, les estaba prohibido el calzado y, desde luego, la remuneración salarial era de un 70% menos que el de los hombres; adicionalmente, eran objeto de acoso sexual y laboral con largas jornadas de trabajo. De hecho, a su paso obligado por el camino que conducía a la fábrica, sobre la quebrada La García, había un lugar donde debían cruzarla y, para no mojarse el vestido, tenían que alzarse la bata, lo cual era una escena repetitiva que los compañeros esperaban, a la entrada o salida del trabajo, para gatearlas.

Estas circunstancias de modo, tiempo y lugar no se hicieron esperar cuando un grupo de mujeres, liderado por Betsabé a su corta edad de 24 años, proclamaron el primer estallido de una huelga, el día 4 de marzo de 1920, contra la compañía textil que duró 25 días y, aunque inicialmente no tuvo el apoyo de los hombres, más adelante la empresa tuvo que enviarlos a sus casas porque el trabajo en cadena de hombres y mujeres llegó al punto donde ésta se rompía y en consecuencia se paralizaba todo el proceso productivo, lo cual significó todo una estrategia exitosa, máxime cuando se dice que había más mujeres que hombres.

El estallido fue inmediato y las Casas Editoriales de entonces, así como la iglesia incursionaron en el conflicto que se hizo nacional. La huelga escaló hasta llegar a la Gobernación de Antioquia donde fueron atendidas una comisión amplia de obreras de la fábrica en cabeza de Betsabé, representantes de la empresa y hasta jefes de la iglesia católica donde lograron conciliar y llegar a un acuerdo sobre los siguientes puntos: equipara los sueldos de las mujeres frente a los hombres, acabar con el acoso sexual, dejarlas usar zapatos, disminuir las jornadas laborales entre otras peticiones.

Muerte de Betsabé

Algunas hipótesis se han tejido sobre su muerte, pero de acuerdo a la información sostenida por quien fuera su ahijada y recientemente fallecida en 2016, Luzmila Rodríguez Araque, narra que la líder Espinal, vivió en la Calle Arriba, en un callejón en frente de lo que fue su casa materna (Rosalina Araque) y dice que en atardecer lluvioso, Betsabé ingresando a su casa fue sorprendida por alambre de luz que se precipitó sobre su cuerpo hasta electrocutarla como producto de un corto que generó un gallinazo que

La empresa que dirigía Emilio Restrepo Callejas, ‘Paila’. Don Emilio Restrepo, Paila ‘apelativo con que se le conocía-, era uno de los accionistas de aquella empresa, y su gerente. Basado en el precepto de que “el que manda manda”, condujo la compañía con tal mano dura y dotes administrativas que le permitieron posesionarla rápidamente como una de las empresas más sólidas de Colombia en la primera mitad del siglo XX. Sin embargo, al interior de sus instalaciones se presentaban situaciones de descontento entre las obreras, al punto que desembocaron en una huelga.

Primero se dio su intransigencia para dejarlas utilizar zapatos con el pretexto de que sin ellos atravesaban más fácil los charcos y pantanos tan comunes en Bello, y también porque le perjudicaban el piso; después surgió el chantaje sexual que estaban sufriendo por parte de algunos capataces, con la amenaza de que la que no accediera a sus peticiones sería expulsada de la factoría. Luego los bajos e inequitativos salarios, no obstante, las largas jornadas a las que estaban sometidos tanto obreras como obreros, y finalmente las numerosas multas que sin motivo se le imponía.

*Todas, razones que exasperaron a las cerca de 400 obreras bellanitas y que llevaron a declararse en la huelga que estalló en febrero de 1920. Mujeres que, **lideradas por Betsabé Espinal, Adelina González, Trina Tamayo y otras, marcharon por las calles de Bello, fueron a Medellín, hablaron con periodistas y gritaban consignas.***

*Al principio la noticia sorprendió a todos: a los obreros que se mostraban reacios a solidarizarse con sus compañeras, a la población bellanita y a la ciudadanía antioqueña en general. **Era la primera vez que en Colombia se presentaba una situación como esa,** en la que un grupo de mujeres de extracción humilde, que sin pertenecer a ningún grupo político y sin ninguna preparación académica, lograba mantener firmes sus reclamaciones.*

Un reportero del periódico El Espectador -que por entonces se publicaba simultáneamente en Medellín y Bogotá-, que se autodenominó “El curioso impertinente”, recogió así los testimonios de esos jóvenes:

- *“Pero qué pedis hijas mías-, le pregunté a un grupo.*
- *Pan, pan, pan-, decían como en una actitud de darle duro a un sapo toreado.*

- Pedimos que quiten a esos negros lambones-, agregaba otra. •
- Y que no nos hagan trabajar de seis a seis-, decía una morena avispada. Y una hora para almorzar. (Se hablaba además de diversos porcentajes). Calma, calma hijas mías, que necesito llevar información a Medellín y habláis todas a la vez.
- Pues también que nos dejen venir a la fábrica por lo menos en alpargatas, si no le conviene que le vengamos calzadas porque le dañamos el piso.
- Ya! y que quiten a Manuel de Jesús. Eso de que la viva amenazando a una rebajándole el jornal, porque no cede a propuestas, es una vaina. ¿Cómo chiquilla, cómo?
- Ha perjudicado a unas y quiere acabar con todas. A cinco, además-, agregó otra.
- Ya esos sinvergüenzas de hombres que siguieron trabajando les madrugamos mañana.

Fue tal el peso de sus argumentos que la opinión pública antioqueña no demoró en solidarizarse con el movimiento. **Era evidente que el salario que devengaban era irrisorio, además de los chantajes sexuales que ponían en riesgo el decoro de las obreras.**

La sociedad antioqueña que valoraba profundamente la castidad de la mujer, no podía permanecer reme frente a tales denuncias. Por eso diversos periódicos regionales como El Correo y El Espectador, además de cubrir la huelga manifestaron su apoyo a las huelguistas. También en Bogotá el periódico E Tiempo, en uno de sus editoriales, expuso las razones justas por las que estas mujeres se rebelado.

Fueron 24 días de intensa actividad en los que esas tenaces mujeres lograron que la textilera nombrara al señor Ricardo Restrepo, hermano del entonces administrador Emilio Restrepo Callejas, para gestionar las peticiones de las huelguistas; lograron aumento de sueldos y zapatos, y la expulsión de algunos jefes acosadores. Se dice que el movimiento estuvo animado por el Partido Socialista de entonces.

Betsabé durante la huelga demostró ser una mujer férrea, muy contrario a lo que se pensaba antes de la mujer antioqueña -analfabeta, sumisa, sometida- por lo que constituía el personal preferido por algunos de los primeros empresarios antioqueños.

Después de laborar en la Fábrica de Tejidos de Bello, parece que Betsabé Espinal se fue a trabajar a Medellín, donde vivió cerca al cementerio San Lorenzo - el más antiguo de esta ciudad-, en compañía de una amiga suya llamada Paulina González. Claro que otros afirman que se ocupaba como directora de un taller del patronato de obreras.

Se sabe que murió electrocutada al intentar separar unos alambres de la luz que estorbaban junto a su casa. Betsabé no escuchó a los vecinos que le advertían del peligro. El periodista y escritor Ricardo Aricapa, escribió: "dicha muerte fue documentada por el periódico conservador La Defensa. Según esta nota, en la que para nada se recuerda la gesta protagonizada por Betsabé 12 años atrás, el accidente se produjo de la siguiente manera: La noche anterior, a causa de una tormenta, en la calle frente a su casa cayó un cable de energía eléctrica de alto voltaje (una primaria que laman). Un vecino madrugó a alertar a todos del peligro que corrían, pero Betsabé en un acto temerario, propio de su carácter, hizo caso omiso y resolvió el problema con sus propias manos. Así que fue hasta la primaria, la agarró para retirarla, y ahí mismo cayó electrocutada. Alcanzó a llegar con vida al hospital, donde falleció el 16 de noviembre de 1932, a la corta edad de 36 años ". Betsabé fue sepultada en Bello.

Y hasta aquí el papel "protagonista" de la mujer en Bello en la lucha por sus derechos laborales. El 18 de octubre de 1944 en las instalaciones de Fabricato, 40 trabajadores constituyeron el sindicato de esa compañía y nombraron su primera junta directiva sin que en ella apareciera alguna mujer. Un mes después, el 18 de noviembre, se encuentra afiliado al sindicato 1.830 trabajadores, entre algunas mujeres.

Ante el avance del Socialismo en la población laboral del departamento, ese mismo 1944 la iglesia católica arremete, en cabeza del capellán de la textilera Damián Ramírez, y con 50 trabajadores -12 mujeres y 38 hombres- se fundó el **Sindicato Textil de Fabricato**. De la primera junta directiva de esta entidad gremial hicieron parte de las trabajadoras Isabel Saldarriaga y Ana Velásquez.

Hasta 2013, no habían vuelto a aparecer las mujeres en la dirección de dicho sindicato, solamente han sido elegidas un par de ellas en calidad de delegadas en alguna comisión de trabajo.

Es menester señalar que **Fabricato únicamente ha tenido una huelga durante sus 90 años de existencia**; fue en 1982, la que le costó a la textilera alrededor de \$ 600 millones y se debió a un pésimo manejo laboral por parte de las directivas de entonces. El mayor accionista de la compañía era Félix Correa Maya, presidente del desaparecido Grupo Colombia, que entre 1975-1982 manejó inversiones en todo el país. Grupo Dicho fue intervenido por el Gobierno a principios de 1982 ante las grandes pérdidas que estaba produciendo en operaciones que no se habían autorizado.

Tras la huelga de 1982, Fabricato dejó de ser la generadora de empleo y gran aportante de dinero lo que para el municipio representó desde ese mismo momento un boquete para la economía de la región. Y ni su sirena que anunciaba el fin o el inicio del turno laboral volvió a ser un icono en el municipio." (Negrilla fuera del texto)

Como se puede observar en el fragmento María Betsabé Espinal fue una mujer férrea que lidero la primera lucha obrera de mujeres en Colombia. Por eso debe exaltar su vida, su constante y férrea luchas por los derechos laborales de la mujer y por acabar con la cultura machista de la época.

4. OBJETIVOS

- Objetivo General: Rendir un homenaje a la vida de la ilustre María Betsabé Espinal.
- Objetivos específicos:
 - Reivindicar los derechos de la mujer trabajadora a través de reconocimiento a Betsabé Espinal.
 - Autorizar al Gobierno Nacional para la apropiación de recursos necesarios para realizar diferentes actividades artísticas, culturales que permitan reconocer la vida de Betsabé Espinal.
 - Establecer a Betsabé como referente cultural de lucha contra el machismo.

5. FUNDAMENTO JURÍDICO

Con relación al objeto de este Proyecto de ley y el estado del arte de las Leyes de Honores y la asignación de partidas presupuestales para la ejecución de obras de interés público, se tiene que:

En primer lugar, con relación a las Leyes de Honores la Corte Constitucional en su Sentencia C-817/2011 que su naturaleza se "funda en el reconocimiento estatal a personas, hechos o instituciones que merecen ser destacadas públicamente, en razón de promover significativamente, valores que interesan a la Constitución". Y las ha diferenciado en "tres modalidades recurrentes de leyes de honores, a saber (i) leyes que rinden homenaje a ciudadanos; (ii) leyes que celebren aniversarios de municipios colombianos; y (iii) leyes que celebran aniversarios de instituciones educativas de valor cultural, arquitectónico o, en general, otros aniversarios".

En segundo lugar, y con relación a los temas de colocación de recursos e inclusión de gastos de iniciativas legislativa, la Sentencia de la Corte Constitucional C-729 de 2005, refiere y aclara sobre la **OBJECCIÓN PRESIDENCIAL-Autorización al Gobierno nacional para incluir partidas presupuestales para concurrir a la realización de obras en municipios/OBJECCIÓN PRESIDENCIAL A PROYECTO DE LEY QUE AUTORIZA AL GOBIERNO PARA INCLUIR GASTO-Realización de obras en municipio a través del sistema de cofinanciación**; "Analizado el artículo 2º objetado, observa la Corte que dicha disposición se limita a autorizar al Gobierno nacional para que a partir de la sanción de la presente ley incluya, si lo desea, en el presupuesto un gasto. En efecto, dispone el artículo 2º del proyecto "Autorícese al Gobierno nacional para que incluya dentro del Presupuesto General de la Nación, las partidas presupuestales para concurrir a..." Es decir, la norma no establece un imperativo para el Gobierno nacional, sino que se trata simplemente de una autorización del gasto público para que sea el Gobierno, el encargado de incluir las partidas correspondientes, en ningún momento se conmina al Gobierno a hacerlo. La utilización del verbo "concurrir" en términos de la consolidada jurisprudencia de esta Corporación, autoriza al Gobierno a incluir partidas

presupuestales para que la Nación contribuya con una cantidad de dinero para la realización de las obras señaladas. La norma prevé que los proyectos sean ejecutados a partir del aporte de dinero tanto del municipio de Toledo –Antioquia como de la Nación.

Por tanto, la objeción formulada por este aspecto se encuentra infundada. Asimismo, no puede aceptarse por la Corte, el argumento esbozado por el Presidente de la República en el sentido de que el artículo 2º objetado desconoce el artículo 102 de la Ley 715 de 2001, en concordancia con el artículo 76 de la misma ley, pues en este caso la autorización se enmarca dentro de los supuestos a que alude la parte final del artículo 102, como excepción a dicha regla y específicamente a la posibilidad de cofinanciar determinadas obras de competencia de las entidades territoriales, ya que en él se está consagrando la opción a la Nación de realizar las obras autorizadas a través del sistema de cofinanciación, como excepción a la restricción presupuestaria de que la Nación asuma obligaciones que las entidades territoriales deben asumir con los recursos de las transferencias”.

Igualmente, la Sentencia de la Corte Constitucional C-197/2001, refiere y aclara:

“Respecto de leyes o proyectos de leyes que se refieren a la asignación de partidas del presupuesto nacional para el cubrimiento de determinados gastos, la Corte ha sostenido reiteradamente una posición según la cual tales disposiciones del legislador que ordenan gastos, expedidas con el cumplimiento de las formalidades constitucionales, no pueden tener mayor eficacia que la de constituir títulos jurídicos suficientes, en los términos de los artículos 345 y 346 de la Carta, para la posterior inclusión del gasto en la Ley de Presupuesto, pero que ellas en sí mismas no pueden constituir órdenes para llevar a cabo tal inclusión, sino autorizaciones para ello.”

Finalmente, en cuanto al sistema de cofinanciación manifestó la Corte, mediante la sentencia, ya referida C-729/2005, que: “Como ha sido explicado en la jurisprudencia de esta Corporación, ‘la duplicación del gasto en las distintas esferas y la falta de una precisa alinderación de responsabilidades políticas, administrativas y presupuestales, socava el modelo de la autonomía territorial consagrado en la Constitución Política’. Sin embargo, la norma citada prevé algunas excepciones (...) || [E]s claro que mediante

el sistema de cofinanciación la Nación puede concurrir con los departamentos, distritos y municipios en la realización de obras que en principio no le competen. A través de ese mecanismo la Nación orienta la dinámica de la descentralización “al mismo tiempo que se estimula el desarrollo institucional y la eficiencia fiscal y administrativa de las distintas entidades territoriales”, en tanto ellas también aportan recursos para el financiamiento de sus obras, todo lo cual es expresión de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad señalados en el artículo 288 Superior. Sobre el particular la Corte ha señalado lo siguiente:

‘En ese orden de ideas, el mecanismo de cofinanciación encuentra amplio sustento constitucional en la fórmula territorial misma del Estado colombiano, que es una república unitaria, descentralizada y con autonomía de sus entidades territoriales (CP art. 1º). En efecto, la cofinanciación articula los principios de unidad y autonomía del ordenamiento territorial, al mismo tiempo que desarrolla los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, en los cuales se funda el reparto de competencias entre los distintos niveles territoriales (CP art. 288). Sin embargo, la constitucionalidad prima facie del mecanismo de la cofinanciación no significa que cualquier regulación de la misma sea legítima, pues es obvio que esta debe adecuarse a la Carta y, en particular, a los principios y reglas constitucionales que gobiernan el proceso presupuestal y el reparto de competencias entre el Gobierno y el Congreso en este campo.”

6. CONFLICTO DE INTERÉS

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

Se presume que no hay motivos que puedan generar un conflicto de interés para presentar esta iniciativa de ley. Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley. Sin embargo, se debe tener presente que, el conflicto de interés y el impedimento es un tema

especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o un impedimento.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	Observaciones
“Por medio de la cual la Nación conmemora la vida y obra de la ilustre María Betsabé Espinal”	“Por medio de la cual la Nación conmemora la vida y obra de la ilustre María Betsabé Espinal”	No se realizaron cambios
Artículo 1º. La República de Colombia rinde honores a la vida de la ilustre líder obrera y defensora de los derechos de la mujer María Betsabé Espinal por su valiosa lucha por los derechos laborales de la mujer, especialmente en el municipio de Bello, departamento de Antioquia.	Artículo 1º. La República de Colombia rinde honores a la vida de la ilustre líder obrera y defensora de los derechos de la mujer María Betsabé Espinal por su valiosa lucha por los derechos laborales de la mujer, especialmente en el municipio de Bello, departamento de Antioquia.	No se realizaron cambios
Artículo 2º Autorízase al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Trabajo, para erigir un busto de María Betsabé Espina, el cual será entronizado en la avenida 50A (Suarez) en el municipio de Bello - Antioquia e instalar una placa conmemorativa, en el Parque Central de Municipio de Bello. El escultor para elaborar dicho busto, será escogido por medio de un concurso de méritos, que para tal efecto adelantará el Ministerio. La Gobernación de Antioquia, a través de la Secretaría de Cultura y la Secretaría de	Artículo 2º Autorízase al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Trabajo, para erigir un busto de María Betsabé Espina, el cual será entronizado en la avenida 50A (Suarez) en el municipio de Bello - Antioquia e instalar una placa conmemorativa, en el Parque Central de Municipio de Bello. El escultor para elaborar dicho busto, será escogido por medio de un concurso de méritos, que para tal efecto adelantará el Ministerio. La Gobernación de Antioquia, a través de la Secretaría de Cultura y la Secretaría de	No se realizaron cambios

Cultura del Municipio de Bello, administrarán la conservación del citado busto y la placa conmemorativa.	Cultura del Municipio de Bello, administrarán la conservación del citado busto y la placa conmemorativa.	
Artículo 3º. Autorícese al Gobierno Nacional y al Congreso de la República de Colombia para rendir un homenaje a la ilustre líder María Betsabé Espinal, en acto especial y protocolario, cuya fecha y hora será programada por la Mesa Directiva del Honorable Senado de la República, así mismo deberán designar una delegación integrada por altos funcionarios del gobierno nacional, miembros del Congreso de la República, designados por la Presidencia del Congreso, y demás autoridades locales y regionales, para asistir a dicho evento. A este acto será invitado el Señor presidente de la República.	Artículo 3º. Autorícese al Gobierno Nacional y al Congreso de la República de Colombia para rendir un homenaje a la ilustre líder María Betsabé Espinal, en acto especial y protocolario, cuya fecha y hora será programada por la Mesa Directiva del Honorable Senado de la República, así mismo deberán designar una delegación integrada por altos funcionarios del gobierno nacional, miembros del Congreso de la República, designados por la Presidencia del Congreso, y demás autoridades locales y regionales, para asistir a dicho evento. A este acto será invitado el Señor presidente de la República.	No se realizaron cambios
Artículo 4º. Autorícese a la Radio Televisión Nacional de Colombia (RTVC) o quien haga sus veces para realizar un documental institucional, que recogerá la historia de la vida de la destacada líder obrera María Betsabé Espinal, con el fin de divulgar su trayectoria y contribución a los derechos laborales de la mujer	Artículo 4º. Autorícese al Gobierno Nacional para que a través del Ministerio de Cultura y en asocio con el Sistema de Medios Público de Radio Televisión Nacional de Colombia - RTVC o quien haga sus veces. Realice un documental institucional, que recogerá la historia de la vida de la destacada líder obrera María Betsabé Espinal, con el fin de divulgar su trayectoria y contribución a los derechos laborales de la mujer.	La modificación radica en que la autorización para la realización del documental será para el gobierno nacional a través del Ministerio de Cultura. Ya no es exclusivamente de RTVC, está será una entidad asociada para el desarrollo del artículo

<p>Artículo 5º. Autorícese al Gobierno Nacional, para que a través del Ministerio de Cultura, el Ministerio de Educación y la Imprenta Nacional de Colombia, publique un libro biográfico relativo a los derechos laborales de la mujer y la vida de María Betsabé Espinal, que será distribuido en todas las bibliotecas públicas del país para promover la reivindicación de los derechos laborales de las mujeres.</p>	<p>Artículo 5º. Autorícese al Gobierno Nacional, para que a través del Ministerio de Cultura, el Ministerio de Educación y la Imprenta Nacional de Colombia, publique un libro biográfico relativo a los derechos laborales de la mujer y la vida de María Betsabé Espinal, que será distribuido en todas las bibliotecas públicas del país para promover la reivindicación de los derechos laborales de las mujeres.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>	<p>Artículo 8º. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Educación, se apropien los recursos necesarios para la adecuación, mejoramiento y dotación de la infraestructura de la institución educativa Betsabé Espinal, en el municipio de Bello, en homenaje a esta ilustre mujer.</p>	<p>legado cultural de María Betsabé Espinal.</p> <p>Artículo 8º. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Educación, se apropien los recursos necesarios para la adecuación, mejoramiento y dotación de la infraestructura de la institución educativa Betsabé Espinal, en el municipio de Bello, en homenaje a esta ilustre mujer.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>
<p>Artículo 6º. Autorícese al Gobierno Nacional para que por intermedio del Ministerio de Cultura, se encargue de la elaboración de un cuadro de pintura de María Betsabé Espinal, el cual se ubicará en el recinto del Concejo Municipal de Bello, con el fin de rendirle homenaje a esta ilustre mujer.</p>	<p>Artículo 6º. Autorícese al Gobierno Nacional para que por intermedio del Ministerio de Cultura, se encargue de la elaboración de un cuadro de pintura de María Betsabé Espinal, el cual se ubicará en el recinto del Concejo Municipal de Bello, con el fin de rendirle homenaje a esta ilustre mujer.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>	<p>Artículo 9º. Institucionalizar el 12 de febrero como el día nacional de la reivindicación de los derechos laborales de la mujer en conmemoración a la primera huelga de mujeres obreras.</p>	<p>Artículo 9º. Institucionalizar el 12 de febrero como el día nacional de la reivindicación de los derechos laborales de la mujer en conmemoración a la primera huelga de mujeres obreras.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>
<p>El cuadro será revelado en ceremonia especial que convocará el Gobierno nacional en día y fecha que determine, a la cual asistirán miembros del Honorable Congreso de la República designados por la Presidencia del Congreso.</p>	<p>El cuadro será revelado en ceremonia especial que convocará el Gobierno nacional en día y fecha que determine, a la cual asistirán miembros del Honorable Congreso de la República designados por la Presidencia del Congreso.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>	<p>Artículo 10º. La copia de la presente ley será entregada al municipio de Bello, Antioquia en letra de estilo, en acto especial y protocolario, cuya fecha, lugar y hora serán programados por las mesas directivas del Congreso de la República.</p>	<p>Artículo 10º. La copia de la presente ley será entregada al municipio de Bello, Antioquia en letra de estilo, en acto especial y protocolario, cuya fecha, lugar y hora serán programados por las mesas directivas del Congreso de la República.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>
<p>Artículo 7º. El Ministerio de Cultura podrá, en el ámbito de sus competencias, tomar medidas adicionales tendientes a la dignificación, formación, reconocimiento, valoración y salvaguardia el legado cultural de María Betsabé Espinal.</p>	<p>Artículo 7º. El Ministerio de Cultura podrá, en el ámbito de sus competencias, tomar medidas adicionales tendientes a la dignificación, formación, reconocimiento, valoración y salvaguardia el legado cultural de María Betsabé Espinal.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>	<p>Artículo 11º. Autorícese al Gobierno Nacional para apropiar las partidas necesarias a fin de realizar las obras y proyectos contemplados en la presente ley.</p>	<p>Artículo 11º. Autorícese al Gobierno Nacional para apropiar las partidas necesarias a fin de realizar las obras y proyectos contemplados en la presente ley.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>
<p>Artículo 12º. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción.</p>	<p>Artículo 12º. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>	<p>Artículo 12º. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción.</p>	<p>Artículo 12º. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción.</p>	<p>No se realizaron cambios</p>

8. RECONOCIMIENTO Y AGRADECIMIENTO

Agradecer a la Corporación las Sabinas por la ayuda prestada para la realización del proyecto de ley. En el mismo sentido también exaltar y reconocer el trabajo que ha venido realizado la Corporación en los últimos años por la defensa de los derechos de las mujeres y sus familias.

Del Honorables Congresista,


LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA
 Representante a la Cámara por Antioquia
 Partido Alianza Verde

PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 513 de 2021 Cámara “Por medio de la cual la Nación conmemora la vida y obra de la ilustre María Betsabé Espinal” con las modificaciones propuestas.

De los congresistas,


LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA
 Representante a la Cámara
 Partido Alianza Verde

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY N°513 DE 2021 CÁMARA “Por medio de la cual la Nación conmemora la vida y obra de la ilustre María Betsabé Espinal”

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La República de Colombia rinde honores a la vida de la ilustre líder obrera y defensora de los derechos de la mujer María Betsabé Espinal por su valiosa lucha por los derechos laborales de la mujer, especialmente en el municipio de Bello, departamento de Antioquia.

Artículo 2°Autorízase al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Trabajo, para erigir un busto de María Betsabé Espinal, el cual será entronizado en la avenida 50A (Suarez) en el municipio de Bello - Antioquia e instalar una placa conmemorativa, en el Parque Central de Municipio de Bello. El escultor para elaborar dicho busto, será escogido por medio de un concurso de méritos, que para tal efecto adelantará el Ministerio.

La Gobernación de Antioquia, a través de la Secretaría de Cultura y la Secretaría de Cultura del Municipio de Bello, administrarán la conservación del citado busto y la placa conmemorativa.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional y al Congreso de la República de Colombia para rendir un homenaje a la ilustre líder María Betsabé Espinal, en acto especial y protocolario, cuya fecha y hora será programada por la Mesa Directiva del Honorable Senado de la República; así mismo deberán designar una delegación integrada por altos funcionarios del gobierno nacional, miembros del Congreso de la República, designados por la Presidencia del Congreso, y demás autoridades locales y regionales, para asistir a dicho evento. A este acto será invitado el Señor presidente de la República.

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno Nacional para que a través del Ministerio de Cultura y en asocio con el Sistema de Medios Público de Radio Televisión Nacional de Colombia - RTVC o quien haga sus veces. Realice un documental institucional, que recogerá la historia de la vida de la destacada líder obrera María Betsabé Espinal, con el fin de divulgar su trayectoria y contribución a los derechos laborales de la mujer.

Artículo 5°. Autorícese al Gobierno Nacional, para que a través del Ministerio de Cultura, el Ministerio de Educación y la Imprenta Nacional de Colombia, publique un libro biográfico relativo a los derechos laborales de la mujer y la vida de María Betsabé Espinal, que será distribuido en todas las bibliotecas públicas del país para promover la reivindicación de los derechos laborales de las mujeres.

Artículo 6°. Autorícese al Gobierno Nacional para que por intermedio del Ministerio de Cultura, se encargue de la elaboración de un cuadro de pintura de María Betsabé Espinal, el cual se ubicará en el recinto del Concejo Municipal de Bello, con el fin de rendirle homenaje a esta ilustre mujer.

El cuadro será revelado en ceremonia especial que convocará el Gobierno nacional en día y fecha que determine, a la cual asistirán miembros del Honorable Congreso de la República designados por la Presidencia del Congreso.

Artículo 7°. El Ministerio de Cultura podrá, en el ámbito de sus competencias, tomar medidas adicionales tendientes a la dignificación, formación, reconocimiento, valoración y salvaguardia el legado cultural de María Betsabé Espinal.

Artículo 8°. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Educación, se apropien los recursos necesarios para la adecuación, mejoramiento y dotación de la infraestructura de la institución educativa Betsabé Espinal, en el municipio de Bello, en homenaje a esta ilustre mujer.

Artículo 9°. Institucionalizar el 12 de febrero como el día nacional de la reivindicación de los derechos laborales de la mujer en conmemoración a la primera huelga de mujeres obreras.

Artículo 10°. La copia de la presente ley será entregada al municipio de Bello, Antioquia en letra de estilo, en acto especial y protocolario, cuya fecha, lugar y hora serán programados por las mesas directivas del Congreso de la República.

Artículo 11°. Autorícese al Gobierno Nacional para apropiar las partidas necesarias a fin de realizar las obras y proyectos contemplados en la presente ley.

Artículo 12°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción.

Del Honorables Congresista,



LEON FREDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Alianza Verde

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA VEINTICUATRO (24) DE MARZO DE 2021, AL PROYECTO DE LEY No. 513 de 2021 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN CONMEMORA LA VIDA Y OBRA DE LA ILUSTRE MARÍA BETSABÉ ESPINAL”

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La República de Colombia rinde honores a la vida de la ilustre líder obrera y defensora de los derechos de la mujer María Betsabé Espinal por su valiosa lucha por los derechos laborales de la mujer, especialmente en el municipio de Bello, departamento de Antioquia.

Artículo 2°Autorízase al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Trabajo, para erigir un busto de María Betsabé Espinal, el cual será entronizado en la avenida 50A (Suarez) en el municipio de Bello - Antioquia e instalar una placa conmemorativa, en el Parque Central de Municipio de Bello. El escultor para elaborar dicho busto, será escogido por medio de un concurso de méritos, que para tal efecto adelantará el Ministerio.

La Gobernación de Antioquia, a través de la Secretaría de Cultura y la Secretaría de Cultura del Municipio de Bello, administrarán la conservación del citado busto y la placa conmemorativa.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional y al Congreso de la República de Colombia para rendir un homenaje a la ilustre líder María Betsabé Espinal, en acto especial y protocolario, cuya fecha y hora será programada por la Mesa Directiva del Honorable Senado de la República; así mismo deberán designar una delegación integrada por altos funcionarios del gobierno nacional, miembros del Congreso de la República, designados por la Presidencia del Congreso, y demás autoridades locales y regionales, para asistir a dicho evento. A este acto será invitado el Señor presidente de la República.

Artículo 4°. Autorícese a la Radio Televisión Nacional de Colombia (RTVC) o quien haga sus veces para realizar un documental institucional, que recogerá la historia de la vida de la destacada líder obrera María Betsabé Espinal, con el fin de divulgar su trayectoria y contribución a los derechos laborales de la mujer.

Artículo 5°. Autorícese al Gobierno Nacional, para que a través del Ministerio de Cultura, el Ministerio de Educación y la Imprenta Nacional de Colombia, publique un libro biográfico relativo a los derechos laborales de la mujer y la vida de María Betsabé Espinal, que será distribuido en todas las bibliotecas públicas del país para promover la reivindicación de los derechos laborales de las mujeres.

Artículo 6°. Autorícese al Gobierno Nacional para que por intermedio del Ministerio de Cultura, se encargue de la elaboración de un cuadro de pintura de María Betsabé Espinal, el cual se ubicará en el recinto del Concejo Municipal de Bello, con el fin de rendirle homenaje a esta ilustre mujer.


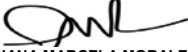
El cuadro será revelado en ceremonia especial que convocará el Gobierno nacional en día y fecha que determine, a la cual asistirán miembros del Honorable Congreso de la República designados por la Presidencia del Congreso.

Artículo 7°. El Ministerio de Cultura podrá, en el ámbito de sus competencias, tomar medidas adicionales tendientes a la dignificación, formación, reconocimiento, valoración y salvaguardia el legado cultural de María Betsabé Espinal.

Artículo 8°. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Educación, se apropien los recursos necesarios para la adecuación, mejoramiento y dotación de la infraestructura de la institución educativa Betsabé Espinal, en el municipio de Bello, en homenaje a esta ilustre mujer.

Artículo 9°. Institucionalizar el 12 de febrero como el día nacional de la reivindicación de los derechos laborales de la mujer en conmemoración a la primera huelga de mujeres obreras.

Artículo 10°. La copia de la presente ley será entregada al municipio de Bello, Antioquia en letra de estilo, en acto especial y protocolario, cuya fecha, lugar y hora serán programados por las mesas directivas del Congreso de la República.

<p>Artículo 11°. Autorícese al Gobierno Nacional para apropiar las partidas necesarias a fin de realizar las obras y proyectos contemplados en la presente ley.</p> <p>Artículo 12°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción.</p> <p>CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 24 de marzo de 2021. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 513 de 2021 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN CONMEMORA LA VIDA Y OBRA DE LA ILUSTRE MARÍA BETSABÉ ESPINAL”, (Acta No. 030 de 2021) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 17 de marzo de 2021 según Acta No. 029 de 2021; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;">OSWALDO ARCOS BENAVIDES Presidente</p>  <p style="text-align: center;">DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaria General</p>	<p style="text-align: center;">CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p style="text-align: center;">Bogotá, D.C., 27 de abril de 2021</p> <p>Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del Proyecto de Ley No. 513 de 2021 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN CONMEMORA LA VIDA Y OBRA DE LA ILUSTRE MARÍA BETSABÉ ESPINAL”.</p> <p>La ponencia para segundo debate fue firmada por el Honorable Representante LEÓN FREDY MUÑOZ.</p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 207 / del 27 de abril de 2021, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p>  <p style="text-align: center;">DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaria General</p>
---	--

CONTENIDO

Gaceta número 345 - Miércoles, 28 de abril de 2021

**CÁMARA DE REPRESENTANTES
PONENCIAS**

	Págs.
Informe de ponencia para segundo debate y textos aprobados del Proyecto de ley número 037 de 2020 Cámara, por medio de la cual se incentiva el uso productivo de la guadua y el bambú y su sostenibilidad ambiental en el territorio nacional	1
Ponencia para para Segundo debate, texto propuesto y aprobado por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 164 de 2020 Cámara, acumulado con el proyecto de ley 420 de 2020 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco).....	9
Informe de Ponencia para segundo debate y texto aprobado al Proyecto de ley número 513 de 2021 Cámara, por medio de la cual la Nación conmemora la vida y obra de la ilustre María Betsabé Espinal	22