



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 448

Bogotá, D. C., martes, 18 de mayo de 2021

EDICIÓN DE 11 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 037 DE 2021 SENADO - 508 DE 2021 CÁMARA

por medio del cual se modifica el artículo 138 de la Constitución Política de Colombia.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO. 037 DE 201 SENADO - 508 DE 2021 CÁMARA
"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 138 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA".

Bogotá D.C., 18 de Mayo de 2021

Honorable Senador
Miguel Ángel Pinto
Presidente
Comisión Primera del Senado
Ciudad

Respetado Presidente,

En cumplimiento de la designación que me hizo la Mesa Directiva de la Comisión Primera, rindo **informe de ponencia para primer debate** al Proyecto De Acto Legislativo No. 037/21 Senado, 508/21 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 138 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA"

1. ANTECEDENTES

El día 20 de julio de 2020 se radicó en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de Acto Legislativo No. 130 de 2020 "Por el cual se modifica el artículo 138 de la Constitución Política de Colombia", iniciativa de los Honorables Representantes Jairo Humberto Cristo Correa, Jaime Rodríguez Contreras, Eloy Chichí Quintero Romero, Oswaldo Arcos Benavides, Harry Giovanni González García, Atilano Alonso Giraldo Arboleda, Modesto Enrique Aguilera Vides, Julio Cesar Triana Quintero, Fabian Diaz Plata, Jairo Giovany Cristancho Tarache, Norma Hurtado Sánchez, María Cristina Soto De Gómez, Mauricio Andrés Toro Orjuela, Faber Alberto Muñoz Ceron, Cesar Augusto Lorduy Maldonado, Jhon Arley Murillo Benítez, Jorge Enrique Benedetti Martelo, Juan Diego Echavarría Sánchez, José Luis Correa López, Henry Fernando Correal Herrera, Juan Carlos Reinales Agudelo, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Juan David Vélez Trujillo, Andrés David Calle Aguas, Buenaventura León León, Juan Carlos Lozada Vargas, Erwin Arias Betancur, Omar De Jesús Restrepo Correa, Mauricio Parodi Diaz y publicado

en la gaceta No. 671 de 2020. Este proyecto fue acumulado con el Proyecto de Acto Legislativo No. 385 de 2020 "Por medio del cual se modifica el artículo 138 de la Constitución Nacional y se dictan otras disposiciones", iniciativa de los Honorables Representantes Gabriel Santos García, Juan Fernando Reyes Kuri, Gabriel Vallejo Chujfi, Edward Rodríguez Rodríguez, Margarita Restrepo Arango, Yenica Sugein Acosta Infante, Juan David Vélez Trujillo, Juan Fernando Espinal Ramírez, Juan Pablo Celis Vergel, Edwin Ballesteros Archila, Esteban Quintero Cardona, Rubén Darío Molano Piñeros, Álvaro Hernán Prada Artunduaga, Christian Munir Garcés Aljure y Juan Manuel Daza Iguarán. El mismo fue publicado en la gaceta No. 838 de 2020

Por designación de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara y conforme a lo señalado en el artículo 174 de la Ley 5ª de 1992, fueron nombrados como ponentes para primer debate, los Representantes, Gabriel Santos García, Jaime Rodríguez Contreras, Andrés David Calle Aguas, Elbert Díaz Lozano, José Gustavo Padilla Orozco, Inti Raúl Asprilla Reyes, Luis Alberto Alban Urbano, Carlos German Navas Talero y Ángela María Robledo Gómez. El día 9 de septiembre de 2020 se notificó la renuncia del Representante José Gustavo Padilla Orozco a la misma.

La ponencia para primer debate fue radicada el día 11 de septiembre de 2020 y discutida y aprobada por la Comisión Primera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, el día 6 de octubre de 2020. Pese a la radicación de la ponencia para segundo debate, el proyecto fue archivado por no alcanzar a culminar el trámite legislativo correspondiente.

El día 25 de enero de 2021 se radicó en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el Proyecto de Acto Legislativo No. 037 de 201 Senado - 508 de 2021 Cámara "Por medio del cual se modifica el artículo 138 de la Constitución Política de Colombia", iniciativa de los Representantes a la Cámara, Gabriel Santos García, Jairo Humberto Cristo Correa, Cesar Augusto Lorduy Maldonado, Juan Fernando Reyes Kuri, Jaime Rodríguez Contreras, Gabriel Jaime Vallejo Chujfi, José Daniel López Jiménez, Luis Alberto Albán Urbano, Oscar Leonardo Villamizar Meneses, John Jairo Hoyos García, Juanita María Goebertus Estrada, Ángela María Robledo Gómez, David Ernesto Pulido Novoa, Nilton Córdoba Manyoma, Esteban Quintero Cardona, el suscrito Santiago Valencia González, Senador de la República.

Por designación de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara y conforme a lo señalado en el artículo 174 de la Ley 5ª de 1992, fue designado como ponente para primer debate el día 17 de marzo de 2021, el Representante Gabriel Santos García.

La ponencia para primer debate fue radicada el mismo 17 de marzo de 2021 y discutida y aprobada por la Comisión Primera Constitucional Permanente de la

honorable Cámara de Representantes, el día 7 de marzo de 2021, con proposición modificativa al artículo 1º del Representante Juan Carlos Lozada y otros.

El 27 de abril de 2021 fue discutida y aprobada sin modificaciones la ponencia para segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

Finalmente, el 10 de mayo de 2021 se radicó en la comisión primera del Senado el expediente del PAL 037/21-508/21, y el 12 de mayo de 2021 la Mesa Directiva mediante Acta MD-26 designa como ponente al H.S. SANTIAGO VALENCIA GONZALEZ

2. OBJETO

El presente Proyecto de Acto Legislativo tiene por objeto ampliar el segundo periodo de las sesiones ordinarias del Congreso de la República, con el fin de permitir el trámite de más iniciativas de reforma al ordenamiento jurídico, más tiempo para la discusión detallada y cualificada de los grandes temas que interesan a los ciudadanos, más espacio para el control político y para el desarrollo de las demás funciones propias de cada Cámara y de las Comisiones Permanentes, Especiales y Accidentales.

3. JUSTIFICACIÓN

Aunque el trabajo de los parlamentarios no puede medirse por completo en términos de la frecuencia con la que asisten a una sala de debate, o con el número de proyectos de ley que tramitan, hay actividades que sólo pueden ser adelantadas durante los periodos de sesiones. En ese sentido, ocho meses de sesiones resultan insuficientes para analizar todas las iniciativas presentadas al Congreso, fiscalizar la gestión y el gasto público y atender otros numerosos asuntos de orden electoral, judicial y protocolario, pues sucesivas reformas legales han venido ampliando las funciones de las cámaras legislativas y de sus comisiones. Adicionalmente, el debate de los proyectos ha venido adquiriendo mayor complejidad, haciéndose más frecuentes las audiencias públicas pues en el mundo de la virtualidad hay cada vez más ciudadanos con ánimo de participar.

En otras palabras, el sistema político ha evolucionado, tornándose más complejo y demandante, razón por la cual se hace necesario disponer de más tiempo para realizar sesiones ordinarias y que el Congreso de la República pueda dar cumplimiento satisfactorio a todas las atribuciones constitucionales que le atañen. Que el Congreso no entre en recesos prolongados, además, envía un poderoso mensaje político de compromiso al país ante la creciente demanda ciudadana por un parlamento más activo, fortalece de manera significativa el sistema de representación popular y, en definitiva, la democracia.

Por otra parte, se ha vuelto costumbre registrar hacia el final de cada período de sesiones la aprobación de proyectos a último minuto, con escasa reflexión y discusión, sacrificando la deliberación por las circunstancias de trámite. Esta misma preocupación se evidenció en el proceso Constituyente de 1991 donde la Asamblea Constituyente reflexionaba en los siguientes términos:

La experiencia demuestra que en el breve lapso de ciento cincuenta días apenas alcanza a madurar el trámite de la ley y que debe tener inicio y terminación en él, y eso cuando se trata de proyectos que empiezan en itinerario procedimental al comienzo mismo de la legislatura. Esta insuficiencia se refleja en el apremio con que habitualmente se desarrollan, respecto de los proyectos más importantes, los episodios finales del iter legislativo, para desprestigiar tanto del producto como del órgano de donde emana, mediante la práctica que el repudio popular denomina del "pupitrazo" (Constituyente)

Si bien es cierto que la disposición de más tiempo no garantiza de manera definitiva mayor productividad, no lo es menos, que el tiempo suficiente es condición primaria de viabilidad para un trabajo parlamentario fructífero, eficiente y responsable.

En conclusión, se requiere un período de sesiones más extenso, que permita una praxis parlamentaria más productiva, de cara a la necesidad de adelantar y concluir el trámite de tantas iniciativas determinantes para los altos intereses del pueblo colombiano.

2. NECESIDAD DE MAYOR CONTINUIDAD EN EL CONTROL POLÍTICO

Bajo los preceptos actuales los colombianos no cuentan con la posibilidad de hacer control político por medio del Congreso de la República sobre la gestión de asuntos de interés nacional. Sin lugar a duda el control parlamentario es el más representativo de los controles de tipo político, como quiera que tanto en los sistemas parlamentarios como en los presidenciales los órganos de carácter ejecutivo paulatinamente han concentrado mayor predominio en la actividad estatal, no sólo en términos de dirección política sino en la composición y organización de la burocracia oficial.

La efectividad de dicho control y el equilibrio de los poderes públicos que sirve de base a nuestro Estado Constitucional dependen de las posibilidades fácticas de desplegar herramientas de vigilancia y contrapeso frente al ejecutivo, tales como la moción de censura, la citación a funcionarios, la ratificación de nombramientos como ascensos en las fuerzas armadas o las autorizaciones al Gobierno para determinados actos de

1. NECESIDAD DE MÁS TIEMPO PARA LA DELIBERACIÓN EN EL TRÁMITE LEGISLATIVO

El país necesita un Congreso con periodos de receso breves, que no interrumpen radicalmente las dinámicas del trabajo legislativo. En conclusión, hoy es posible constatar debates nacionales de gran entidad que reclaman soluciones en el escenario natural de la democracia, lo cual amerita incrementar el volumen de sesiones de manera significativa, ampliando el periodo de sesiones ordinarias en un 25%.

De acuerdo con cifras de Congreso Visible, durante la legislatura 2018-2019 tan solo el 9% cumplió con todos los trámites para su aprobación¹. Si bien hay algunos proyectos que el Congreso debate y archiva, por considerar que no deben convertirse en ley de la república, la gran mayoría de proyectos se pierden por vencimiento de términos sin siquiera llegar a debatirse por primera vez. La presencia de tantas reformas frustradas, inconclusas o pendientes de consolidarse evidencia la necesidad de tiempo adicional para un ejercicio más efectivo de las atribuciones de legislador y constituyente derivado.

Prueba de esto es que durante el curso de las últimas doce legislaturas en once oportunidades el Gobierno convocó a sesiones extraordinarias (únicamente en la 2012-2013 no lo hizo).

LEGISLATURA	CONVOCATORIA A SESIONES EXTRAORDINARIAS
2008-2009	Decreto 4247 de diciembre 16 de 2008.
2009-2010	Decreto 4906 de diciembre 16 de 2009.
2010-2011	Decreto 38 de enero 12 de 2010 modificado por el decreto 39 de la misma fecha.
2011-2012	Decreto 1351 de junio 25 de 2012.
2013-2014	Decreto 2605 de diciembre 14 de 2013.
2014-2015	Decreto 133 de enero 22 de 2014.
2014-2015	Decreto 2428 de diciembre 16 de 2014 modificado por el decreto 2429 de la misma fecha.
2016-2017	Decreto 1994 de diciembre 7 de 2016, modificado y prorrogado por los decretos 2052 de diciembre 16, 2087 de diciembre 21 y 2137 de diciembre 22 de 2016.
2017-2018	Decreto 1033 de junio 20 de 2018 modificado por el decreto 1040 de junio 21 de 2018.
2018-2019	Decreto 2289 de diciembre 13 de 2018 y decreto 77 de enero 30 de 2019.
2019-2020	Decreto 2277 de diciembre 16 de 2019 prorrogado por el decreto 2292 de diciembre 18 de 2019.
2020-2021	Decreto 1653 del 16 de diciembre de 2020.

Fuente: Elaboración propia.

¹Congreso Visible, Universidad de los Andes, Balance Legislatura 2018-2019. Disponible en: <https://congresovisible.uniandes.edu.co/agora/post/la-primera-legislatura-del-gobierno-duque/10360/>

soberanía, como la declaración de guerra y el tránsito de tropas extranjeras por territorio nacional².

En consecuencia, el control político por parte del parlamento resulta vital para el funcionamiento democrático de las instituciones públicas. Por ende, debe garantizarse la mayor disponibilidad y continuidad posible de los mecanismos constitucional y legalmente diseñados para estos trascendentales efectos.

3. OTRAS ATRIBUCIONES LEGISLATIVAS

Adicionalmente a lo expuesto, es fundamental favorecer el avance de las demás comisiones que, por falta de tiempo, terminan por ceder su espacio de discusión y desarrollo. Un ejemplo evidente es de la comisión de acusaciones, en donde las investigaciones respecto de los altos funcionarios cobijados por fuero especial en materia penal se ven ralentizadas perjudicando la credibilidad del Congreso de la República y casi conviviendo con la impunidad en los casos que son de su resorte.

4. DÉFICIT DE LEGITIMIDAD DEL CONGRESO

La ampliación del tiempo de sesiones ordinarias también favorecerá la legitimidad social del Congreso de la República y fortalecerá su presencia en los principales espacios de actividad democrática.

Según el Observatorio de la Democracia de la Universidad de los Andes, el Congreso de la República tiene baja credibilidad y confianza entre la ciudadanía. En 2016 solo una cuarta parte de los colombianos confiaba en el Congreso, indicador que prácticamente se ha mantenido en el mismo nivel. Así mismo, el Congreso colombiano comparte las posiciones más bajas de credibilidad con otros parlamentos de la región como los de Estados Unidos, Haití, Brasil y Perú por su poca gestión legislativa. En línea con lo anterior, entre 2013 y 2016 el porcentaje de colombianos que pensaban que su labor ha sido buena se mantuvo estable (13.9% y 16%, respectivamente) y el número de personas que la evaluaron como regular cayó (57.3% y 43.8%, respectivamente), la proporción de colombianos que evaluaron el trabajo del Congreso como mala llegó al 40.2% en 2016, cuando en 2013 no superaba el 29%.

Frente al panorama expuesto, la presente reforma constitucional busca construir legitimidad y confianza en el Congreso de la República, desde dos puntos de vista,

² Aragón reyes, Manuel. *Constitución y control del poder: introducción a una teoría constitucional del control*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 1999, p. 36, citado por Lozano Villegas, Germán. *Control político y responsabilidad política en Colombia*. Revista Derecho del Estado, Universidad Externado de Colombia, núm. 22, junio 2009, pp. 235 y 236.

uno objetivo, que le permita impactar positivamente los indicadores de calidad y gestión legislativa, y el otro subjetivo, que le permita generar una mejor percepción ciudadana.

5. CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La Corte Constitucional ha precisado en repetidas ocasiones que los actos reformatorios de la Constitución sólo pueden reputarse contrarios a ella cuando generan la transformación en una totalmente diferente, lo cual implica que el cambio es de tal magnitud y trascendencia que la Constitución original fue reemplazada por otra, so pretexto de reformarla.³ Sustituir la Carta "consiste en reemplazar, no en términos formales, sino materiales por otra Constitución" de forma tal que no pueda sostenerse la identidad de la Carta.³ Esta hipótesis no guarda relación alguna con lo que ocurre en la presente iniciativa de reforma constitucional. Lejos de trastocar la esencia de la Carta, desvirtuando alguno de sus ejes axiales, la enmienda que se propone contribuye a realizar y dar cabal cumplimiento a los principios de responsabilidad, economía y eficacia que deben caracterizar la actividad de las autoridades públicas, instituidas para proteger con su servicio a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares, más aún tratándose de funcionarios populares electos. (Arts. 2, 3 y 209 C.P).

4. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTOS O RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS:

De conformidad con los criterios definidos en el artículo 286 de la ley 5ª de 1992, se considera que ningún congresista podría encontrarse inmerso en situación de conflicto de interés para discutir y votar el presente proyecto de acto legislativo, puesto que sólo podría afectar a quienes desempeñen labores en el parlamento con posterioridad al 20 de julio de 2022, fecha a partir de la cual empezará a producir efectos jurídicos.

Esta circunstancia es incierta tanto respecto de los propios congresistas, como en relación con sus familiares en los grados de consanguinidad, afinidad y parentesco civil previstos por la ley. Lo anterior, sin perjuicio de otras causales de impedimento que puedan ser advertidas.

³Corte Constitucional. Sentencias C-1200 de 2003, M.P. Rodrigo Escobar Gil, C-141 de 2010, M.P. Humberto Sierra Porto y C-053 de 2016, M.P. Alejandro Linares Cantillo.

5. TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN PLENARIA DE LA CÁMARA. PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NO. 037 DE 201 SENADO - 508 DE 2021 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 138 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA".

El Congreso de Colombia

Decreta:

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 138 de la Constitución Política, el cual quedará así:

Artículo 138. El Congreso, por derecho propio, se reunirá en sesiones ordinarias, durante dos períodos por año, que constituirán una sola legislatura. El primer período de sesiones comenzará el 20 de julio y terminará el 16 de diciembre; el segundo iniciará el 16 de febrero y concluirá el 20 de junio.

Si por cualquier causa el Congreso no pudiese reunirse en las fechas indicadas, lo hará tan pronto como fuese posible, dentro de los períodos respectivos.

También se reunirá el Congreso en sesiones extraordinarias, por convocatoria del Gobierno y durante el tiempo que éste señale.

En el curso de ellas sólo podrá ocuparse en los asuntos que el Gobierno someta a su consideración, sin perjuicio de la función de control político que le es propia, la cual podrá ejercer en todo tiempo.

Artículo 2º. El presente acto legislativo rige desde el 20 de julio de 2022 y deroga todas las normas que le sean contrarias.

6. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presento ponencia y en consecuencia solicito a la Honorable Comisión Primera del Senado de la República dar **Primer Debate al Proyecto de Acto Legislativo No. 37 de 2021 Senado – 508 de 2021 Cámara. "Por medio del cual se modifica el artículo 138 de la Constitución Política de Colombia"**, conforme al texto aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes.

Cordialmente,



SANTIAGO VALENCIA
Senador de la República

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 77 DE 2020 SENADO

por medio del cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 77 DE 2020 SENADO

"por la cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética"

Senador
ARTURO CHAR CHALJUB
Presidente
Honorable Senado de la República

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 77 de 2020 Senado "por medio del cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética"

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la ley quinta de 1992, y en atención a la designación que nos fue encomendada, presentamos ante la Honorable Plenaria del Senado de la República para su discusión y aprobación el **Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley 077 de 2020 Senado "por la cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética"**.

I. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DEL PROYECTO

El 20 de julio de 2020 fue radicado el Proyecto de ley número 77 de 2020 Senado, de iniciativa de los Honorables Senadores Eduardo Emilio Pacheco Cuello, Jhon Milton Rodríguez González y Edgar Enrique Palacio Mizrahi y el Honorable Representante Carlos Eduardo Acosta Lozano.

El proyecto de ley fue publicado en la Gaceta del Congreso número 596 de 2020 y remitido a la Comisión Sexta Constitucional del Senado para su estudio correspondiente, porque en virtud de la Ley 3a de 1992 esta Comisión es la competente para conocer la materia.

La Mesa Directiva de la Comisión mediante Oficio con fecha del 31 de julio de 2020 designó como ponente único para primer debate al Senador Jorge Eliecer Guevara.

El 23 de marzo de 2021 se rindió ponencia para primer debate en la Comisión sexta del Senado de la República, la cual votó positivamente el querer de que el presente proyecto de ley pase a la honorable plenaria del Senado en la República para surtir su segundo debate. Asimismo, el día 6 de abril del presente año fui designado como ponente para segundo debate.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley tiene como objeto adicionar al artículo 128 de la Ley 30 de 1992 el estudio de la bioética en todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal superior.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley está conformado por dos (2) artículos. El primer artículo, establece la modificación a realizar en el artículo 128 de la Ley 30 de 1992, por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior. El segundo artículo, se relaciona con la vigencia.

IV. CONSIDERACIONES

Bioética: Origen y área de estudio

En principio, la bioética surge como un campo de estudio directamente relacionado con los conflictos éticos que nacían de los desarrollos de la medicina, es decir, que su estudio se centraba en la ética y la investigación médica. Esta disciplina se comienza a desarrollar en la segunda mitad del Siglo XX y tiene sus principales avances en los Estados Unidos. En 1970, el oncólogo norteamericano Van Rensselaer Potter acuñó el término por primera vez en la literatura científica, en su artículo *Bioethics, the science of survival* (Bioética, la ciencia de la supervivencia). Posteriormente, en 1974, por medio de la Ley de Investigación Nacional (National Research Act), el Congreso estadounidense creó una comisión para elaborar directrices éticas, con el objetivo de proteger y garantizar los derechos de las personas incluidas en investigaciones biomédicas. Como consecuencia, en 1978 se crea el Informe Belmont en el que se reconocen formalmente los principios de autonomía, beneficencia, justicia y no maleficencia, como base de la práctica médica (Gómez Sánchez, 2009, p. 231).

Esta disciplina que en un inicio solo se relacionaba con la medicina, se fue expandiendo rápidamente hacia otros campos y asuntos sociales a partir de los nuevos desarrollos científicos, como los relacionados con el acceso al sistema de salud, el bienestar animal y las preocupaciones ambientales (Drane, s.f.). En consecuencia, las definiciones que existen sobre Bioética son amplias y variadas. De estas, es importante destacar la que se expone en la *Encyclopedia of Bioethics*, que la define como “el estudio sistemático de las ciencias de la vida y del cuidado de la salud, examinada a la luz de los valores y de los principios morales” (Nueva York 1978, vol. I, p. XIX) y la de Gracia Guillen, quien considera que esta “trata de la relación del ser humano con los seres vivos no humanos y con la naturaleza en general” (Gracia Guillen, 2011, pág. 209).

Una muestra tangible de que la bioética continuará expandiéndose y considerándose importante, es la pandemia que enfrenta el mundo en la actualidad, a causa del Covid-19. El debate que ha existido alrededor de la mejor solución para encontrarle un fin a la crisis sanitaria y económica que ha causado el nuevo virus, nos permite ver que es una disciplina que ha comenzado a inmiscuirse en la vida diaria. Los cuestionamientos acerca del origen del virus, los estándares de los estudios clínicos para la creación de la vacuna y el acceso que

la población podrá tener a la misma permiten vislumbrar que la temática ya no solo le interesa a unos pocos, por el contrario se ha convertido en parte de la cotidianidad.

De hecho, actualmente la pedagogía de la Bioética se ha universalizado en todos los niveles de enseñanza, desde América del Norte, extendiéndose en Europa y en Latinoamérica. Lo anterior, ha sido en parte gracias a mecanismos internacionales como la Declaración de Gijón (2000), la Convención de Asturias (Consejo de Europa), las Declaraciones sobre el Genoma Humano y Derechos Humanos y de Bioética de la UNESCO (2000) y la Declaración Internacional sobre los Datos Genéticos Humanos (2003) de Bioética y Derechos Humanos (2005), entre otros.

Surgimiento y relación del Bioderecho

Con el avance de los estudios científicos y las discusiones alrededor de ellos, surgieron también preocupaciones a nivel macro relacionadas con el área de estudio de la bioética, como la justicia social. Estas contribuyeron a que se establecieran nuevos terrenos para los debates bioéticos.

La Bioética se desarrolló como disciplina a partir del siglo XX con el objetivo de funcionar como guía para establecer un sistema de valores, que permitiera resolver los problemas éticos derivados de los descubrimientos e intervenciones biotecnológicas. En consecuencia, la bioética ha funcionado para identificar problemas emergentes en estos campos y sugerir soluciones éticas.

De una manera similar, y teniendo en cuenta el carácter interdisciplinar de la disciplina, el derecho comenzó también a buscar brindar soluciones jurídicas a los conflictos bioéticos. Estos estaban encaminados a la protección del ser humano en su totalidad, estableciendo un sistema de principios y valores que puedan ser considerados vinculantes (Rivabem, 2017, p. 284).

De ahí que autores como Romeo Casabona entienda al Bioderecho como “el conjunto de materias jurídicas relacionadas con todos los seres vivos en general, abarcando toda la materia viva presente en el planeta, es decir, animales y plantas, y en particular el ser humano, sus ecosistemas y su evolución” (Casabona, 2011).

Trayectoria de la Bioética en Colombia

Desde la década de los 70, esta disciplina se ha venido desarrollando a la largo de Latinoamérica y Colombia no ha sido la excepción a dicho proceso. En 1991, José Alberto Mainetti y el Padre Alfonso Llano, junto con un gran equipo de investigadores interdisciplinarios, crean desde el país la Federación Latinoamericana de Instituciones de Bioética (FELAIBE). Posteriormente, el Presidente Andrés Pastrana designa la creación del Comité Interinstitucional de Bioética, donde juristas y científicos son designados como consultores del gobierno nacional de la época en asuntos relacionados con la ciencia y la tecnología en clave Bioética.

En la actualidad, y como muestra la Tabla 1, son varias las instituciones de Educación Superior que cuentan con programas centrados en la Bioética. La gran mayoría de ellos se encuentran en la categoría de posgrados.

Universidad	Programa
Universidad el Bosque	Doctorado en Bioética
	Maestría en Bioética
	Especialización en Bioética
Universidad Militar-Nueva Granada	Doctorado en Bioética
Universidad Pontificia Bolivariana	Maestría en Bioética y Bioderecho
Universidad de La Sabana	Maestría en Bioética
	Especialización en Bioética
Pontificia Universidad Javeriana	Maestría en Bioética
Universidad CES	Maestría en Bioética
Universidad Piloto de Colombia	Curso en Bioética y Trabajo

Fuente: Autor



Importancia de la enseñanza de la Bioética


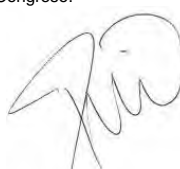
Ahora bien, al centrarnos en el objeto del proyecto, es de considerar que este busca modificar la Ley 30 de 1992, por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior, para que sea la formación en bioética, para los estudiantes de educación superior. En consecuencia, resulta necesario analizar la justificación que tiene dicha inclusión dentro del currículo nacional. Es decir, cuáles son las habilidades o conocimientos que se busca desarrollar en los niños, niñas y jóvenes para que resulte estrictamente necesario formarlos en estas áreas.

Es relevante tener en cuenta, que el artículo 128 de la Ley 30 de 1992, ya establece también como obligatorio en todas las instituciones de Educación Superior el estudio de la Constitución Política. Como permite identificar la Tabla 1, hasta ahora el estudio de la Bioética ha estado limitado principalmente a los programas de posgrado. Sin embargo, y como ha demostrado el contexto actual, la disciplina ha dejado de ser un asunto que se limite a ciertas áreas del conocimiento, y se ha convertido en un tema de carácter recurrente en la

vida diaria. En consecuencia, resulta necesario que los jóvenes del país tengan fundamentos conceptuales que les permitan formarse una opinión y un criterio en los asuntos que están relacionados con la disciplina.

Los avances tecnológicos y científicos no paran, es un hecho que las nuevas creaciones como la inteligencia artificial llegaron para quedarse. En consecuencia, es necesario que las nuevas generaciones tengan la oportunidad de formarse en Bioética, para que puedan tener un acercamiento correcto sobre lo que estos desarrollos implican para la vida y la naturaleza.


<p style="text-align: center;">VI. PROPOSICIÓN</p> <p>Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presenté ponencia favorable y, en consecuencia, solicito al Honorable Senado de la República, dar segundo debate al Proyecto de Ley número 77 de 2020 Senado, <i>por la cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética. Sin modificaciones</i></p> <p>Cordialmente,</p>  <p>JORGE ELIECER GUEVARA Senador de la Republica</p>	<p style="text-align: center;">VII. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 77 DE 2020 SENADO</p> <p>“por la cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. El artículo 128 de la Ley 30 de 1992 quedará así:</p> <p>Artículo 128. En todas las instituciones de Educación Superior, estatales u oficiales, privadas y de economía solidaria, serán obligatorios el estudio de la Constitución Política, la instrucción cívica y la bioética en un curso de por lo menos un semestre. Así mismo, se promoverán prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana.</p> <p>Artículo 2º. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>JORGE ELIECER GUEVARA Senador de la Republica</p>
<p>Referencias.</p> <p>Casabona, C. (2011). Enciclopedia de Bioderecho y Bioética. Tomo I. Cátedra Interuniversitaria Fundación BBVA - Diputación Foral de Biskaia de derecho y genoma humano. País Vasco: Universidad Deusto - Universidad Del País Vasco/Ehu.</p> <p>Drane, J. (s.f.). Bioethics: How the Discipline came to be in the United States. Universidad de Chile. Recuperado de: https://www.uchile.cl/portal/investigacion/centro-interdisciplinario-de-estudios-en-bioetica/publicaciones/76982/bioethics-how-the-discipline-came-to-be-in-the-united-states</p> <p>Gómez Sánchez, P. I. (2009). <i>Principios básicos de bioética. Revista Peruana de Ginecología y Obstetricia</i>, 55, 230-233.</p> <p>Gracia Guillen, D. (2011). Enciclopedia de Bioderecho y Bioética. Tomo I. Cátedra Interuniversitaria Fundación BBVA - Diputación Foral de Biskaia de derecho y genoma humano. País Vasco: Universidad Deusto - Universidad Del País Vasco/Ehu.</p> <p>Rivabem, F. S. (2017). <i>Biolaw: an autonomous discipline?. Revista Bioética</i>, 25(2), 282-289.</p> <p>Zarate-Cuello, A. (2020). El virus del COVID-19 y sus desafíos en el mundo globalizado. Seminario problemas emergentes de la Bioética. Doctorado en Bioética Universidad Militar Nueva Granada.</p>	<p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 23 DE MARZO DE 2021, DEL PROYECTO DE LEY No. 077 DE 2020 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“POR LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 128 DE LA LEY 30 DE 1992 CON EL ESTUDIO DE LA BIOÉTICA”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">Decreta:</p> <p>Artículo 1º. El artículo 128 de la Ley 30 de 1992 quedará así:</p> <p>Artículo 128. En todas las instituciones de Educación Superior, estatales u oficiales, privadas y de economía solidaria, serán obligatorios el estudio de la Constitución Política, la instrucción cívica y la bioética en un curso de por lo menos un semestre. Así mismo, se promoverán prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana.</p> <p>Artículo 2º. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>

<p>Comisión Sexta Constitucional Permanente</p> <p>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</p> <p>En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el 23 de Marzo de 2021, el Proyecto de Ley No. 077 DE 2020 SENADO "POR LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 128 DE LA LEY 30 DE 1992 CON EL ESTUDIO DE LA BIOÉTICA", " según consta en el Acta No. 30, de la misma fecha</p>  <p>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS Secretario General Comisión Sexta del Senado</p>	<p>Comisión Sexta Constitucional Permanente</p> <p>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</p> <p>La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por el Honorable Senador JORGE ELIECER GUEVARA, al Proyecto de Ley No. 077 de 2020 SENADO "POR LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 128 DE LA LEY 30 DE 1992 CON EL ESTUDIO DE LA BIOÉTICA", DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO", para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p>  <p>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS Secretario General Comisión Sexta del Senado</p>
---	---

NOTAS ACLARATORIAS

NOTA ACLARATORIA AL INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 141 DE 2020 SENADO

por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional.

<p style="text-align: center;">NOTA ACLARATORIA</p> <p>Se deja constancia que el INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 141 DE 2020 SENADO "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS TENDIENTES AL FORTALECIMIENTO DEL USO DE LA BICICLETA COMO PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE URBANO, SE DESARROLLAN INSTRUMENTOS DE PEDAGOGÍA, CULTURA Y PARTICIPACIÓN Y SE PROMUEVE LA BICI - INCLUSIÓN EN EL TERRITORIO NACIONAL", se publicó en la Gaceta N. 392 de 2021, por lo tanto, se ordena nuevamente su publicación debidamente corregida el informe de ponencia para segundo debate, que por error de transcripción en la anterior publicación se omitió. De esta forma se indica que la publicación corregida se encuentra en la Gaceta del Congreso número 448 de 2021.</p> <p>Lo anterior atendiendo lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley 5ª de 1992.</p>	<p>Bogotá D.C., mayo de 2021</p> <p>Honorable Senador ARTURO CHAR CHALJUB Presidente Senado de la República Ciudad</p> <p>ASUNTO: Ponencia corregida para segundo debate al Proyecto de Ley No. 141 de 2020 – Senado, "Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional".</p> <p>Honorable Presidente,</p> <p>Atendiendo lo establecido en el reglamento del Congreso, Ley 5 de 1992, y la gentil designación que nos hicieron la Mesa Directiva de ésta Célula Legislativa, nos permitimos hacerle llegar el informe de ponencia para segundo debate del correspondiente Proyecto de Ley No. 141 de 2020 – Senado, "Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional" para que sea puesto en consideración de la Honorable Plenaria del Senado de la República.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>RUBY HELENA CHAGÜI SPATH Senadora de la República Partido Centro Democrático</p>
---	--

<p>Informe de ponencia para segundo debate en Senado del proyecto de Ley 141 de 2020 – Senado</p> <p>“Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional”.</p> <p>1. Nota aclaratoria</p> <p>Debido a que al revisar el expediente en la gaceta se identificó un error en la ponencia radicada para segundo debate, de manera particular en la transcripción del artículo 13, acogiendo el texto original y no el aprobado en el primer debate de la comisión VI del senado, se radicó nuevamente la presente ponencia corregida para que sea puesta en consideración por la honorable plenaria del Senado de la República.</p> <p>2. Antecedentes</p> <p>El presente Proyecto de Ley fue presentado el 22 de julio de 2020 ante la secretaría del honorable Senado de la República por los honorables congresistas Ciro Alejandro Ramírez Cortés, Ruby Helena Chagüi Spath, Santiago Valencia González, Oscar Darío Pérez, Alejandro Corrales Escobar, Christian Munir Garces Aljure, Andrés García Zuccardi, Alfredo Rafael Deluque, Luis Eduardo Díaz Granados, Juan David Vélez. El proyecto fue repartido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado donde se asignó como ponente a la senadora Ruby Helena Chagüi Spath. La iniciativa fue aprobada en primer debate el 13 de abril de 2021.</p> <p>3. Objeto</p> <p>El presente proyecto de ley está estructurado como una iniciativa que busca desarrollar la política pública para la promoción e inclusión de la bicicleta en el país, que, por sus características, hace parte de una cultura global hacia la interiorización de medios de transporte con cero emisiones de dióxido de carbono, permitiendo fortalecer las prácticas ecológicas del desarrollo sostenible.</p> <p>A nivel internacional la bicicleta se ha convertido en un sustituto de los medios de transporte motorizados, permitiendo expandir las preferencias de los consumidores hacia una alternativa de bajo costo, ecológicamente viable y de acceso generalizado, cuyo fin es satisfacer la demanda por movilidad en un contexto de intermodalidad.</p> <p>La iniciativa propone: desarrollar el modelo de Bici – inclusión, incentivar la cultura de uso de la bicicleta en los entornos urbanos, promover el respeto entre el ciclista, el</p>	<p>peatón y su entorno, articular las diferentes estrategias para la implementación y desarrollo de planes, proyectos y programas en infraestructura para mejorar la movilidad, expandir la oferta de ciclo – parqueaderos, incentivar el desarrollo de escuelas deportivas, crear un sello de calidad y corresponder a la participación de la sociedad civil en la construcción de ciudades sostenibles para una mejor calidad de vida.</p> <p>4. Justificación</p> <p>El proyecto de ley se sustenta en la forma como hoy pensamos el desarrollo urbano, en un sistema de ciudades ampliamente interconectadas por complejas redes de infraestructura de transporte que se empiezan a ver amenazadas por el colapso del tráfico vehicular, la generación de altos contenidos de dióxido de carbono, el deterioro progresivo de la malla vial y una pérdida relativa de planeación sobre el ordenamiento territorial que chocan con la visión de ciudades sostenibles.</p> <p>Nos encontramos inmersos en la discusión sobre múltiples preguntas en torno al desarrollo sostenible de las ciudades entre ellas están: ¿qué hacer para que las ciudades sean centros de aglomeración agradables para el desarrollo de la vida? ¿cómo pensar la ciudad desde el punto de vista microeconómico y sus efectos en las decisiones de movilidad de los consumidores? ¿cuál es el mejor camino para establecer dinámicas urbanas en con sistemas de transporte intermodal? ¿cómo medir la satisfacción de la sociedad civil con su entorno urbano? ¿cómo generar externalidades positivas frente a la implementación de medios de transporte limpios y alternativos que sirvan al interés general de los habitantes? Y por supuesto, ¿cómo incide el uso de la bicicleta en el mercado inmobiliario de la ciudad?</p> <p>Lo anterior implica que, para llevar a cabo una política pública, deben identificarse dos momentos; el factual, relacionado con las dinámicas actuales de la ciudad respecto del comportamiento de la movilidad y el contra factual, sobre el que se plantean los distintos escenarios, sobre lo que podría ser o pudiera haber ocurrido si se tomara una u otra decisión. Para ello la pregunta en sí, aloja un alto significado de valor que trasciende al evento mismo por el cual se formula un objetivo. De manera tal, que, al existir un acervo de cuestionamientos, se construyen evidentemente redes de conocimiento que constituyen la materia prima de diseño y aplicación de la política.</p> <p>Así las cosas, la justificación se halla en la clara definición de un evento para el que se está configurando un posible cambio, derivado de alternativas que converjan al desarrollo de un escenario práctico, válido y eficiente respecto de los intereses de una población o grupo de estudio.</p> <p>La bicicleta como medio de transporte por si sola no representa un problema, ni tampoco una solución, bajo el entendido de su utilización relativa de acuerdo con las</p>
<p>necesidades del usuario. En cambio, si representa un reto de acceso a las dinámicas urbanas pues para que exista un sistema de movilidad completo debe tenerse certeza sobre los medios idóneos para constituir un modelo, de ahí que la regulación sea un catalizador para cumplir con los objetivos socialmente constituidos.</p> <p>En este orden de ideas, lo que pretende este proyecto de ley, está justificado por la necesidad de una regulación que no restrinja o excluya el uso de la bicicleta, sino que por el contrario le permita transferirse como un beneficio social para el desarrollo de la vida de los habitantes. No excluye ni rivaliza, por el contrario, provee los medios sobre la libertad de elegir entre uno y otro medio de transporte y perfecciona sus dinámicas.</p> <p>5. Consideraciones</p> <p>La Bici-Inclusión, es una oportunidad que no rivaliza ni excluye los beneficios del uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte para el fortalecimiento de ciudades sostenibles. Por el contrario, se convierte en una herramienta que fortalece los procesos de planeación en un contexto de densificación de su uso. Por densificación no se hace referencia al crecimiento desordenado del parque ciclistico que supone interferencias al tráfico de peatones y automotores, sino que conlleva un sentido amplio de expansión eficiente en los viajes hacia el lugar de trabajo, los medios integrados de transporte público, la escuela o si se quiere, la actividad recreativa y formación deportiva a través de su uso. De manera que confluyan factores dinamizadores en el bienestar de la población, refiriéndonos al estado actual de su uso, nos encontramos con la siguiente afirmación:</p> <p><i>“En las ciudades de América Latina y el Caribe (ALC), el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano está creciendo significativamente y está ayudando a mejorar la movilidad, la equidad y el acceso a oportunidades socioeconómicas. El ciclismo urbano es una opción de movilidad con alto potencial para reducir algunos de los problemas de nuestras ciudades: la congestión de tráfico, la mala calidad del aire y las emisiones de gases que contribuyen al cambio climático. La bicicleta como opción de transporte contribuye al desarrollo y a la competitividad de las ciudades” BID (2015).</i></p> <p>De acuerdo con lo anterior, se identifica el punto central de este proyecto de ley; ayudar a la mejora de movilidad generando externalidades positivas para la población, respecto de los beneficios de su uso, en este caso, económicos, ambientales, eficientes e integrales. Así, por ejemplo, el uso de la bicicleta puede aportar a la reducción de la accidentalidad y mortalidad de los peatones, al tiempo que aumenta las posibilidades de una vida sana, ligada plenamente a la actividad del deporte, lo que conlleva además a la consolidación de varios escenarios de bienestar general así como a la reducción de costos sociales por efectos de la contaminación y el mal estado y comportamiento del tráfico urbano.</p>	<p>El gráfico 1 expone las áreas temáticas de una política inclusiva de la bicicleta, lo que nos permite aproximarnos a los efectos positivos de integración de varios actores que desarrollan vías de conocimiento para llegar a un modelo de transporte en el cual, importa la vida, la interacción y la conciencia social sobre el desarrollo sostenible, entre ellos, la legislación es un componente que hace parte del agregado en el sentido funcional.</p> <p>La política inclusiva de la bicicleta, se compone de 4 niveles de articulación, el primero de ellos es la capacidad instalada de infraestructura y la provisión de servicios en torno a la misma, el segundo, tiene que ver con la participación ciudadana a través de estrategias de promoción de la política, el tercero, contiene los aspectos normativos y regulación que se compone además de medidas de diseño y aplicación práctica regulatoria, y finalmente, el nivel de operación, que desarrolla, la gestión y el control del sistema de movilidad en bicicleta.</p> <p>De acuerdo con la guía de ciclo inclusión del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la conjugación de estos 4 elementos, configura el cuerpo de la política para incluir la bicicleta como medio prioritario de transporte en ciudades sostenibles.</p> <p>Gráfico 1. Áreas Temáticas de una Política Ciclo – inclusiva</p>  <p>Gráfico 1. Áreas temáticas de una política ciclo-inclusiva. Fuente: BID 2015. Guía para impulsar el uso de la bicicleta.</p> <p>La existencia de instituciones o secretarías del gobierno local con funciones asociadas</p>

exclusivamente a la bicicleta, la creación de políticas de movilidad que incluyan a la bicicleta como medio de transporte de mayor prioridad (después del peatón) y entre otras, la creación de una sensibilidad general hacia la bicicleta en las regulaciones (p. ej. en planificación urbana, en políticas ambientales, etc.).

Bogotá tiene una política de movilidad que deja clara la preferencia de la bicicleta sobre otros medios de transporte motorizados y cuenta con personal dedicado al tema en sus Secretarías de Movilidad, Desarrollo Urbano, Recreación y Deporte, y de Educación coordinando actividades y formulación de proyectos. [Guía para impulsar el uso de la bicicleta BID 2015].

No obstante, de lo anterior, el país desde 2010 ha venido pensando la ciudad como un sistema complejo de infraestructura para el desarrollo de la movilidad, en ese escenario cobra relevancia la sostenibilidad debido principalmente al colapso de los medios de transporte motorizados tradicionales, que hoy pone en aprietos el diseño logístico de tiempos de llegada a los diferentes puntos de encuentro a donde se dirigen los peatones.

El Banco Mundial, el BID y la CAF, han generado guías sobre el transporte en bicicleta, en especial aquellas cuyo contenido se dirige al sistema de bicicletas públicas.

Como se observa en el gráfico 2, las ciudades de Bogotá (611.472), Santiago (510.569), Ciudad de México (433.981) y Río de Janeiro (217.000) son las que más viajes diarios en bicicleta reportan y cuyas características corresponden a centros urbanos plenamente desarrollados que poseen áreas metropolitanas y están en algunos casos inmersos en procesos de conurbación.

Gráfico 2. Número de viajes en bicicleta reportados al día

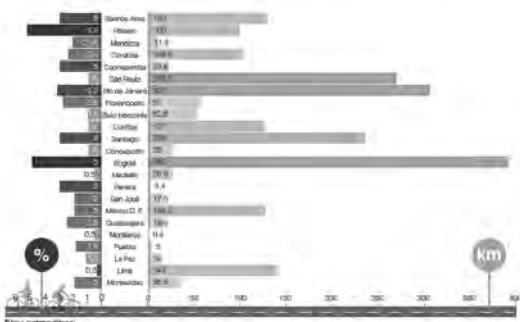


Lo anterior evidencia la relevancia de este medio de transporte en la movilidad diaria de personas y deja abierta la puerta a la necesidad de una regulación que permita organizar este tipo de modos de transporte, partiendo de la base de priorización en la pirámide de transporte a nivel agregado. Convergemos por tanto a ciudades ciclo inclusivas.

“Una ciudad ciclo-inclusiva es aquella en la que cualquier persona puede utilizar la bicicleta de manera segura y cómoda para todos sus desplazamientos. Dicho de otra manera, una ciudad ciclo-inclusiva es aquella en donde la bicicleta es una manera normalizada de transporte de todas las personas, sin importar su edad, para mujeres y hombres; para ir a trabajar o para el ocio; y para todos los periodos del día y del año” [Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas 2016 pg. 30].

Respecto de las condiciones y disponibilidad de infraestructura para el uso de la bicicleta, se entiende esta como el primer pilar sobre el que se desarrolla la dinámica del transporte, así como la provisión de servicios derivados del tránsito, como los talleres móviles para bicicletas, puntos de información, zonas de parqueo entre otros. Lo que nos remite al estado actual de KM de vías construidos, en el que Bogotá se distingue por tener la mayor cantidad de red de transferencia de carga en América Latina.

Gráfica 3. Porcentaje de viajes realizados y km de infraestructura construida.



Fuente: BID 2015. Guía para impulsar el uso de la bicicleta.

Actualmente Bogotá ha incrementado los km de vía dispuesta para ciclistas, sumando 630 km. Luego que implementara 80 km nuevos de ciclo vías segregadas, independientes y compartidas (en 1974 se implementó la primer ciclo vía en la capital). Medellín es otra ciudad con una gran apuesta por el uso de la bicicleta, así como Cali, Bucaramanga y Barranquilla. Hoy todas las ciudades capitales están desarrollando infraestructura para el uso de la bicicleta.

De acuerdo con la guía para el desarrollo de la ciclo infraestructura en Colombia, a través de la visión de varios autores, se establecen los aportes claves de las políticas ciclo inclusivas como:

- Ayuda a reducir las emisiones del transporte y mitigar el cambio climático (Dalkmann & Brannigan, 2007) ^[11] _[38P]
- Requiere el aporte de muchos menos recursos energéticos, materiales y monetarios que las alternativas motorizadas (Hook, 2006) ^[12] _[38P]
- Constituye una estrategia eficaz para mejorar la calidad del aire y el ruido (Pettinga et al., 2009) ^[13] _[38P]
- Contribuye a reducir la inseguridad y el riesgo de las calles (Jacobsen, 2003) ^[14] _[38P]
- Mejora la salud de los usuarios al hacer mayor actividad física cotidiana (Mueller et al., 2015) ^[15] _[38P]
- Facilita la convivencia y la socialización en el espacio público (Gehl, 2010).

Los factores a los que converge el uso de la bicicleta se pueden clasificar como económicos, ambientales, de género, deportivos, recreativos, culturales, cívicos, pedagógicos, saludables entre otros, que hacen parte de la formación integral de la población, así como de la organización urbana para una mayor seguridad y prevalencia de los derechos del ciclista y el peatón. Desde la sanción de la Ley 1811 de 2016, se incluyó por vez primera una iniciativa orientada al incentivo del uso de la bicicleta, con lo cual se estableció el marco de inclusión de este medio de transporte a nivel intermodal.

De ahí que, con este proyecto de Ley, se pretenda establecer la Bici-inclusión atendiendo a la necesidad urgente de repensar la ciudad en los distintos entornos de desarrollo que ello implica, entre los más importantes, el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Finalmente, citando la regulación que sobre la materia existe y se desarrolla actualmente desde el Ministerio de Transporte, se nombran las siguientes: ^[16] _[38P]

Artículo 1o, del Decreto 87 de 2011, tiene como objeto, *“la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo”.*

La Ley 1753 de 2015, se estableció unos estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados en su artículo 204, el cual reza así: *“El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional”.*

La Ley 1811 “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bici-cleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”, establece beneficios por uso intermodal del transporte público.

Artículo 2o de la Constitución Política de Colombia, el cual establece que: *“Son fines esenciales del Estado: Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”.*

Artículo 311 de la Constitución Política de Colombia, que los municipios son Entidades Estatales y misionalmente les corresponde: *“(…) prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.”*

6. Conclusiones

El desarrollo del marco normativo para la inclusión y uso de la bicicleta aún tiene un gran camino por recorrer en lo que respecta a las condiciones de seguridad ampliación de oferta para los medios dispuestos.

La intermodalidad representa unos de los retos y a su vez avances más significativos en el desarrollo de la bicicleta como medio de transporte prioritario en el país.

Es momento de articular las estrategias del Ministerio de Transporte con los planes que tienen las ciudades capitales y los municipios para el logro de modelos eficientes de uso de la bicicleta.

Las campañas pedagógicas y el desarrollo de la cultura de la bici son claves para el logro de objetivos que nos permita acercarnos cada vez más a un modelo establecido de bici-inclusión en el país.

La participación de la sociedad civil es de vital importancia para el logro de los objetivos trazados en el marco de planificación del desarrollo e implementación de políticas públicas dirigidas al uso e inclusión de la bicicleta.

El programa nacional de bicicletas públicas es un modo de acelerar la convergencia hacia el uso masivo de este medio de transporte.

7. Pliego de modificaciones

Texto aprobado en primer debate	Texto propuesto para segundo debate
"Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional".	"Por medio de la cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional".

8. Proposición

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, presentamos ponencia favorable al Proyecto de Ley No. 141 de 2020 – Senado, "Por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional" y proponemos al Honorable Senado de la República darle debate al Proyecto de Ley con modificaciones.



RUBY HELENA CHAGÚÍ SPATH
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

Texto propuesto corregido para segundo debate del proyecto de Ley 141 de 2020 – Senado

"Por medio de la cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas que fortalezcan el uso de la bicicleta como principal medio de transporte, desarrollar instrumentos de pedagogía, cultura y participación, y promover la Bici – inclusión como alternativas que permitan la articulación de los diferentes componentes de desarrollo del transporte urbano en el territorio nacional.

Artículo 2°. Bici – Inclusión. Para efectos de la presente ley, entiéndase por *Bici – inclusión*: el conjunto de alternativas, viables, eficaces y eficientes a través de las cuales se remueven barreras que impiden el crecimiento del uso de la bicicleta como modo de transporte, logrando su integración en condiciones seguras, permitiendo una red de esfuerzos integrales y continuos.

Artículo 3°. Estrategias de Bici – inclusión urbana. El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Deporte y el Departamento Nacional de Planeación, articularán procesos de intercambio de conocimiento a través de sus unidades de estudio e investigación para la generación de estrategias y/o programas que serán aplicados por las entidades gubernamentales del orden nacional, departamental y municipal y se focalizarán en la provisión de infraestructura y servicios de inclusión para el uso de la bicicleta.

Parágrafo 1°. Créese una comisión especial entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Deporte y el Departamento Nacional de Planeación cuya función será la articulación de estrategias con las entidades del orden departamental y municipal para la implementación de planes, programas y/o proyectos de Bici – inclusión.

Parágrafo 2°. Los contenidos técnicos a través de los cuales se adoptan las diferentes estrategias de Bici - inclusión – urbana estarán contenidos en los respectivos documentos y guías de aplicación, conforme a los procesos de documentación y

producción de literatura especializada.

Artículo 4°. Planes Maestros de Movilidad. Las alcaldías de ciudades capitales y las alcaldías de municipios con población superior a 50.000 habitantes, incorporarán en sus respectivos planes maestros de movilidad al desarrollo de programas de inclusión de la bicicleta como medio de transporte y propenderán por desarrollar planes de infraestructura y conectividad, derivados de las formas de transporte intermodal y Bici – inclusión. Así mismo desarrollarán los planes de movilidad sostenible que permitan articular las estrategias nacionales de Bici – inclusión urbana.

Parágrafo 1°. Los lineamientos para la promoción de prácticas y estrategias de Bici-inclusión estarán articulados con las dinámicas de transporte que para su efecto derivarán de los resultados obtenidos por lo contemplado en el artículo 3° de la presente Ley.

Parágrafo 2°. En todo caso la articulación de planes, programas y/o proyectos para fortalecer el uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte serán expuestos bajo los principios de eficiencia y seguridad de los usuarios y propietarios de este medio, así como de la concurrencia de la sociedad civil para la socialización y aportes de constitución de los mismos.


Artículo 5°. Planes de ordenamiento territorial. Las ciudades capitales y municipios mayores a 50.000 habitantes propenderán por incluir en sus respectivos planes de ordenamiento territorial (POT) y plan básico de ordenamiento territorial (PBOT) los instrumentos y mecanismos que contribuyan al desarrollo del transporte en bicicleta y la sostenibilidad ambiental, así como del uso del espacio de circulación y estacionamiento.

Parágrafo 1°. En los municipios con población menor a 50.000 habitantes, se desarrollarán estrategias, planes y/o proyectos de Bici – inclusión con fines recreativos para el fortalecimiento del turismo, el deporte y el desarrollo sostenible. Deberán estar contenidos en el esquema básico de ordenamiento territorial (EOT).

Parágrafo 2°. Las áreas metropolitanas, propenderán por establecer esquemas para la implementación del transporte en bicicleta de acuerdo con los planes intermodales de inclusión y desarrollo de infraestructura que permitan el desarrollo de movilidad sostenible.

Artículo 6°. Bici-parqueaderos. Adecúense dentro de los planes de infraestructura vial y movilidad los planes de priorización de oferta para espacios dedicados al estacionamiento de bicicletas a través de bici – parqueaderos.

Parágrafo 1. En ningún caso los estacionamientos para bicicleta podrán ubicarse en zonas donde interfieran con el flujo peatonal y vehicular, o afecten la concurrencia de

<p>tránsito urbano, de acuerdo con las prohibiciones contenidas en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1811 de 2016.</p> <p>Parágrafo 2°. Los estacionamientos públicos y privados, deberán dar cumplimiento a un mínimo de plazas disponibles para bicicletas de no menos del 5% de su infraestructura disponible.</p> <p>Parágrafo 3°. Las edificaciones de propiedad horizontal deberán garantizar la disponibilidad de bici – parqueaderos en procura de la seguridad y acceso para usuarios y propietarios de este medio de transporte. En todo momento podrán acordar con la junta de propietarios las condiciones de disponibilidad y uso de los mismos.</p> <p>Parágrafo 4°. A partir de seis (6) meses después de la promulgación de esta ley, el gobierno nacional reglamentará las condiciones de funcionamiento de los bici-parqueaderos de acuerdo con la oferta disponible y la aplicación de las respectivas recomendaciones para su desarrollo y uso.</p> <p>Parágrafo 5° Sello de calidad y reconocimiento de Bici inclusión. Créese el sello de calidad y reconocimiento de bici- parqueaderos en el marco de la <i>Bici – inclusión</i> para aquellos establecimientos que dediquen parte o la totalidad de su infraestructura a la prestación de este servicio, el cual hará parte de las buenas prácticas en materia de movilidad y desarrollo sostenible. El Ministerio de Transporte se encargará de la expedición, condiciones y promoción de dicho sello.</p> <p>Artículo 7°. Concesiones. Las concesiones viales que actualmente operan en el país y aquellas que surjan de negociaciones futuras, contemplarán y desarrollarán dentro de sus planes de inversión la construcción de infraestructura adecuada para la circulación de bicicletas en el marco de seguridad y complementariedad de los planes de interconexión vial tendientes a la intermodalidad de los sistemas de transporte.</p> <p>Parágrafo 1°. Coordinarán con las alcaldías municipales, distritos y gobernaciones las estrategias, planes y programas de infraestructura para la Bici- inclusión de acuerdo a la provisión de infraestructura y servicios para el desplazamiento y seguridad de los bici usuarios.</p> <p>Artículo 8°. Proyectos Tipo. El gobierno nacional, priorizará y ampliará la oferta y ejecución de proyectos que se originen de la necesidad de cobertura de infraestructura y provisión de servicios para el tránsito de bicicletas, en el marco de la interconexión vial en zonas de alto flujo en entornos municipales.</p> <p>Artículo 9°. Programa Nacional De bicicletas Compartidas El Ministerio de Transporte, fortalecerá, promoverá y desarrollará el <i>programa nacional de bicicletas compartidas</i> de acuerdo con la aplicación de los planes piloto en las diferentes</p>	<p>localizaciones del territorio nacional en articulación con los gobiernos departamentales y municipales. Será la autoridad encargada del desarrollo del programa.</p> <p>Artículo 10°. Bici – Cultura. Establézcase el programa de Bici-Cultura, desarrollado por las secretarías de movilidad y tránsito de las diferentes ciudades y municipios del territorio nacional, a través del cual se implementarán contenidos de pedagogía y campañas dirigidos al cumplimiento de normas de convivencia entre el ciclista, el peatón y su entorno, fundamentadas en la promoción de buenas prácticas en el uso seguro de este medio de transporte, el respeto por las normas de tránsito, así como en el cuidado de la infraestructura dispuesta, el respeto por el medio ambiente, y aquellas manifestaciones de interés general sobre el bienestar de la población. Se hará uso de los medios de comunicación audiovisuales, radio difusores y escritos para sus fines.</p> <p>Parágrafo 1°. Las empresas del sector público y privado incentivarán el desarrollo de una Bici – Cultura, en sus empleados promoviendo campañas pedagógicas sobre el uso y buenas prácticas de este medio de transporte.</p> <p>Artículo 11° Participación de la sociedad civil. Las organizaciones de usuarios de bicicleta, representantes de la sociedad civil y población en general, harán parte integral de las estrategias y programas de desarrollo de entornos seguros para el uso de la bicicleta y promoción de una cultura ciudadana en torno a la Bici – inclusión.</p> <p>Artículo 12°. Escuelas Deportivas de Ciclismo. El Ministerio del Deporte adelantará estrategias para el fortalecimiento de las escuelas deportivas de ciclismo y el desarrollo de planes integrales de adopción de la bicicleta en las instituciones de educación primaria, básica y media secundaria, así mismo coordinará actividades con las alcaldías municipales para la formación deportiva.</p> <p>Artículo 13°. Aplicaciones para el uso de bicicletas. Las autoridades de tránsito terrestre a las que hace referencia la Ley 769 del 2012, promoverán el uso de aplicaciones que contribuyan a la difusión de la bicicleta en el país y aporten a la seguridad y buen uso de este sistema de transporte.</p> <p>Artículo 14°. El gobierno nacional reglamentará en el primer año de sancionada esta ley, los mecanismos de producción de estadísticas de uso de la bicicleta, impacto, desarrollo, población ciclista entre otros.</p> <p>Artículo 15° Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga aquellas que le sean contrarias.</p>
 <p>RUBY HELENA CHAGÜI SPATH Senadora de la República Partido Centro Democrático</p>	<p>Referencias</p> <p>Banco Mundial (2020). La COVID-19 (coronavirus) hunde a la economía mundial en la peor recesión desde la Segunda Guerra Mundial. Recuperado de: https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/06/08/covid-19-to-plunge-global-economy-into-worst-recession-since-world-war-ii</p> <p>Banco de la República (2020). Impacto económico regional del Covid- 19 en Colombia: un análisis insumo-producto. Recuperado de: https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser_288</p> <p>Forbes Colombia (2020). Ventas de las pymes han bajado un 65% en Colombia, según reporte. Recuperado de: https://forbes.co/2020/04/23/negocios/ventas-de-las-pymes-han-bajado-un-65-en-colombia-segun-reporte/</p> <p>Google (2020). Noticias COVID-19. Recuperado de: https://news.google.com/covid19/map?hl=es-419&gl=CO&ceid=CO:es-419</p> <p>Organización Mundial de la Salud (2020). Alocución de apertura del Director General de la OMS en la rueda de prensa sobre la COVID-19 celebrada el 11 de marzo de 2020. Recuperado de: https://www.who.int/es/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19-11-march-2020</p> <p>Confecámaras (2019). Encuesta de las Cámaras de Comercio sobre el Impacto de la Covid-19 en las empresas colombianas. Recuperado de: http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf</p> <p>Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Aliados: Unión Europea, MINCIT y PNUD. Encuesta-Mipymes Reactivación Productiva-junio26. Recuperado de: https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf</p> <p>Site Marca (2012). En medio de la crisis, los españoles lanzan la campaña hecho en España. Recuperado de: https://www.sitemarca.com/en-medio-de-la-crisis-los-espanoles-lanzan-la-campana-hecho-en-espana/</p> <p>Gráficas</p> <p>Encuesta de las Cámaras de Comercio sobre el Impacto de la Covid-19 en las empresas colombianas. Recuperado de:</p>

<p>http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf</p> <p>Las principales ayudas que solicitan los empresarios al gobierno. Recuperado de: http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf</p> <p>Solicitud ayudas del Gobierno nacional. Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Aliados: Unión Europea, MINCIT y PNUD. Encuesta- Mipymes Reactivación Productiva-junio26. Recuperado de: https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf</p> <p>Principales acciones para impulsar la formalización empresarial y lograr la reactivación de las empresas. Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Aliados: Unión Europea, MINCIT y PNUD. Encuesta-Mipymes Reactivación Productiva-junio26. Recuperado de: https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf</p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;"> <p>CONTENIDO</p> </div> <p style="text-align: center;">Gaceta número 448 - Martes 18 de mayo de 2021 SENADO DE LA REPÚBLICA PONENCIAS</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 85%;"></th> <th style="width: 15%; text-align: right; vertical-align: bottom;">Págs.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Informe de ponencia para primer debate y texto aprobado en segundo debate del Proyecto de acto legislativo número 037 de 2021 Senado - 508 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 138 de la Constitución Política de Colombia.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">1</td> </tr> <tr> <td>Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto para segundo debate y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 77 de 2020 Senado, por medio del cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética.....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">3</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">NOTAS ACLARATORIAS</td> </tr> <tr> <td>Nota aclaratoria al informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 141 de 2020 Senado, por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">6</td> </tr> </tbody> </table>		Págs.	Informe de ponencia para primer debate y texto aprobado en segundo debate del Proyecto de acto legislativo número 037 de 2021 Senado - 508 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 138 de la Constitución Política de Colombia.	1	Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto para segundo debate y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 77 de 2020 Senado, por medio del cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética.....	3	NOTAS ACLARATORIAS		Nota aclaratoria al informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 141 de 2020 Senado, por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional.	6
	Págs.										
Informe de ponencia para primer debate y texto aprobado en segundo debate del Proyecto de acto legislativo número 037 de 2021 Senado - 508 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 138 de la Constitución Política de Colombia.	1										
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto para segundo debate y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 77 de 2020 Senado, por medio del cual se modifica el artículo 128 de la Ley 30 de 1992 con el estudio de la bioética.....	3										
NOTAS ACLARATORIAS											
Nota aclaratoria al informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 141 de 2020 Senado, por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici - inclusión en el territorio nacional.	6										