



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - Nº 1086

Bogotá, D. C., viernes, 2 de agosto de 2024

EDICIÓN DE 30 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 069 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se declara como patrimonio cultural y turístico a los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, en el departamento del Tolima, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., julio de 2024

Presidente

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Cámara de Representantes

Secretario

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretaria General

Cámara de Representantes

Asunto: Presentación del proyecto de ley, por medio del cual se declara como patrimonio cultural y turístico a los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, en el departamento del Tolima, y se dictan otras disposiciones.

En ejercicio de la facultad prevista en el artículo 140 numeral 1 de la Ley 5ª de 1992, presento a consideración del Congreso de la República el proyecto de ley, por medio del cual se declara como patrimonio cultural y turístico a los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, en el departamento del Tolima, y se dictan otras disposiciones, con el fin de surtir el respectivo trámite legislativo.

En vista de lo anterior, presentamos el presente proyecto a consideración de la Cámara de Representantes, para iniciar el trámite

correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la ley.

De las y los Honorables Congressistas,

 OLGA BEATRIZ GONZÁLEZ CORREA Representante a la Cámara Partido Liberal Colombiano	 GABRIEL ERNESTO PARRADO DURÁN Representante a la Cámara por el Meta Pacto Histórico - PDA
 CARMEN RAMÍREZ BOSCÁN Representante a la Cámara Curul Internacional	 SANDRA BIBIANA ARISTIZABAL SALEG Representante a la Cámara Partido Liberal Colombiano
 MARTHA LISBETH ALFONSO JURADO Representante a la Cámara por el Tolima Coalición Alianza Verde - Pacto Histórico	 ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS
 LEYLA MARLENY RINCÓN TRUJILLO Representante a la Cámara por el Huila Pacto Histórico	 JHR Jolían Lopez
 Tamera Angulo Pardo	 Gildardo Silva H
 Alvaro L. Rueda Partido Liberal - S+der	 J. Rueda
 Carlos Ardillo	 Wilmer Castellanos P. Verde

Manica del Mar Presento Manica del Mar P. ✓	Doi con tus ✓
Andrés C. Calvo ✓	Esteban Jarama ✓
Juan Carlos ✓	Hector David Ch. ✓
✓	Heráclito ✓

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY NÚMERO 069 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se declara como patrimonio cultural y turístico a los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, en el departamento del Tolima, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Declárese, reconózcase y exáltese como Patrimonio Cultural y Turístico a los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita en el departamento del Tolima.

Artículo 2º. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Cultura, en coordinación con el Departamento del Tolima, contribuirá a la salvaguarda, preservación, fomento, promoción, protección, divulgación, desarrollo y sostenibilidad de los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita como territorios que representan un valor geográfico, histórico y arquitectónico para el país.

Artículo 3º. Autorícese al Gobierno nacional para que, a partir de la vigencia de la presente ley y de conformidad con los artículos 334, 339 y 341 de la Constitución Política, efectúe las asignaciones presupuestales en la cuantía necesaria, para que sean incorporadas en las leyes de presupuesto, ley de apropiaciones y Plan Nacional de Desarrollo, los recursos requeridos para dar cumplimiento a la presente ley.

Artículo 4º. El Gobierno nacional impulsará y apoyará ante otras entidades públicas o privadas, nacionales e internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a las adiciones presupuestales destinadas para la divulgación y promoción de los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita.

Artículo 5º. El Ministerio de Cultura, en coordinación con las autoridades locales de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, desarrollará planes y programas específicos para la

conservación y restauración de los bienes culturales y arquitectónicos de estos municipios.

Artículo 6º. Se promoverá la participación activa de las comunidades locales en la planificación y ejecución de proyectos culturales y turísticos, garantizando que estos respeten y preserven las tradiciones y el patrimonio local.

Artículo 7º. El Gobierno nacional fomentará la creación de rutas turísticas que incluyan a los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, destacando su valor cultural, histórico y arquitectónico, y promoviendo el turismo sostenible.

Artículo 8º. Se establecerán incentivos fiscales y financieros para las empresas y organizaciones que inviertan en proyectos de conservación y promoción del patrimonio cultural y turístico de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita.

Artículo 9º. El Ministerio de Educación, en coordinación con el Ministerio de Cultura, incorporará en los planes de estudio de las instituciones educativas de los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita contenidos relacionados con la importancia de la conservación del patrimonio cultural y turístico.

Artículo 10. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Cultura y en coordinación con las autoridades locales, realizará campañas de sensibilización y educación dirigidas a la población sobre la importancia del patrimonio cultural y turístico, y las formas de contribuir a su preservación.

Parágrafo. Se fomentará el turismo cultural mediante la promoción y organización de actividades que promuevan el interés por la cultura y el patrimonio de estos municipios. Estas actividades incluirán, pero no se limitarán a, visitas a sitios históricos, monumentos, museos y otros lugares de interés cultural.

Artículo 12. Para la ejecución de los proyectos de conservación, restauración y promoción del patrimonio cultural y turístico de los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Cultura, en coordinación con el Departamento del Tolima, gestionará la asignación de recursos financieros necesarios.


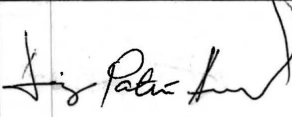
Además de las asignaciones presupuestales establecidas en el artículo 3º, se buscarán fuentes de financiación adicionales, tanto públicas como privadas, nacionales e internacionales. Se podrán establecer convenios y alianzas con organismos internacionales, entidades privadas y organizaciones no gubernamentales que tengan como objetivo la preservación del patrimonio cultural y el fomento del turismo.

Para asegurar la sostenibilidad financiera de los proyectos, se promoverá la creación de fondos específicos destinados a la conservación y promoción del patrimonio cultural y turístico, así como la implementación de incentivos fiscales y

otros beneficios para las entidades que contribuyan económicamente a estos fines.

Artículo 13. La presente ley entrará en vigencia a partir de su publicación.

Cordialmente,

 OLGA BEATRIZ GONZÁLEZ CORREA Representante a la Cámara Partido Liberal Colombiano	 GABRIEL ERNESTO PARRADO DURÁN Representante a la Cámara por el Meta Pacto Histórico - PDA
 SÁNDRA BIBIANA ARISTIZABAL SALEG Representante a la Cámara Partido Liberal Colombiano	 Martha Lisbeth Alfonso Jurado Representante a la Cámara por el Tolima Coalición Alianza Verde - Pacto Histórico
 ERMES EVELIO PETE VIVAS Representante a la Cámara por el Cauca Pacto Histórico - MAIS	 LEYLA MARLENY RINCÓN TRUJILLO Representante a la Cámara por el Huila Pacto Histórico
 Tamara Acosta Pacto Histórico PDA	

 Alvaro Rueda Partido Liberal - Sder	
 Carlos Ardila	 Wilmer Castellanos Poveda
Manica del Mar P Manica del Mar Pizarro	Daley Torres
 Andrés Calle	 Alita Sánchez Santander
 Juan Carlos	 Hector D. Chaperro
 J. Palacios	 H. Rodríguez
 H.R. Jolán López	

I. CONSIDERACIONES GENERALES

a) Objeto del proyecto de ley

La presente iniciativa legislativa busca declarar a los municipios de Ambalema, Honda y Mariquita, en el departamento del Tolima, como patrimonio cultural y turístico, con el fin de preservar y proteger su valor histórico, cultural y arquitectónico, así como fomentar su conservación, restauración y promoción para las futuras generaciones.

b) Descripción general

Los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, en el departamento del Tolima, se destacan por ser territorios que poseen características en común, gracias a su ubicación estratégica entre la cordillera Oriental y la cordillera Central, a lo largo del río Magdalena. Así, dan lugar a una gran riqueza paisajística reflejada en ecosistemas como el bosque seco tropical que predomina en esos territorios y promueven, de esa manera, espacios únicos y esenciales para el desarrollo de la vida humana, de la flora y de la fauna.



Imagen 1: Mapa Político Departamento del Tolima.

A partir de su comunicación con el río Magdalena, que es conocido como la principal ruta fluvial del Caribe, estos municipios en la época colonial pudieron desarrollar toda su vida en sociedad en torno a este. Para el caso de Ambalema y Honda, se demostró un fuerte auge del comercio nacional; gracias a sus puertos que les permitían impulsar diferentes tipos de comercio. De esta manera, gracias a diferentes embarcaciones, fue posible recorrer el río e iniciar la creación de rutas que comunicaban con otros territorios del país. Con respecto al municipio de Ambalema, garantiza la comunicación con la capital, a pesar de considerarse para ese entonces un recorrido inaccesible.

Culturalmente, Ambalema, Honda y Mariquita, se destacan por su patrimonio histórico, con un trasegar que se remonta a la época colonial, en donde se conserva la arquitectura colonial y republicana, así como tradiciones culturales arraigadas en la comunidad. Sus calles empedradas, iglesias históricas, plazas y museos ofrecen una ventana al

pasado colonial y republicano de Colombia; con ello, atraen a visitantes interesados en la historia y la cultura del país. En este sentido, dentro de todo su bagaje histórico y cultural se demuestra la gran influencia que estos municipios obtuvieron de su legado colonial, expresado principalmente en su infraestructura pública y la arquitectura de sus inmuebles. De ella se destacan sus calles empedradas, grandes casonas sostenidas por grandes columnas, paredes de madera, techos altos, balcones altos, entre otros. Consecuentemente, muchos de estos inmuebles se han convertido en lugares que promueven el arte y divulgan el trasegar histórico de su territorio. En términos turísticos, la combinación de su belleza natural y su herencia cultural los convierte en destinos atractivos para los viajeros, siendo posible disfrutar de actividades al aire libre como: senderismo o trekking, avistamiento de aves, rafting y paseos en bote por los ríos Magdalena y Gualí; así como explorar los sitios emblemáticos de la región.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

Municipio de Ambalema

Está localizado al nororiente del departamento del Tolima. Fundado por Lesmes Espinoza en 1627, posteriormente Luis Serdino y Monzón fijó en 1656 los límites del resguardo de Ambalema, origen del actual municipio, erigido como tal en 1776.

Está localizado en la margen izquierda del río Magdalena; sus tierras están regadas, además, por los ríos Recio, Venadillo y Lagunilla. Este municipio tolimense fue declarado Monumento Histórico Nacional en 1980, debido a su patrimonio arquitectónico. Las actividades económicas de mayor importancia son la agricultura, la ganadería y el comercio. Los principales cultivos son los de arroz, algodón y ajonjolí. La actividad tabacalera marcó el desarrollo de la ciudad influyendo directamente en su proceso de consolidación urbana, ya que implicó que tanto sus habitantes como la mayoría de sus construcciones se dedicaran a esta industria.

Ambalema es considerado como un municipio con un gran legado histórico, debido a su influencia española e inglesa en las épocas de la colonización, que provocaron que más adelante estas incidieran de manera directa en su enfoque cultural, en su organización territorial y en la infraestructura del municipio. (Gobernación del Tolima, s.f.)



Imagen 2: Municipio de Ambalema - Tolima.

Su interés cultural se manifiesta a través de su arquitectura colonial bien conservada, que refleja la influencia española en la región desde el siglo XVI, donde las pintorescas calles empedradas y las casas antiguas son testigos de un pasado lleno de historias y eventos que han moldeado la identidad de este pueblo. Por esta razón, Ambalema fue declarado “Monumento Histórico Nacional” por Decreto número 776 del 2 de abril de 1980; a su vez el municipio fue denominado como “Las Mil y una Columnas”, debido a sus típicas tejas de barro, largos andenes sombreados y altos techos, que soportan las jornadas de calor del día a día. Dicho lo anterior, la importancia cultural de Ambalema radica en su capacidad para mantener vivas las tradiciones del pasado, mientras abraza la modernidad; esto la convierte en un destino culturalmente enriquecedor en el corazón del departamento del Tolima. (Campo).

Ambalema, en razón de su trasegar histórico marcado por el tabaco y la exportación del mismo, se destaca por su arquitectura, la cual sufrió una suerte de simbiosis entre las técnicas constructivas tradicionales como el bahareque, con las imposiciones venidas de fuera como la arquitectura inglesa, que dejó como legado el centro histórico del municipio representado por edificios emblemáticos como la Casa Inglesa, la Factoría y, en general, un conjunto homogéneo de viviendas con columnas y mezclas arquitectónicas que le proporcionan autenticidad a su conjunto.

<https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/1247/1955>

Algunos de los atractivos turísticos de este municipio son:

La casa inglesa

La casa inglesa se percibe como una infraestructura de gran importancia cultural para el municipio, considerando que allí se estableció la primera entidad bancaria de toda Sudamérica y más adelante su funcionamiento estuvo vinculado a servicios sociales, religiosos y educativos. Fue construida a finales del siglo XIX y destaca por su arquitectura colonial británica que se estableció en Colombia durante esa época. Su interés cultural radica en varios aspectos, representa un testimonio tangible de las influencias extranjeras que llegaron a Colombia durante el auge del comercio internacional en el siglo XIX; se destaca también, la presencia de la arquitectura británica, que refleja a su vez la conexión comercial entre Colombia y el Reino Unido, así como la influencia de la ingeniería y la tecnología británica, en la construcción de infraestructuras en el país. Tiene un área de 17.000 m², cuenta con dos plantas, encerrada en toda su extensión en tapias de adobe y tierra para protegerlos de las lluvias; sus techos construidos en maderas redondas y rojizas y todos cubiertos con tejas de barro asado; sus paredes y bases fueron hechas de adobe de calicanto y tierra; todas sus puertas son en madera de muy buena calidad como son comulá y guayacán. (Gobernación del Tolima, s.f.)

Factoría La Patria

Hace parte de la historia del auge de la industria en el municipio, ya que su construcción data de inicios del siglo XIX, la cual fue destinada a la fabricación de tabacos y cigarrillos. En la actualidad la fábrica ha sido inmortalizada gracias a la preservación de los elementos de su interior, en donde es posible evidenciar diferentes herramientas de prensado para las hojas de tabaco, como la clueca, el puro y la calilla. A pesar del incendio que soportó la fábrica en 1928, que ocasionó una gran afectación a la población ambalemuna al perder cantidades exuberantes de tabaco listas para su exportación, el inmueble se mantuvo en pie y se preservaron muchas piezas que permiten transmitir su legado histórico. En su interior aún se observan elementos que se utilizaban para la fabricación del tabaco. El valor histórico de la Factoría La Patria se evidencia en las prácticas industriales del siglo XIX, considerando que hacia el año en 1835 la gran producción de tabaco en el municipio impulsó los envíos internacionales de hoja de tabaco, generando la necesidad de la creación de un banco propio que llevara control de toda esa bonanza económica.

La Estación del Ferrocarril

Es conocida como obra arquitectónica para el transporte por excelencia de los Ambalemunos y de la llamada RUTA MUTIS. Funcionó como punto para la entrada y salida del tabaco que se transportaba a otros lugares. La estación actual fue construida en dos niveles en 1936. El edificio evoca el estilo arquitectónico “Art Decó”, que es conocido como la interacción entre líneas horizontales y verticales, mediante la cual, se crea una sensación de movimiento y dinamismo en la arquitectura. Allí funcionaban bodegas de almacenamiento de tabaco y carbón, era el punto de recepción diaria de carga proveniente de La Dorada y Barranquilla. Se despachaba hacia Bogotá, La Costa Atlántica, Ibagué, Armenia, Girardot y Neiva. (Colombia el país de la belleza, s.f.)

1. Municipio de Honda

Conocida como “Ciudad de la Paz” o “Ciudad de los Puentes”. Sus tierras fueron descubiertas por Gonzalo Jiménez de Quesada, Nicolás de Federman y Sebastián de Belalcázar junto con el Capitán Antonio Lebrija y Juan de San Martín; no fueron producto de una clásica fundación española. La arquitectura colonial es una huella imborrable de su pasado. Transitar desprevenidamente por sus calles coloniales evoca la Cartagena antigua o Andalucía en España. Honda Tolima paraíso natural, patrimonio histórico de Colombia, guarda un pasado lleno de leyendas y gloria, su desarrollo es creciente en la industria del turismo. (Gobernación del Tolima, s.f.) Honda fue el primer puerto fluvial del país cuyo auge se prolongó hasta principios del siglo XX. Está ubicado en medio de la Cordillera Central y la Cordillera Oriental en el Valle del río

Magdalena que en esta región se denomina Valle del Magdalena Medio.



Imagen 3: Municipio de Honda.

La ciudad, por su histórico desempeño en el área comercial del país, ha llevado siempre una actividad cultural y artística muy dinámica, aunque descendió notablemente en los años 20, pero su pasado ha despertado virtudes artísticas en varios de sus hijos, sobre todo en pintura, literatura y música.

Honda tiene una oficina de Cultura y Turismo. Cuenta además con el Museo Alfonso López Pumarejo, el Museo del Río Magdalena y el Centro Cultural del Banco de la República. Por otra parte, ha sido centro de grabaciones de diferentes telenovelas.

Honda tiene arquitectura virreinal dejada por los españoles. Algunas edificaciones que datan de la época colonial son: La calle de las Trampas, la catedral de Nuestra Señora del Rosario. Arquitectura Republicana; Puente Navarro, plaza de mercado. El centro histórico comprende los barrios Alto del Rosario, El Retiro, El Carmen y parte de Pueblo Nuevo, de arquitectura española. Este centro tiene parecido con los de Cartagena de Indias, Mompox, Popayán, Villa de Leyva, Tunja y el barrio La Candelaria de Bogotá. La ciudad más similar no solo arquitectónicamente sino también por clima y cercanía es Guaduas (Cundinamarca).

Algunos lugares de interés del municipio de Honda son:

Puente Navarro

Tiene más de 100 años, es el más antiguo de Sudamérica. Declarado Monumento Nacional en 1994 mediante Decreto 936, gracias a sus méritos técnicos y estéticos y la relevancia que para la historia Nacional ha tenido esta importante obra de ingeniería. Construido entre los años de 1894 a 1898 e inaugurado el 16 de enero de 1899, une a los departamentos de Tolima y Cundinamarca. Su majestuosidad y arquitectura lo hacen único en el contexto suramericano. (Gobernación del Tolima, s.f.)

El puente tiene una estructura de hierro y acero del tipo llamado Cantilever de cornisa, con una longitud de 167.65 m, 5.20 m de ancho y una altura de 18.30 m sobre el río. Fue comprado en Nueva

York, a la misma empresa que construyó el de la ciudad de San Francisco.



Imagen 4: Puente Navarro Honda – Tolima.

Calle de Las Trampas

Posee una topografía sinuosa y en zigzag, con un piso en piedra evocando las construcciones Andaluzas. Allí nacen o mueren cuevas como la Zaldúa, Owen, San Francisco, y callejones como San José y La Broma. Esta calle es un atractivo para propios y turistas, y se encuentra dentro del “Centro Histórico”.



Catedral de Nuestra Señora del Rosario

Data de mediados del siglo XVII, ya que se “inició su construcción en 1652, obra financiada con los peajes sobre el río Magdalena y los aportes de los vecinos. Desde el siglo XVIII ha prestado sus servicios religiosos a los fieles de la Villa de Honda. Construcción imponente que invita a propios y a visitantes a conocerla, posee contrafuertes, cúpula, tres naves, casa curial y torre central. (Gobernación del Tolima, s.f.)

Museo del Río Magdalena

El Museo del Río Magdalena en el municipio de Honda es un destino turístico de gran interés y relevancia debido a su papel en la preservación y difusión del patrimonio natural asociado con el río Magdalena, se encuentra ubicado estratégicamente a lo largo de las orillas del río, ofreciendo a los visitantes la oportunidad de explorar y comprender la importancia histórica, económica y cultural de esta vía fluvial para la región. A través de exhibiciones interactivas, exposiciones temáticas y actividades educativas, el museo permite a los visitantes

sumergirse en la fascinante historia y los aspectos ambientales del cuerpo hídrico protagonista del departamento. (Gobernación del Tolima, s.f.)



Imagen 6: Museo del río Magdalena Honda – Tolima.

Su importancia se evidencia frente a la labor que desempeña en razón a su interpretación del ecosistema fluvial, destacando la diversidad de flora y fauna que habita al interior y alrededor del río, de manera que los visitantes pueden aprender sobre la importancia de la conservación del río y su cuenca, así como los desafíos ambientales que enfrenta este importante recurso hídrico. Además, el museo ofrece experiencias turísticas únicas, como paseos en bote por el río Magdalena y visitas guiadas a sitios históricos y naturales cercanos, posibilitando explorar la belleza escénica de la región mientras aprenden sobre su historia y su relación con el río. Frente a su categoría geográfica, se connota el Río Magdalena como una vía fluvial crucial para el comercio, el transporte y la comunicación en el país. En el caso de Honda, se concibe como una arteria comercial vital durante la época colonial y el siglo XIX, conectando la región con otras partes de Colombia y facilitando el intercambio de bienes y productos. En este espacio, funcionó durante más de dos siglos “La bodega El Retiro o Puerto de El Retiro”, que prestaba sus servicios a los mercaderes de la Villa en el Alto Magdalena, atracaban y zarpaban bergantines, barcos a vapor, champanes, canoas, piraguas.

Casa Museo Alfonso Pumarejo

La Casa Museo Alfonso Pumarejo en el municipio de Honda es un punto de interés cultural y patrimonial de gran importancia, está ubicada en el corazón del centro histórico del municipio. Su importancia radica en su conexión con la historia que data del siglo XVIII, momento en el cual, el inmueble era destinado para actividades de comercio y varias de sus habitaciones eran locales de ferretería. Más adelante fue dispuesta como un espacio para inmortalizar el trasegar histórico del municipio, no solamente a través de su ostensible arquitectura colonial, caracterizada por techos altos y balcones de madera, sino también por la preservación de muebles antiguos, utensilios de cocina e instrumentos propios de la época que demuestran sus dinámicas cotidianas (Fondo Nacional de Turismo, 2014).

De este modo, el museo también sirve como centro cultural y educativo, ofreciendo programas y actividades para que los visitantes aprendan más sobre la historia y la cultura de Honda.

Talleres, conferencias y exposiciones temporales complementan la experiencia de la visita, brindando una visión más completa y enriquecedora del patrimonio cultural de la región. De acuerdo con lo dispuesto por la Gobernación del Tolima (2021). La Casa Museo Alfonso Pumarejo es mucho más que un edificio histórico, es un lugar que encapsula la esencia misma de Honda y su legado cultural, cuya preservación y promoción son fundamentales para garantizar que las generaciones futuras puedan apreciar y valorar la rica historia y la identidad única de este encantador municipio colombiano. Actualmente la Casa Museo es asesorada y controlada por Museos Nacionales y el Instituto Nacional de Vías, manteniéndose como un sitio cultural para los habitantes de Honda y para los visitantes; gracias a sus espacios para exposiciones de pintura, fotografía y caricaturas, talleres, conferencias y teatro (Fondo Nacional de Turismo, 2014). En cuanto a su valor arquitectónico, se destacan los techos altos de tejas, balcones de madera tallada, ventanas enrejadas y patios interiores adoquinados que reflejan la influencia de la arquitectura española colonial en la región y proporcionan un ejemplo auténtico de la construcción vernácula de la época.

2. Municipio de San Sebastián de Mariquita

Ubicado en el norte del departamento de Tolima, a una altitud de 495 m s. n. m., su temperatura promedio es de 26 °C. Fue fundado el 28 de agosto de 1551 por el capitán Francisco Núñez Pedroso y alcanzó una cierta importancia durante el virreinato por la actividad minera. Tras el declinar de las minas de oro y plata, perdió importancia comercial, que comenzó a recobrar luego de la catástrofe de su municipio vecino Armero. Epicentro de la Ruta Mutis y Centro Histórico. Este municipio tiene varios asentamientos españoles importantes que se encontraban debido a su proximidad al río Magdalena. El conquistador español Gonzalo Jiménez de Quesada falleció y estuvo enterrado aquí hasta que reubicaran sus restos en Bogotá. Gracias a la gran cantidad de frutas que se cultivan en este municipio se ha ganado el nombre de La Capital Frutera de Colombia, es visitada frecuentemente por personas que encuentran un lugar paradisíaco, para descansar conocer y divertirse; su clima, su gente, sus recursos hídricos, su flora, el mangostino, han hecho de San Sebastián de Mariquita el lugar preferido de turistas de Colombia y el mundo. (Gobernación del Tolima, s.f.)



Imagen 7: Municipio de San Sebastián de Mariquita - Tolima.

Mariquita es un municipio que cuenta con varios sitios de interés histórico y turístico, en donde se puede apreciar la arquitectura colonial de la zona: La Ermita, la iglesia de San Sebastián, la Casa de la Moneda, el parque principal, la Casa Mutis, las ruinas de Santa Lucía, la pila de los ingleses, la casa de los virreyes, la casa de los jesuitas, la mansión de Gonzalo Jiménez de Quesada, y la finca campestre Peniel que ha recogido la historia del municipio y la comparte día a día con nativos de la región, turistas y visitantes.

Mariquita posee un rico interés cultural que se refleja en su historia, tradiciones y patrimonio cultural al contar con una herencia arraigada en la época colonial y una mezcla de influencias indígenas, africanas y españolas, ofrece una ventana al pasado y un testimonio vivo de la diversidad cultural de la región. Uno de los aspectos más destacados del interés cultural de Mariquita es su arquitectura colonial, cuyo centro histórico se encuentra adornado con hermosas casonas, iglesias y plazas que datan de la época colonial española.

A su vez, este municipio es un destino turístico de gran interés gracias a su participación en la Ruta Mutis y a sus diversos atractivos naturales, como cascadas y paisajes pintorescos que direccionaron los pasos del botánico José Celestino Mutis, quien exploró la región colombiana en el siglo XVIII en busca de especies vegetales y encontrando en Mariquita un territorio esencial para este recorrido debido a su ubicación estratégica y su rica biodiversidad.

Además, ofrece una variedad de atractivos naturales como las diferentes cascadas y caídas de agua que salpican el paisaje de la región y que permite a sus habitantes y turistas la oportunidad de involucrarse en actividades al aire libre como senderismo, trekking, observación de aves y paseos en bote que proporcionan tranquilidad y conexión con la naturaleza.

Algunos atractivos turísticos son:

La Ermita del Señor de los Milagro

La ermita de Mariquita forma parte del patrimonio histórico de esta ciudad que está integrado por la iglesia de San Sebastián y algunas cosas coloniales. La ermita alberga un Cristo español, la imagen refleja con intensa viveza un cuerpo desfigurado por las torturas y los azotes que sufrió el Redentor en su doloroso martirio. El altar está adornado con elementos de su pasión. Exhibe el escudo del rey Felipe II. Se compone de un águila que tiene dos cabezas. Durante el gobierno de este soberano se construyó aquel sitio de recogimiento católico. A pesar de ser una infraestructura que data de mediados del siglo XVI se encuentra en un excelente estado de conservación, posibilitando que muchos fieles y miles de turistas puedan vislumbrar todos los detalles coloniales de su construcción y toda la composición artística que la integra en su interior. La construcción de la iglesia fue ordenada por el conquistador español Sebastián de Belalcázar

como un acto de gratitud después de sobrevivir a un peligroso cruce del río Magdalena en 1.550 y a partir de ese momento se conoce como un punto de referencia cultural no solamente para los católicos sino también para los artistas.



Casa de la Segunda Expedición Botánica

Antigua casa colonial que data del siglo XVIII, remodelada en 1982 y puesta al servicio del público en 1983 como espacio de conmemoración de la Expedición Botánica. En su patio se pueden observar hoy, algunas de las especies identificadas por Mutis o por alguno de sus herbolarios. En particular, merece destacarse el enorme árbol de ficus o caucho cartagenero, que ya es legendario en la población.



Imagen 9. Casa de la Segunda Expedición Botánica Mariquita – Tolima.

Museo Paleontológico

Este museo comprende un valor cultural para el municipio de Mariquita, al albergar una colección única de fósiles y restos paleontológicos de animales y plantas que habitaron la región durante diferentes períodos geológicos, pues entre los hallazgos más destacados se encuentran restos de mamíferos prehistóricos, reptiles, peces y plantas que datan de millones de años atrás. Estos registros realzan todo el trasfondo cultural del municipio al ofrecer una visión fascinante de la diversidad de formas de vida que han existido en la región a lo largo del tiempo, aportando desde la perspectiva científica e histórica que se promueve a través de actividades educativas, como charlas, talleres y visitas guiadas, que brindan a los visitantes la oportunidad de profundizar su conocimiento sobre la paleontología y la historia de la Tierra (Garzón, 2022).

El Museo Paleontológico de Mariquita es un tesoro cultural y científico que ofrece una ventana al pasado geológico y biológico de la región a través de su colección de fósiles y restos ancestrales, así como su papel en la educación y la sensibilización pública, convirtiéndolo en un destino imperdible para aquellos interesados en la ciencia, la historia natural y la cultura de Colombia. En este lugar se puede apreciar un legado histórico con respecto con las especies que habitaban el río Magdalena, el cual ha desempeñado un papel crucial en el desarrollo humano y cultural del departamento; al ser una fuente de vida y sustento para las comunidades que han habitado sus riberas, proporcionando agua para el riego, alimento, transporte y comercio, teniendo en cuenta que este río albergaba una diversidad de fauna acuática, que incluía: peces, reptiles, anfibios y aves. Entre las especies más destacadas se encuentran los grandes peces de agua dulce, como el bagre, el bocachico y la dorada, que han sido durante mucho tiempo, una fuente importante de alimento y recursos para las comunidades locales.

Real Jardín Botánico de Mariquita

El Real Jardín Botánico de Mariquita fue fundado en el siglo XVIII por el botánico español José Celestino Mutis, convirtiéndose en uno de los más antiguos de Colombia y América Latina, en donde se alberga una rica diversidad de especies vegetales de la región, siendo uno de los primeros recintos en permitir a los visitantes la oportunidad de explorar la flora nativa de Colombia y aprender sobre su importancia para la biodiversidad y la conservación. Con una extensión de varias hectáreas, el Real Jardín Botánico cuenta con una amplia variedad de especies de plantas, incluyendo árboles, arbustos, flores y plantas medicinales (Garzón, 2022). Entre las especies de árboles que se pueden encontrar en el jardín botánico, destacan aquellas que crecen bajo las condiciones de sequía, como el guayacán (*Guaiacum officinale*), el ceibo (*Ceiba pentandra*), el algarrobo (*Prosopis* spp.) y el samán (*Samanea saman*), siendo esenciales no solo por su resistencia a las condiciones climáticas, sino también por su valor ecológico como refugio y alimento para la fauna local (Garzón, 2022).

Además de los árboles, el jardín botánico alberga una variedad de arbustos, hierbas y plantas suculentas, que han desarrollado adaptaciones para sobrevivir en condiciones de escasez de agua; entre ellas se encuentran cactáceas como el nopal (*Opuntia* spp.) y el pitahaya (*Hylocereus* spp.), así como otras plantas suculentas como el aloe (*Aloe vera*) y el agave (*Agave* spp.) (Gobernación del Tolima, s.f.)

En este sentido, este espacio representa una oportunidad de recreación y esparcimiento para los residentes locales y un destino popular para los turistas que visitan la región, siendo posible disfrutar de paseos tranquilos por los senderos del jardín, admirando la belleza de la flora local y observando aves y otros animales que habitan en el área.

Museo Casa de la Moneda

Casa antigua donde se fundía el oro de la región para volverlo lingotes y llevarlo a España. Sus pasadizos –que comunican con el convento de San Francisco– fueron descubiertos recientemente al iniciarse las obras de restauración. Se le ha denominado en el transcurso del tiempo “casa de la moneda”. El nombre es inapropiado porque se ha comprobado que en tiempos de la colonia existieron en el país tres establecimientos o Casas donde se acuñaban monedas por cuenta del Gobierno ubicados en las ciudades de Cartagena, Popayán y Santa Fe. (Gobernación del Tolima, s.f.)

III. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene como objetivo principal declarar a los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, en el departamento del Tolima, como Patrimonio Cultural y Turístico. La ley establece un marco para la salvaguarda, preservación y promoción de los valores culturales, históricos y arquitectónicos de estos municipios, reconociendo su importancia en la historia nacional. El proyecto incluye disposiciones para la asignación y gestión de recursos financieros necesarios para estos fines, promoviendo la participación activa de la comunidad y fomentando el turismo sostenible. Además, se prevé la implementación de incentivos fiscales para las inversiones en conservación y la integración de contenidos educativos sobre el patrimonio en los planes de estudio locales. La ley también contempla la colaboración con entidades nacionales e internacionales para asegurar una financiación adecuada y la creación de fondos específicos para la sostenibilidad de los proyectos.

IV. CONSIDERACIONES GENERALES

Este proyecto de ley se propone conservar y restaurar el patrimonio del norte del departamento del Tolima, reconociendo su papel crucial en la historia nacional y su valor cultural significativo. La iniciativa busca fomentar el turismo cultural mediante la promoción de actividades que destaquen el interés por el patrimonio de los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, tales como visitas a sitios históricos, monumentos y museos. Además, el proyecto aspira a generar espacios de educación y sensibilización para la comunidad local, con el fin de resaltar la importancia de conservar el patrimonio cultural y fomentar el orgullo local. La implementación, financiación y supervisión de las medidas de conservación y promoción estarán a cargo del Ministerio de Cultura, en estrecha colaboración con las autoridades locales y otras entidades pertinentes, asegurando una gestión efectiva y sostenible de los recursos asignados.

V. FUNDAMENTO JURÍDICO

El Congreso de la República, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, busca establecer, por medio

de esta ley, proteger y fomentar el desarrollo ambiental, social y cultural de los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, en el departamento del Tolima, al declararlos patrimonio ambiental, ecológico, cultural y turístico de la nación:

Frente a su dimensión ambiental como uno de sus primeros referentes, se encuentra el Decreto 2811 de 1974, por el cual se expidió el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente; este reconoce en sus artículos primero y segundo que el ambiente es patrimonio común de la humanidad; en donde el Estado y los particulares deben participar en su preservación; que este al igual que los recursos naturales son de utilidad pública e interés social y que, por ende, su uso debe darse en condiciones que no alteren el interés general de la comunidad o el derecho de terceros, las calidades físicas, químicas o biológicas naturales y de forma que contribuyan al desarrollo urbano y rural.

Posteriormente la Ley 99 de 1993 por la cual se expide la Ley del medio ambiente dispone en su artículo segundo precisar que la biodiversidad del país, por ser patrimonio nacional y de interés de la humanidad, deberá ser protegida prioritariamente y aprovechada en forma sostenible.

Dentro de la dimensión ecológica fue evidenciable que los municipios mencionados cuentan con una gran relevancia con respecto a sus cuerpos de agua, al evidenciar por Ambalema y Mariquita la presencia de humedales indispensables para el desarrollo de la vida en el territorio, cuya necesidad de protección es planteada por la Ley 981 de 2005 “Por la cual se establece la Sobretasa Ambiental sobre los peajes de las vías próximas o situadas en Áreas de Conservación y Protección Municipal, sitios Ramsar o Humedales de Importancia Internacional definidos en la Ley 357 de 1997 y Reservas de Biosfera y Zonas de Amortiguación”.

Por otro lado, en el municipio de Mariquita la Reserva Forestal Protectora de las Quebradas El Peñón y San Juan comprende un gran interés ecológico, en concordancia con el Decreto 3600 de 2007, en donde se reglamenta las disposiciones de las leyes 99 de 1993 y 388 de 1997 relativas a las determinantes de ordenamiento del suelo rural. En su artículo 4, se precisan categorías de protección en suelo rural, las áreas del sistema nacional de áreas protegidas, las áreas de reserva forestal.

Con respecto a la protección y promoción del patrimonio cultural de la nación se destacan todos aquellos rasgos distintivos de carácter espiritual, intelectual, emocional y material que caractericen a los territorios y sus grupos sociales, aquellos que se expresan a través de las tradiciones, el arte y claramente su legado histórico. Es por esta razón, que desde la Constitución Política de 1991 se consagran diferentes directrices que tienen por objetivo salvaguardar la idiosincrasia de los pueblos, tal como se demuestra en los artículos 70, 71 y 72:

Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional. La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las personas que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

Artículo 71. La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

Artículo 72. El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.

Por su parte, la Ley 1185 de 2008 por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura–, en su Artículo primero establece que el patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, filmico, testimonial, etc.

Frente a la dimensión turística se destaca la Ley 300 de 1996 por la cual se expide la ley general de turismo la cual en su artículo primero modificado por el art. 2º, Ley 1558 de 2012, estableciendo que

El turismo es una industria esencial para el desarrollo del país y en especial de las diferentes entidades territoriales y cumple una función social. Como industria que es, las tasas aplicables a los prestadores de servicios turísticos en materia impositiva, serán las que correspondan a la actividad industrial o comercial si le es más favorable. El Estado le dará especial protección en razón de su importancia para el desarrollo nacional.

De este modo, el turismo, conforme al artículo 52 de la Constitución Política, es un derecho social y económico de las personas, dada su contribución al

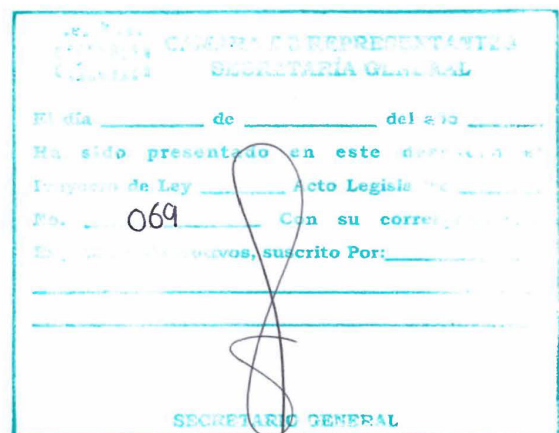
desarrollo integral en el aprovechamiento del tiempo libre y la revalorización de la identidad cultural de las comunidades. El turismo se relaciona con el desarrollo sostenible, al vincularse en armonía con los recursos naturales y culturales, a fin de garantizar sus beneficios a las futuras generaciones.

Es de destacar, en este sentido, la necesidad que tienen los municipios de acceder a incentivos para impulsar el turismo, tal como se establece en la Ley número 1101 de 2006, por la cual se modifica la Ley 300 de 1996 –Ley General de Turismo–, y se dictan otras disposiciones; esta indica:

Artículo 16. Incentivos tributarios. Únicamente los prestadores de servicios turísticos debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo podrán ser beneficiarios de los incentivos tributarios y fiscales consagrados a su favor en disposiciones de orden nacional, departamental, distrital o municipal y que tenga por fin estimular, apoyar o promover la actividad turística. La omisión de la actualización del Registro Nacional de Turismo, así como el incumplimiento en el pago de la contribución parafiscal, suspenderá el incentivo tributario correspondiente al año fiscal en el cual se presente la omisión o incumplimiento.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Campo, M. C. (s.f.). Entre el sueño y la realidad, Aplicabilidad real de las propuestas de turismo del PEMP de Ambalema. Obtenido de <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/b8d98b93-dd6f-4cc7-ab46-89e4ff40626d/content>
- Colombia el país de la belleza. (s.f.). Obtenido de <https://colombia.travel/es/honda/visita-el-municipio-de-ambalema>
- Gobernación del Tolima. (s.f.). Municipio de Ambalema. Obtenido de <https://www.tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1896-municipio-de-ambalema>
- Gobernación del Tolima. (s.f.). Municipio de Honda. Obtenido de <https://www.tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1862-turismo>.
- Gobernación del Tolima. (s.f.). Municipio de Mariquita. Obtenido de <https://www.tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1931-municipio-de-mariquita>



PROYECTO DE LEY NÚMERO 075 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se establece la tarifa diferenciadora del SOAT en motocicletas.

Bogotá, D. C., julio de 2024.

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA.

Secretario General.

Cámara de Representantes.

La ciudad.

Asunto. Radicación de Proyecto de Ley número de 2024 Cámara, por medio del cual se establece la tarifa diferenciadora del SOAT en motocicletas.

Respetado Secretario,

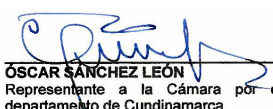
En virtud de nuestras facultades legales y constitucionales como Representantes a la Cámara, y en ejercicio de las atribuciones consagradas en el artículo 154 de la Constitución de Colombia, así como lo establecido en el artículo 140 de la Ley 5ª de 1992 y las modificaciones del artículo 13º de la Ley 974 de 2005, radicamos ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes el **Proyecto de Ley, por medio del cual se establece la tarifa diferenciadora del SOAT en motocicletas.**

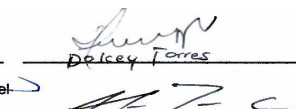
La presente iniciativa congresional está compuesta por:

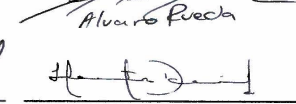
1. Exposición de motivos
2. Articulado.

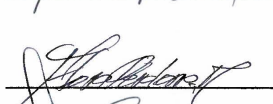
Adjunto original y tres (3) copias del documento.


Atentamente;



OSCAR SÁNCHEZ LEÓN
 Representante a la Cámara por el departamento de Cundinamarca



 Delcey Torres

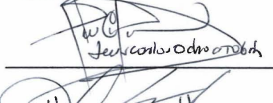

 Alvaro Rueda



 Oscar Sánchez León



 Alvaro Rueda



 Oscar Sánchez León

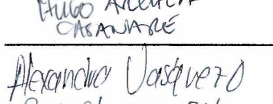

 Alvaro Rueda

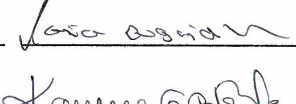

 Oscar Sánchez León

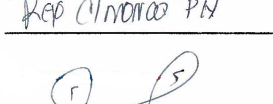

 Alvaro Rueda

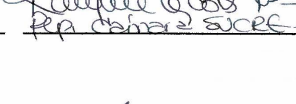

 Oscar Sánchez León

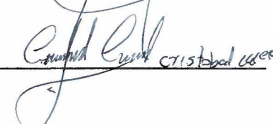

 Alvaro Rueda

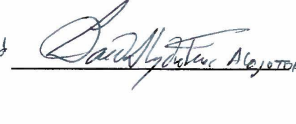

 Oscar Sánchez León


 Alvaro Rueda


 Oscar Sánchez León


 Alvaro Rueda


 Oscar Sánchez León


 Alvaro Rueda

JUSTIFICACIÓN EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO.

El Proyecto de Ley número 2024 Cámara, por medio del cual se establece la tarifa diferenciadora del SOAT en motocicletas, busca establecer rangos diferenciales en el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas en función del cilindraje y creando 5 categorías, con el objetivo de que las motocicletas de mayor cilindrada, como aquellas de 201 Centímetros Cúbicos (c.c.) en adelante, paguen una tarifa proporcional, extendiendo la distinción vigente y contenida en la ley para motos de cilindraje inferior a 200 c.c.

El propósito principal de este proyecto de ley es estructurar el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para todos los propietarios de motocicletas.

La estructuración actual del SOAT para motocicletas solo contempla tres categorías de diferenciación¹, dejando que motocicletas cilindradas desde 201 Centímetros Cúbicos (c.c.) en adelante, asuman una tarifa uniforme de ochocientos treinta mil cien pesos (\$830.100) para el año 2024, como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 1.

TARIFAS MÁXIMAS COMERCIALES DEL SOAT 2024							fasecolda Federación de Aseguradores Colombianos	
CÓDIGO	CLASE DE VEHICULO	SUBTIPO	EDAD	TARIFA MAXIMA ¹	CONTRIBUCION 52% ADRES ²	SUBTOTAL PRIMA Y CONTRIBUCION	TASA RUNT	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Cilindrada		72.100	37.450	109.550	2.100	111.650
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.		150.100	78.000	228.100	2.100	230.200
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.		201.800	104.800	306.600	2.100	308.700
130	MOTOS	Más de 200 c.c.		544.800	283.200	828.000	2.100	830.100
140	MOTOS	Motoceros tricimoto, cuadrifolios		227.400	118.200	345.600	2.100	347.700
150	MOTOS	Motocarro 3 pasajeros		227.400	118.200	345.600	2.100	347.700

*Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOA2024- Fasecolda.

De lo anterior se colige que, la tarifa diferencial propuesta para el cobro del SOAT en motocicletas en el subtipo de más de 200 centímetros cúbicos (c.c.) no es equitativa, toda vez que, se agrupan todas las motos de mayor cilindraje en una sola categoría sin considerar la variación en los precios, por ejemplo, el costo de una moto de 1000 centímetros cúbicos (c.c.) es significativamente mayor que el de una moto de 250 centímetros cúbicos (c.c.). En este contexto, es necesario resaltar la importancia de establecer un esquema tarifario detallado y proporcional, que represente la diferencia entre el valor y las características del vehículo.

Así, la modificación propuesta busca equilibrar las cargas económicas, garantizando que el valor del SOAT refleje de manera más precisa el cilindraje y el valor del vehículo, promoviendo así una distribución más equitativa y equivalente de las responsabilidades financieras entre las motocicletas.

¹ Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024-FASE-COLDA
<https://www.fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2024/01/farifas-SOAT-2024-tabla-de-referencia-Fasecolda.pdf>

II. CONTENIDO.

El proyecto de ley se compone por tres artículos, incluye disposiciones sobre su entrada en vigencia. El propósito principal del proyecto se define en el primer artículo, el cual tiene como objetivo la implementación de tarifas diferenciadas para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aplicables a las motocicletas, conforme al cilindraje de estas.

La diferenciación pretende reducir el número de actores viales que evaden la obligación de adquirir la póliza obligatoria SOAT o el pago de la prima, de modo que, con la implementación de un sistema más segmentado en el apartado de las motocicletas, se logre atender a las características de las motocicletas, entiéndase como i) Cilindraje y ii) valor comercial, aunado a la capacidad adquisitiva estimada de cada grupo, logre promover la adquisición de la póliza conforme a una hoja de ruta para que el Gobierno nacional pueda redistribuir las cargas económicas que supone la tarifa del SOAT en motocicletas de 0 a 100 c.c., de 100 a 200 c.c. y de 200 c.c., en adelante.

El segundo artículo detalla la clasificación de cilindraje en cinco categorías distintas, estableciendo los siguientes rangos: motocicletas de 0 a 100 c.c., de 101 a 200 c.c., de 201 a 400 c.c., de 401 a 600 c.c., y aquellas que superan los 601 c.c.

Y, por último, en el artículo tercero, se establece la vigencia de la norma.

III. PROBLEMA A RESOLVER.

El sistema actual de diferenciación de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas de 0 a 100 c.c., de 100 a 200 c.c., y de más de 200 c.c., se enfoca únicamente en los intereses financieros del sector asegurador, dejando como resultando una política de cobros insuficiente, y por ende, ineficiente; ello deviene en la asignación de tarifas que fomentan la evasión del pago, por cuanto el actor vial sobre el que recae la carga, no puede soportar el pago, más aún cuando la naturaleza de las políticas encaminadas a crear fondos de protección común, como el presente, debe atender, aspectos sociales y económicos.

De ahí que se plantee la siguiente cuestión: ¿Resulta eficiente mantener un sistema de tarifas del SOAT para motocicletas con solo tres categorías de cilindraje en lugar de implementar una estructura más detallada que permita una mejor adaptación y distribución de las primas del SOAT?

Sobre el SOAT

Según la definición publicada por Fasecolda, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un requisito para todos los vehículos que circulan en el territorio nacional, incluidas las motocicletas. Su función principal es proporcionar cobertura en caso de accidentes de tránsito que resulten en daños corporales a terceros, extendiéndose también a los vehículos extranjeros que transitan por las carreteras del país. Las únicas excepciones son los vehículos que operan exclusivamente en vías férreas y la maquinaria agrícola que no utiliza las vías públicas².

El SOAT, con sus especificidades, destaca por su carácter obligatorio, que radica en el hecho que, para transitar en el territorio nacional, todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. Además, todas las entidades aseguradoras están obligadas a otorgar estos seguros cuando cumplen con las condiciones establecidas por la ley.³

La regulación del SOAT establece que las partes involucradas son el tomador, quien paga el precio para obtener el seguro, y el asegurador, quien asume el riesgo cuando está debidamente autorizado por la ley. Las personas aseguradas son las víctimas de los accidentes de tránsito, incluyendo al conductor del vehículo, así como las víctimas de accidentes causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados.⁴

El precio que paga el tomador del SOAT se conoce como “prima”, y el contrato de seguros se formaliza en un documento denominado “póliza”. La entrega de la póliza está condicionada al pago de la prima, salvo algunas excepciones; la vigencia de cada póliza suele ser anual, a menos que las disposiciones legales establezcan lo contrario.⁵

Historia del SOAT en Colombia.

El artículo SOAT: *el seguro de todos y para todos*, publicado por la entonces directora Cámara del SOAT Fasecolda, Ángela Huzgame, señaló que el seguro obligatorio SOAT, fue implementado en Colombia siguiendo lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 33 de 1986, convirtiéndose en un requisito indispensable para los vehículos. Esta adopción fue posteriormente complementada y detallada por el Decreto número 2544 de 1987, el cual estableció de manera clara las condiciones de funcionamiento del SOAT, incluyendo aspectos como las coberturas ofrecidas, los montos de las indemnizaciones y las condiciones para su pago.⁶

Este decreto marcó un precedente en la historia del seguro en Colombia, debido a que fue la primera vez que se expidió una normativa especificando los detalles operativos y de cobertura de este tipo de seguro.

Cobertura del SOAT.

La implementación del SOAT, se establece como una estrategia fundamental dentro del marco de seguridad y protección vial, que a su vez, se convierte en la conexidad con el Derecho a la Salud, cuyo objetivo es garantizar la protección de este derecho y la vida de las personas involucradas en accidentes de tránsito; esta cobertura pretende asegurar que todas las víctimas de accidentes, ya sean conductores, pasajeros o peatones, tengan acceso a una atención médica pronta y efectiva,

³ Sentencia C-395 de 2022. Corte Constitucional M. P. Natalia Ángel Cabo.

⁴ *Ut supra*.

⁵ *Ut supra*.

⁶ SOAT: El seguro de todos y para todos. Ángela Huzgame, directora Cámara del SOAT Fasecolda <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/231>

sin que las barreras económicas o la determinación de responsabilidades derivadas del accidente, obstaculicen el acceso al servicio médico.

Es por ello que la cobertura del SOAT fue diseñada como una respuesta ágil ante las emergencias, dejando en evidencia el compromiso del Estado colombiano con el bienestar de sus ciudadanos y la importancia de un sistema de seguridad que prioriza la vida humana sobre otros factores.

Ahora bien, en Colombia es el Decreto número 056 de 2015 el que establece criterios de compensación de daños o lesiones resultantes de accidentes de tránsito; aunado a ello, Fasecolda, que se destaca por su rol en la representación y defensa de los intereses de la industria aseguradora, tanto a nivel nacional como internacional, frente a entidades privadas y públicas⁷, a través del artículo titulado “¿IVA en el SOAT?”⁸, elaborado por Camilo León Castillo, entonces abogado de la vicepresidencia jurídica de Fasecolda, ofrece una detallada exposición de la cobertura proporcionada por el SOAT⁸ y, es pertinente mencionar que, la relevancia del SOAT en siniestros viales no es poca, por cuanto, indistintamente de si las víctimas implicadas en un accidente de tránsito son o no tomadores de la póliza, gozan de las coberturas en general de este.

En conclusión, para los propietarios de las motocicletas, y en general todo vehículo, el SOAT ofrece alivio financiero, debido a que, esta póliza no solo cubre responsabilidades originadas por daños a terceros en un accidente de tránsito, sino que también alivia la carga económica que estos accidentes pueden generar, sin importar su gravedad. De esta manera, el SOAT cumple un doble propósito: i) *proporciona seguridad a las víctimas de siniestros viales* y ii) *ofrece tranquilidad financiera a los propietarios de vehículos, reforzando el compromiso con la protección integral de todos los ciudadanos en las vías nacionales*.

Transferencias y contribuciones del SOAT.

A continuación, la tabla que indica cuál es la distribución de los recursos del SOAT:

Gráfica 1.



*Fuente elaboración propia, extralido de Fasecolda situación actual del SOAT.

9

En promedio, de cada 100 pesos que se pagan por el SOAT, 45,7 pesos se destinan a contribuciones y transferencias, mientras que 54,3 pesos se utilizan para cubrir los siniestros y operar el ramo asegurador. Si se aplica el descuento del 10% en la prima, conforme a la Ley 1964 de 2019 para vehículos eléctricos o la Ley 2128 de 2021 para vehículos a gas, el monto disponible para atender siniestros es de 47,7 pesos. En los casos en que se aplica el descuento de la ley anterior, el fondo disponible para siniestros es de 48,9 pesos.

En este contexto, el SOAT va más allá de una simple formalidad legal para la circulación en las vías del territorio nacional, por el contrario, representa un apoyo económico para las víctimas de accidentes viales, cubriendo consecuencias que van desde gastos de traslado, incapacidades temporales menores, hasta lesiones permanentes y, en casos extremos, la muerte.

Así, el SOAT se funda como un instrumento necesario para garantizar la responsabilidad civil extracontractual, poniendo en primer plano la salud y seguridad de los afectados por accidentes de tránsito.

Este aspecto adquiere relevancia al considerar que gran parte de las personas involucradas en accidentes viales carece de los recursos financieros suficientes para asumir los gastos económicos derivados. Por ello, el SOAT se presenta como una solución inclusiva, asegurando que todos, sin excepción, dispongan de acceso a una protección y cobertura adecuadas en momentos de urgencia.

IV. DESARROLLO DEL PROBLEMA.

Para atender el problema planteado en el numeral tercero de este proyecto, se hará referencia a la eficiencia, la *redistribución* de la tarifa, algunos datos de Transferencias y contribuciones del SOAT, y la *favorabilidad*.

Eficiencia.

La propuesta de revisión de la estructura tarifaria para el seguro de motocicletas en el país apunta hacia un sistema más eficiente, que busca una redistribución de las cargas económicas entre los usuarios de motocicletas, estableciendo primas de seguro que tengan en cuenta tanto los principios económicos del sector asegurador como la capacidad adquisitiva de los diferentes grupos de motociclistas.

El objetivo es desarrollar una política tarifaria colectiva que responda adecuadamente a el análisis conjunto de la cilindrada y el valor comercial de cada motocicleta; este método permitirá fijar tarifas más razonables y proporcionales, asegurando que la contribución financiera de cada propietario refleje, tanto características técnicas de su vehículo como su valor en el mercado.

La importancia de considerar simultáneamente la cilindrada y el valor comercial radica en la capacidad de ofrecer una visión más completa del

⁷ Información extraída de la página de FASECOLDA.

⁸ ¿IVA en el SOAT? Camilo León Castillo, abogado de la vicepresidencia jurídica de FASECOLDA.

⁹ <https://www.fasecolda.com/ramos/soat/tarifas-y-coberturas/tarifas-comerciales/>

impacto económico que representa el seguro para cada propietario; mientras que la cilindrada puede ser un indicador de la potencia y, correlativamente, del riesgo asociado al uso de la motocicleta; el valor comercial, de la capacidad adquisitiva de cada propietario. Al evaluar estos dos factores en conjunto, se puede determinar una tarifa que sea económicamente atractiva para los propietarios de motocicletas, quienes esperarían que la prima de la póliza atiende a dichos factores al momento de adquirirla, por tal razón, esta diferenciación promete mejorar la accesibilidad y asequibilidad del seguro para una gama más amplia de motocicletas.

Al examinar la distribución de motocicletas según su cilindrada, resulta necesario señalar que, las motocicletas con cilindrada entre 201 y 500 c.c., así como aquellas con cilindrada mayor a 500 c.c., son las más afectadas debido a que se aplica una tarifa única.

Tabla 2.

Rango de Cilindraje	Cantidad de Motocicletas	Porcentaje (%)
Entre 201- 500 c.c.	330.110	77.27%
Mayor a 500 c.c.	97.116	22.73%
Total	427.226	100%

^{10*} *Análisis propio extraído del RUNT respuesta Derecho de Petición No. CSR2.2024.03392.S, 2 de febrero de 2024.*

Siguiendo esta línea de razonamiento, resulta claro que, las motocicletas que comprenden los rangos de cilindraje entre 201-500 c.c., y mayor a 500 c.c., en el país soporta una carga económica desproporcionada en relación a la adquisición de la póliza de seguro. Esta situación señala una distribución ineficiente de las tarifas, debido a que, una motocicleta con cilindrada entre 201 c.c., y 250 c.c., aún clasificada dentro del segmento de vehículos más asequibles y populares, está sujeta a una tarifa idéntica a la que se aplica para las motocicletas de gama alta. Esta realidad evidencia que la tarificación actual de la prima no toma en consideración la situación socioeconómica de los propietarios de las motocicletas, ni el valor comercial de los vehículos; resultando en una política tarifaria que impone una carga desproporcionada en términos de igualdad sobre este grupo específico.

La implementación de una estructura tarifaria que se ajuste a las primas según el cilindraje y el valor comercial, entregaría una oportunidad para reducir estas brechas de evasión, esta estrategia no solo toma en cuenta el costo inicial de la adquisición de la motocicleta, sino que también redistribuye de manera más eficiente la carga financiera entre todos los rangos de las mismas, incluyendo aquellas de 201 c.c., en adelante. Esto facilita el acceso al seguro SOAT para una gama más amplia de usuarios.

Para el año 2024, el 100% de las motocicletas entre el rango de cilindraje entre 201- 500 c.c., y mayor a 500 c.c. pagan una tarifa de ochocientos treinta mil cien pesos (\$830.100), sostienen la mayor parte de la carga económica necesaria para evitar un mayor déficit en el sistema.¹¹ Sin embargo, esta situación no refleja un esquema sostenible a largo plazo.

En este sentido, la uniformidad en la tarificación del SOAT, en las motocicletas de más de 201 c.c., no considera adecuadamente el valor comercial del vehículo ni factores socioeconómicos como la capacidad adquisitiva de los propietarios.

La creación de tres grupos adicionales dentro del segmento posibilitará ajustes en las tarifas que reflejen más precisamente las circunstancias económicas de los propietarios, contribuyendo a un sistema de SOAT que prevenga el déficit financiero y haciendo realidad el principio de proporcionalidad en términos de igualdad.

En síntesis, la propuesta de diversificar la estructura tarifaria del SOAT mediante la creación de cinco rangos distintos promete una solución efectiva para abordar la evasión del seguro y garantizar una mejor distribución de las cargas económicas, que no solo hará el SOAT más accesible para todos los grupos de motociclistas, sino que también asegurará la sostenibilidad financiera del sistema, mejorando la cobertura y la protección para todos los usuarios de motocicletas en el país.

Redistribución de la tarifa.

La Sentencia C-395 de 2022, emitida por la Corte Constitucional, con ponencia Magistrada Natalia Ángel Cabo, señaló que es la Superintendencia Financiera de Colombia la responsabilidad de determinar las tarifas aplicables al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), con base en los principios de equidad, suficiencia y moderación, asegurando así que las tarifas reflejen de forma justa y precisa el equilibrio entre la prima pagada por el asegurado y el riesgo cubierto por el seguro.¹²

Para enriquecer el proceso de determinación de la tarifa, lo que pretende la construcción de este proyecto es, de forma intrínseca, el análisis de dos nuevos criterios: i) la potencia de la motocicleta, medida en centímetros cúbicos (c.c.), y ii) el valor comercial del vehículo. La incorporación de estos elementos tiene como objetivo buscar la precisión

¹⁰ Respuesta derecha de petición elevado por Congresista-Parque Automotor y Accidentalidad de Motocicletas No. CSR2.2024. 03392.S, 2 de febrero de 2024-RUNT.

¹¹ Nota periodística. Reducción en las tarifas del SOAT causó un hueco de unos \$850.000 millones en el presupuesto de la salud. Periódico Infobae Colombia, 26 de septiembre de 2023. <https://www.infobae.com/colombia/2023/09126/decision-de-petro-de-reducir-tarifas-del-soat-causo-hueco-de-por-lo-menos-850000-millones-en-el-presupuesto-de-la-nacion-para-2024-segun-el-ministro-de-salud/> y Respuesta derecho de petición elevado por Congresista-Parque Automotor y Accidentalidad de Motocicletas No. CSR2.2024.03392.S, 2 de febrero de 2024-RUNT.

¹² Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M. P. Natalia Ángel Cabo.

en la estimación de las tarifas, asegurando que estas se ajusten de manera exacta al riesgo presentado por cada vehículo.

Así las cosas, se pretende crear una estructura tarifaria para los usuarios de las motocicletas, que se alinea más estrechamente con las características individuales de cada motocicleta, promoviendo así las tarifas más equitativas.

Incluir en el panorama nacional una medida que permita desarrollar herramientas legales consistentes en aplicar tarifas que atiendan a las realidades presentes en la población motociclista, como atender al valor comercial del vehículo y el criterio de cilindrada que, a su vez, expresan potenciales riesgos a los que se ven expuestos en las vías nacionales.

Ahora, es necesario que las estrategias de cobro del SOAT se complementen con programas pedagógicos para conductores, incluyendo campañas de concienciación sobre la importancia de seguir las normas de tránsito y la necesidad de contar con el seguro; estas acciones deben extenderse por todo el territorio colombiano, asegurando que todos los conductores, especialmente en las zonas más remotas del país comprendan su responsabilidad y el papel vital del SOAT en la seguridad vial.

Favorabilidad.

El sistema actual del SOAT, con su estructura basada en solo tres rangos de cilindrada, afecta la equidad tarifaria como el cumplimiento por parte de los propietarios de los vehículos. Esta simplificación del sistema conlleva a que los vehículos con diferencias en términos de riesgo y valor –como vehículos con mayor capacidad medida por centímetros cúbicos– paguen tarifas similares, lo que resulta en una distribución desequilibrada de la carga financiera.

Sobre el particular, los propietarios de motocicletas de menos cilindrada limitan la capacidad del sistema para maximizar la recaudación de maneras justas y sostenibles, de forma que establecer un sistema de rangos diferenciales más detallado permitiría ajustes de tarifa afines con la capacidad económica de los distintos segmentos de propietarios, mejorando así la recaudación sin sacrificar la accesibilidad del seguro.

La creciente tasa de accidentes de tránsito en Colombia es motivo de alarma, pese a las reducciones en la tarifa del SOAT, que han resultado en precios más atractivos y, por ende, en un incremento del recaudo.

Persistir en aplicar las mismas tarifas, pese al creciente índice de evasión no solo es contraproducente, sino que también ignora dos realidades críticas: primero, la continuación de la evasión, donde según Fasecolda, solo el 41% del parque automotor está cubierto por el SOAT; y segundo, que el costo asociado a un accidente es el mismo independiente del rango de cilindrada.

Por lo tanto, este proyecto propone una redistribución de las tarifas enfocándose especialmente en aquellos vehículos dentro del rango de 201 a 400 c.c., que para el año 2024 soportan una tarifa plena de ochocientos treinta mil cien pesos (\$830.100). La redistribución busca no solo adecuar las tarifas a la realidad económica y de riesgo de cada segmento, sino que también mejorará la captación del seguro, abordando así el problema de evasión y garantizando una cobertura más amplia y justa del SOAT.

Además, esta nueva estructura tarifaria permite adaptar las políticas de cobro a las realidades de los diferentes segmentos de propietarios de motocicletas. Al hacerlo, no solo se promueve una mayor inclusión y accesibilidad al seguro obligatorio, sino que también se incentiva la adhesión voluntaria al sistema, aumentando la cobertura de protección aun mayor número de ciudadanos y vehículos en el territorio.

Diferenciación del SOAT en vehículos automotores.

La diferenciación en las tarifas del SOAT, de los vehículos se establece en 31 categorías de vehículos tales como: camperos, camionetas, carga o mixto, oficiales especiales, autos familiares, vehículos para seis o más pasajeros, autos de negocios y taxis, buses, busetas de servicio público urbano, servicio público intermunicipal, incluyendo discriminantes de riesgo como el uso, cilindraje, capacidad de carga y antigüedad del vehículo, como se señala a continuación:

Tabla 3:

TARIFAS MÁXIMAS COMERCIALES DEL SOAT 2024 <small>Fasecolda</small>								
Código	CLASE DE VEHICULO	SUBTIPO	EDAD	Tarifa máxima ¹	Contribución 52% ADRES ²	Subtotal prima y contribución	Tasa RUNT ³	TOTAL A PAGAR
100	MOTOS	Ciclomotor		72.100	37.400	109.500	2.100	111.600
110	MOTOS	Menos de 100 c.c.		150.100	78.000	228.100	2.100	230.200
120	MOTOS	De 100 a 200 c.c.		201.600	104.800	306.400	2.100	308.500
130	MOTOS	Más de 200 c.c.		544.800	283.200	828.000	2.100	830.100
140	MOTOS	Motocarro, triciclo, cuadriciclo		227.400	118.200	345.600	2.100	347.700
150	MOTOS	Motocarro 5 pasajeros		227.400	118.200	345.600	2.100	347.700
211	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	567.400	295.000	862.400	2.100	864.500
212	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1500 c.c.	10 años o más	682.400	354.800	1.037.200	2.100	1.039.300
221	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	0 a 9 años	677.800	352.400	1.030.200	2.100	1.032.300
222	CAMPEROS Y CAMIONETAS	1500 a 2500	10 años o más	802.200	417.600	1.219.800	2.100	1.221.900
231	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	795.300	412.500	1.207.800	2.100	1.210.000
232	CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2500 c.c.	10 años o más	912.800	474.600	1.387.400	2.100	1.389.500
310	CARGA O MIXTO	Menos de 5 toneladas		636.000	330.700	966.700	2.100	968.800
320	CARGA O MIXTO	De 5 a 15 toneladas		919.000	477.800	1.396.800	2.100	1.398.900
330	CARGA O MIXTO	Más de 15 toneladas		1.162.400	604.400	1.766.800	2.100	1.768.900
410	OFICIALES ESPECIALES	Menos de 1500 c.c.		715.800	372.200	1.088.000	2.100	1.090.100
420	OFICIALES ESPECIALES	1500 a 2500		902.800	469.800	1.372.600	2.100	1.374.700
430	OFICIALES ESPECIALES	Más de 2500 c.c.		1.082.600	562.900	1.645.500	2.100	1.647.600
511	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	319.400	166.000	485.400	2.100	487.500
512	AUTOS FAMILIARES	Menos de 1500 c.c.	10 años o más	424.000	220.400	644.400	2.100	646.500
521	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	0 a 9 años	389.300	202.400	591.700	2.100	593.800
522	AUTOS FAMILIARES	1500 a 2500	10 años o más	484.600	251.900	736.500	2.100	738.600
531	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	454.500	236.500	691.000	2.100	693.100
532	AUTOS FAMILIARES	Más de 2500 c.c.	10 años o más	539.800	280.600	820.400	2.100	822.500
611	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	0 a 9 años	570.700	296.700	867.400	2.100	869.500
612	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	Menos de 2500	10 años o más	728.800	378.900	1.107.700	2.100	1.109.800
621	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	0 a 9 años	764.400	397.400	1.161.800	2.100	1.163.900
622	VEHICULOS PARA SEIS O MAS PASAJEROS	2500 o más	10 años o más	918.200	477.400	1.395.600	2.100	1.397.700
711	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	0 a 9 años	165.300	85.900	251.200	2.100	253.300
712	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Menos de 1500 c.c.	10 años o más	226.100	117.400	343.500	2.100	345.600
721	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	0 a 9 años	205.800	106.900	312.700	2.100	314.800
722	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	1500 a 2500	10 años o más	254.300	132.200	386.500	2.100	388.600
731	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	0 a 9 años	265.500	138.000	403.500	2.100	405.600
732	AUTOS DE NEGOCIOS Y TAXIS	Más de 2500 c.c.	10 años o más	311.600	162.000	473.600	2.100	475.700
810	BUSES Y Busetas de servicio público urbano			396.700	206.200	602.900	2.100	605.000
910	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	Menor 10 pasajeros		392.200	203.900	596.100	2.100	598.200
920	SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	10 o más pasajeros		569.400	296.000	865.400	2.100	867.500

UVT - Unidad de Valor Tributario
 1) Conforme la Circular 001 de 2024 de la Superintendencia Financiera de Colombia

13*Fuente: elaboración propia, extraído de Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024-FASECOLDA. (señalización fuera del gráfico original).

13 Tarifas Máximas Comerciales del SOAT 2024- Fasecolda.
<https://www.fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2024/01/Tarifas-SOAT-2024-tabla-de-referencia-Fasecolda.pdf>

Esta estructura tarifaria, está diseñada para establecer, de manera más precisa, los riesgos asociados a diferentes tipos de vehículos y su destinación. Dentro de la tabla se señala que los vehículos destinados al transporte de carga, poseen un perfil diferente en comparación con vehículos familiares o de menor cilindraje. Asimismo, la antigüedad de los vehículos, aquellos son considerados de mayor riesgo debido a las fallas tecnológicas.

No obstante, de la tabla diferenciadora es preciso señalar que, los vehículos de transporte de carga con capacidad de menos de cinco (5) toneladas, asumen una tarifa del SOAT de novecientos sesenta y ocho mil ochocientos pesos (\$968.800), y las motocicletas ubicadas en el rango de 201 c.c., en adelante, las cuales, pese a no estar diseñadas para el transporte de carga, el pago del SOAT solo tiene una diferencia de ciento treinta y ocho mil setecientos pesos (\$138.700)

Esta comparación, refleja la desproporción en la asignación de tarifas SOAT, pues, mientras que los vehículos automotores se clasifican según su cilindrada, el tipo de servicio que ofrece y su antigüedad; las motocicletas se agrupan en apenas tres categorías.

V. MARCO JURÍDICO.

Derecho comparado.

El SOAT en Colombia, establecido hace más de tres décadas, ha proporcionado seguridad a los actores viales a nivel nacional, demostrando una alta tasa de efectividad en la garantía del derecho y acceso a la salud de las víctimas involucradas en accidentes de tránsito.

El modelo de seguros obligatorios de tránsito y/o movilidad no ha sido único en el continente, ni adoptado únicamente por Colombia, a continuación, traemos a colación algunos de los modelos más similares implementados en países vecinos:

– Brasil-Ley 6.194 de 1974.

El Seguro de *Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres*¹⁴ o DPVAT instaurado por la Ley 6.194 de 1974, 12 años que la implementación del SOAT en Colombia.

El DPVAT tiene como objetivo la protección a las víctimas en accidentes de tránsito, indistintamente de sí estos son o no ocupantes del vehículo, sin observar el grado de culpa, ofreciendo, a su vez, garantía en coberturas para invalidez permanente, gastos médicos y muerte, ofreciendo indemnizaciones que comprenden los 13.500 reales (10.688.598,00 COP) en caso de invalidez total o parcial o la muerte; 2.700 reales (2.137.719,60 COP) como reembolso para gastos médicos.¹⁵

¹⁴ Traducción: Lesiones corporales por vehículos terrestres a motor.

¹⁵ Ley 6.194, de 19 de Diciembre de 1974. Brasil-https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6194.htm.

En materia de financiamiento podemos encontrar que, al igual que en el caso colombiano, el DPVAT obtiene sus ingresos directamente de los tomadores de la póliza, toda vez que reviste de obligatoriedad para todo actor vial propietario de un vehículo motorizado.

En cuanto a la administración y manejo de recursos encontramos una gran diferencia, mientras que en Colombia son las aseguradoras en general quienes se encargan, en Brasil existe solo una aseguradora designada por el estado para el manejo, expedición y administración de estos

- Ecuador- Decreto Ejecutivo 805 del 22 de octubre de 2015.

Ahora bien, en el caso de Ecuador tenemos el Servicio Público para pago de Accidentes de Tránsito SPPAT, sistema reemplazó el SOAT en aquel territorio.

El SPPAT, a diferencia que el modelo implementado por el SOAT en Colombia, incluye los siniestros viales ocasionados por ferrocarriles o en vías férreas, debiendo indicar que, en lo demás, las coberturas comprenden tanto a los ocupantes de los vehículos, como a los peatones, indistintamente del grado de culpabilidad, similares a los modelos antedichos y al implementado en Colombia.¹⁶

En cuanto a las coberturas que ofrece este modelo, se encuentran: gastos médicos, funerarios y de transporte de heridos, así como aplicaciones especiales que determinan la cobertura al pago de muerte sobreviniente, con ocasión del accidente de tránsito, dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro; y el pago de discapacidad parcial, total o permanente sobrevinida dentro de los 12 meses de ocurrido el siniestro vial y que tenga relación con este; las coberturas antedichas varían sus montos de 200 USD hasta los 5.000 USD.¹⁷

De cara a los fondos de financiación obtenidos por el SPPAT, se tiene que estos son variables y se aplican para cada vehículo en particular mediante la fijación de una tasa anual que deberá realizarse unívocamente en los períodos establecidos por el Gobierno nacional de Ecuador, pues al ser una política pública, quien determina, administra y dispone de los recursos es el ejecutivo por intermedio de entidades delegadas.

- Chile-SOAP-Ley 18490 de 1986.

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), entró en vigencia en 1986, y se instauró como un modelo de seguro obligatorio para todo vehículo motorizado que transite por las vías chilenas; no incluye vehículos que se transportan por las ferrovías o ferrocarriles, así como tampoco

¹⁶ Decreto Ejecutivo 805 del 22 de octubre de 2015. <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018--10/DECRET0%20EJECUTIV0%20805%20ECUADOR%20CREACION%20SPPAT.pdf>

¹⁷ SPPAT garantiza atención a las víctimas de accidentes de tránsito. <https://www.obraspublicas.gob.ec/sppat/garantiza-atencion-a-las-victimas-de-accidentes-de-transito/>

vehículos de carga o transporte, toda vez que estos últimos tienen una regulación especial.¹⁸

En cuanto a las coberturas que ofrece este modelo se encuentran las comunes de invalidez total, parcial o permanente, muerte, lesiones corporales y atención médica siempre que intervenga un vehículo asegurado, indistintamente del grado de culpa, aplicable para todos los implicados, sean conductor, ocupantes o peatones.

Existe una particularidad en el reporte de accidentes y es que es el propietario del vehículo implicado quien deberá en un plazo de 30 días calendario dar aviso por escrito a las autoridades sobre ocurrencia del mismo, a efectos de afectar la póliza y por ende garantizar la efectividad en la cobertura.

Finalmente, en cuanto a las fuentes de financiación, la misma se obtiene del pago anual de cada asegurado, debiendo indicar que existe una diferencia sustancial entre los valores de la póliza que paga un vehículo y una motocicleta, a saber, mientras que el primero pagaría una tarifa aproximada entre los 6.080 y 6.590 pesos chilenos, la segunda pagaría un aproximado de 41.900 a 60.000 pesos chilenos.¹⁹

Constitución Política de Colombia.

Ahora bien, en lo atinente a los postulados básicos constitucionales que soportan el desarrollo y proposición de este proyecto de ley se tienen los siguiente:

- Artículo 2°:

“(...) 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; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

*Las autoridades de la República están instituidas para proteger 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. (...)”*²⁰

- Artículos 150 y 154:

Revisten a los Congresistas de la facultad de presentar proyectos de ley y/o de Acto Legislativo;

¹⁸ Ley 18490 de 1986 https://www.cmfchile.cVportaV-principaV613/articles-796_doc_pdf.pdf.

¹⁹ Valor del SOAP. <https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/seguros/soap-2021#toc-index-1.2> Constitución Política Nacional

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

²⁰ Constitución Política Nacional

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

así mismo, nuestro sistema legal otorga al Congreso de la República la competencia de interpretar, reformar y derogar las leyes.

- Artículo 334 y 366:

El Estado propende al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Leyes.

Dentro de las Leyes aprobadas, existen algunas que funcionan como valiosa referencia para la ponencia, las siguientes leyes son fundamental para el desarrollo de ello:

- **Ley 769 de 2002** - *Código Nacional de Tránsito.*
- **Ley 1964 de 2019** - *por medio del cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.*
- **Ley 2161 de 2021** - *por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*
- **Ley 2128 de 2021** - *por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país.*
- **Ley 2294 de 2023** - *por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022-2026 “Colombia potencia mundial de la vida.*

Decretos.

- **Decreto número 2544 de 1987**
- **Decreto número Ley 663 de 1993**, *por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración.*
- **Decreto número 1032 de 1991**, *por el cual “se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito”, reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, mediante el Decreto número 663 de 1993.*
- **Decreto número 056 de 2015**, *por el cual se establecen las reglas para el funcionamiento de la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), y las condiciones de cobertura, reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas o los demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud y Protección Social en su calidad de Consejo de Administración del Fosyga, por parte de la Subcuenta ECAT del Fosyga y de las entidades aseguradoras autorizadas para operar el SOAT.*

- **Decreto número 2312 de 2023**, por el cual se modifica el inciso segundo del artículo 1° del Decreto número 2497 de 2022.

Jurisprudencia.

Corte Constitucional de Colombia Sentencia C-395 de 2022, M. P. Natalia Ángel Cabo:

“(…) el Congreso en principio deba limitarse a expedir las “normas generales” del SOAT, y a señalar en ellas los objetivos, las políticas, orientaciones y criterios generales. No obstante, como el asunto regulado también se vincula al derecho de tránsito, en el cual el Congreso tiene una reserva competencial especial (CP arts. 150 num 23 y 25), la ley puede formular algunas precisiones a la política general e, inclusive, establecer reglas detalladas, con dos límites: (i) no puede regular exhaustivamente el asunto, y (ii) debe siempre dejarle al Ejecutivo el margen necesario para adaptar las disposiciones aplicables a las sucesivas coyunturas que se presenten en la realidad regulada.(…)”.²¹

VI. CONFLICTO DE INTERESES.

De conformidad con lo precitado en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, corresponde al ponente de un proyecto de ley enunciar las posibles circunstancias en las que se podría incurrir en conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación del proyecto de ley. En ese sentido, señala el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019 lo siguiente:

El artículo 286 de la Ley 5° de 1992 quedará así:

“(…) **ARTÍCULO 286.** Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

- a) **Beneficio particular:** aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) **Beneficio actual:** aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- e) **Beneficio directo:** aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. (...)”²²

Atendiendo el anterior apartado legal, se considera que en el caso de este proyecto de ley no existen circunstancias que eventualmente puedan generar un conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación. Lo anterior, entendiendo que el carácter de lo propuesto por la iniciativa legislativa resulta en un efecto general.

VII. IMPACTO FISCAL.

En virtud el artículo 7° de la Ley 819 de 2023, esta propuesta legislativa no implica gasto público ni proporciona beneficios tributarios, por lo que no requiere un análisis de impacto fiscal.

La propuesta se centra en establecer rangos diferenciales para la tarificación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), lo cual no se considera una orden de gasto público, por ello, en concordancia con el artículo 7° de la mencionada ley, no es necesario un análisis de impacto fiscal.

Este análisis es obligatorio solo cuando una iniciativa legislativa genera costos fiscales, asegurando que las leyes aprobadas por el Congreso de la República se alineen con la situación económica del país y con la política económica establecida por las autoridades competentes.²³

Atentamente,

 OSCAR SÁNCHEZ LEÓN Representante a la Cámara por el departamento de Cundinamarca.	 Delcy Torres
 Álvaro L. Rueda	 Álvaro L. Rueda
 Olga María	 Olga María
 Gilma Díaz	 Gilma Díaz
 Juan Carlos	 Juan Carlos
 Hugo	 Hugo
 María	 María
 María	 María
 Abandío Vásquez Rep. Cundinamarca PH	 Abandío Vásquez Rep. Cundinamarca PH
 CARLOS FELIPE Quintanilla	 CARLOS FELIPE Quintanilla

²¹ Sentencia C-395 de 2022 Corte Constitucional M. P. Natalia Ángel Cabo

²² Ley 5ª de 1992. Artículo 286

²³ Sentencia C-502 de 2007 M. P M L José Cepeda Espinosa.

VIII. ARTICULADO.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 075 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Esta ley tiene como objetivo establecer rangos diferenciales, basados en la cilindrada y precio comercial, para el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a motocicleta, con lo que se pretende desincentivar la evasión y garantizar que los cobros sean proporcionales a la capacidad del cilindraje, evitando así excesos en la tarifa.

Artículo 2°. Agréguese un párrafo al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

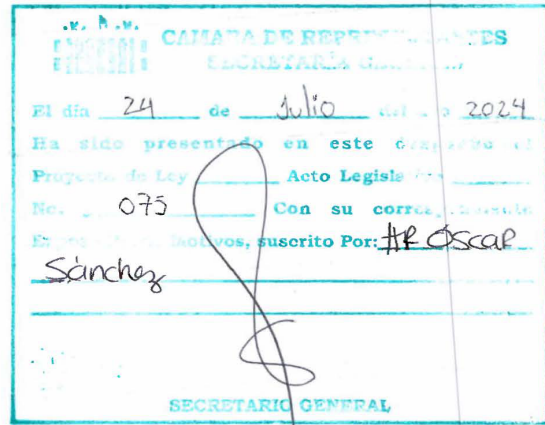
Parágrafo 3°: La Superfinanciera determinará la tarifa correspondiente a la expedición del Seguro Obligatorio de Transito (SOAT) para motocicletas, de conformidad con los rangos diferenciales que a continuación se exponen:

- 1. Motos dentro del rango de menos de 100 cc.
2. Moto dentro del rango de 101 a 200 cc.
3. Motos dentro del rango de 201 a 400 cc.
4. Motos dentro del rango de 401 a 600 cc.
5. Motos dentro del rango de 601 y más cc.

Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Atentamente,

Handwritten signatures of Oscar Sánchez León, Jaime Torres, Olga Beatriz, and others, with their respective titles and departments.



PROYECTO DE LEY NÚMERO 076 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se establecen medidas de corresponsabilidad, para garantizar a los niños, niñas y adolescentes el derecho a la educación.

Bogotá, D. C., julio de 2024.

Doctor:

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA.

Secretario General.

Cámara de Representantes.

La ciudad.

Asunto. Radicación de Proyecto de Ley número 076 de 2024 Cámara, por medio del cual se establecen medidas de corresponsabilidad, para garantizar a los niños, niñas y adolescentes el derecho a la educación.

Respetado Secretario,


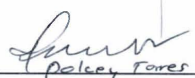
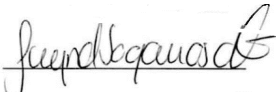
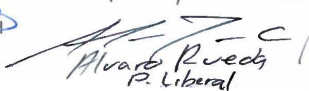


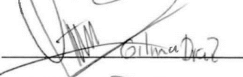



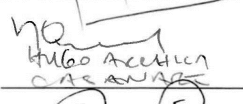



En virtud de nuestras facultades legales y constitucionales como Representantes a la Cámara, y en ejercicio de las atribuciones consagradas en el artículo 154 de la Constitución de Colombia, así como lo establecido en el artículo 140 de la Ley 5ª de 1992 y las modificaciones del artículo 13 de la Ley 974 de 2005, radicamos ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes el proyecto de ley que tiene como objeto establecer medidas de corresponsabilidad, para garantizar a los niños, niñas y adolescentes del país el derecho a la educación, así mismo, propiciar el cumplimiento de los deberes y las obligaciones de los padres y las madres de familia, los tutores o cuidadores a cargo de los menores de edad.

La presente iniciativa congressional está compuesta por:

- 1. Exposición de motivos
2. Articulado.

Adjunto original y tres (3) copias del documento.
Atentamente;

Atentamente,

 OSCAR SÁNCHEZ LEÓN Representante a la Cámara por el departamento de Cundinamarca	 Dalcey Torres
	 Alvaro Rueda P. Liberal
	 Karumbé
 Britania	 Rueda
 Juan Carlos	 Monroy
 Hugo Acevedo C. S. A. N. A. S.	 La Esmeralda
 Cristóbal Carcedo	 Carlos

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente proyecto de ley, y argumentar la relevancia de aprobación del mismo, este acápite se ha dividido en seis (6) puntos, que presentan de forma ordenada la importancia del tema, Estas son identificadas así:

a) Objeto del proyecto de ley.

El proyecto tiene por objeto establecer medidas de corresponsabilidad, para garantizar a los niños, niñas y a los adolescentes del país el derecho a la educación, así mismo, propiciar el cumplimiento de los deberes y las obligaciones de los padres de familia, los tutores o cuidadores a cargo de los menores de edad.

b) Contenido del proyecto.

El proyecto consta de 11 artículos que detallan las medidas específicas para garantizar la asistencia escolar y las responsabilidades de las partes involucradas:

- Artículo 1°. El objetivo de la ley es establecer medidas de corresponsabilidad para garantizar el derecho a la educación de los niños, niñas y adolescentes, y asegurar que padres, madres, tutores y cuidadores cumplan con sus deberes.
- Artículo 2°. La ley se aplica a todos los padres, madres, tutores o cuidadores de niños, niñas y adolescentes en edad escolar en Colombia que no aseguren su asistencia o matrícula en instituciones educativas.
- Artículo 3°. Define términos como ausentismo escolar, ausencia ocasional, temporal, permanente y definitiva, y educación alternativa. Incluye excepciones

basadas en manuales de convivencia y situaciones de fuerza mayor.

- Artículo 4°. Establece sanciones para padres, madres, tutores o cuidadores que consientan la inasistencia escolar. Las sanciones varían desde amonestaciones hasta trabajos comunitarios no remunerados, dependiendo de la gravedad de la inasistencia.
- Artículo 5°. Las instituciones educativas deben llevar control de asistencia, reportar ausentismo y hacer seguimiento a casos de inasistencia.
- Artículo 6°. El ICBF debe iniciar procesos y seguimiento a padres y tutores y activar el restablecimiento de derechos de los menores.
- Artículo 7°. El Ministerio de Educación Nacional debe desarrollar una Política Pública Nacional para garantizar la permanencia escolar.
- Artículo 8°. Después de tres años de implementación, se debe realizar una evaluación de los resultados e impacto de la ley, presentando los resultados al Congreso.
- Artículo 9°. El Ministerio de Educación debe reglamentar procedimientos para que padres y tutores puedan evidenciar circunstancias que impidan la educación de los menores.
- Artículo 10. Las Secretarías de Educación, en conjunto con el ICBF, deben desarrollar estrategias para el acceso y permanencia en el sistema educativo y la búsqueda activa de niños y adolescentes que hayan desertado.
- Artículo 11. La ley entrará en vigencia tras su publicación y derogará disposiciones contrarias a la misma.

e) Problema a resolver.

El problema central que busca resolver el proyecto de ley es la alta tasa de absentismo y deserción escolar en Colombia, garantizando que todos los niños y adolescentes tengan acceso a una educación de calidad y que los responsables de su cuidado cumplan con sus obligaciones educativas.

Este documento establece medidas de corresponsabilidad, para garantizar a los niños, niñas y a los adolescentes el derecho a la educación. En ese sentido, se presentan los fundamentos constitucionales y legales en los cuales se sustenta el derecho a la educación dirigida a niños niñas y adolescentes, para de esta forma establecer el grado de responsabilidad de los diferentes actores que intervienen en la educación o en el goce efectivo del derecho a la educación dirigido a los niños, niñas y adolescentes.

En segundo momento se realizan algunas “presiones conceptuales” y se presenta un breve diagnóstico a nivel internacional en torno al fenómeno de abstención escolar, seguido de las medidas que han adoptado algunos países para combatir el fenómeno. Finalmente se expone un diagnóstico

De la misma manera, se puede establecer que el fenómeno del absentismo escolar, a su vez enlaza otros fenómenos a un más preocupantes, un ejemplo claro, es el trabajo infantil, donde al relacionar los dos fenómenos permite presentar, que de los 264 millones de menores en el mundo que no van a la escuela¹, aproximadamente un 57% están en situación de trabajo infantil².

Medidas para enfrentar la abstención internacional.

Las cifras brindadas por la Organización de las Naciones Unidas son preocupantes para todos los países en general, razón por la cual, países a nivel internacional tienen normativa, que les permite combatir la abstención escolar y disminuir las cifras para estas problemáticas.

En Europa, España, la inasistencia del niño en la escuela es tema de particular importancia, toda vez, que se entiende como el incumplimiento por parte de sus padres o tutores del derecho a la educación y escolarización de esos menores (Vázquez, 2013, p.10), es por ello, que se lleva a cabo un seguimiento constante de la inasistencia de los menores a las instituciones educativas.

El seguimiento de asistencia escolar, es un tema de vital importancia para el sector educativo del país, donde se involucran a la institución educativa, los estudiantes, los padres o tutores de los estudiantes, las autoridades educativas (que para el caso es la comisión de absentismo escolar) e incluso la fiscalía de menores, donde todas las acciones realizadas quedan plasmadas en un informe, y si es necesario este se lleva para iniciar proceso según lo estipula el Código Penal Español.

Estas acciones que en un inicio son un tema de simple inasistencia, pasan a ser un delito, la cual es manejado desde el Código Penal, tal como se estipula en el artículo 226, de la Ley Orgánica 10 de 1995, por medio de la Sección, “Del abandono de familia, menores o personas con discapacidad necesitadas de especial protección”; el que dejare de cumplir los deberes legales de asistencia inherentes a la patria potestad, tutela, guarda o acogimiento familiar o de prestar la asistencia necesaria legalmente establecida para el sustento de sus descendientes, ascendientes o cónyuge, que se hallen necesitados, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a 12 meses. (Ley 10, 1995, Art. 226)

Así mismo, en América del Norte, en el Estado de Texas, la normativa contempla la Sección 25.093 titulado “Padres que contribuyen a la falta de asistencia”, ubicado en el Código de Educación de Texas, en la cual, es tipificado como un delito menor, donde el tribunal impone a los padres o tutores del estudiante, a) el pago de una multa entre \$100 a \$500 dólares, o b) se brinden servicio social

en las instituciones, según se designe (Código de Educación Texas, s.f.).

Ahora bien, el valor recaudado de las multas, se destina, la mitad a un fondo operativo, que según sea el caso estaría dirigido al distrito escolar o a la escuela o a programas de educación, y la otra mitad a un depósito, dirigido al fondo general del condado o al fondo general del municipio, la cual depende del tribunal que lleva el proceso. (Código de Educación Texas, s.f.)

Igualmente, en Centro América, Puerto Rico, tiene la Ley 85 de 2018 “Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico”, donde la inasistencia a la institución educativa por parte del menor de edad se enmarca como delito y como una falta administrativa.

Es por ello, tipificado como delito, el tribunal tiene la competencia de sancionar al padre o tutor del menor con a) multa hasta por 1.000 dólares, b) 100 horas como mínimo de servicio comunitario en la misma institución educativa, o c) multa y servicio comunitario, y siendo falta administrativa, podría manejar la cancelación para ser beneficiaria de programas de nutrición y vivienda subsidiada. (Ley 85, 2018, art. 1.04)

En América del Sur, en Argentina, en la Provincia de Mendoza, la normativa contempla en el artículo 99. “Inasistencia de alumnos menores de edad a establecimientos educativos” del “Código Contravencional Mendoza”, dispone la sanción a los adultos que estén a cargo de alumnos menores de edad y estos estén incurriendo en inasistencia los establecimientos educativos de manera reiterada, la sanción puede ser a) el pago de multas entre 600 a 1500 U.F. (peso argentino), b) 15 días de arresto o c) 20 días de trabajo comunitario, según se designe. (Ley 9.009, 2018, art. 99).

En un segundo análisis, se puede establecer que la abstención escolar es un tema de vital importancia para la política nacional, de ahí la razón, de que existan lugares como el Estado de Texas, Argentina, España y Puerto Rico, que, por medio de las leyes, buscan evitar y disminuir las tasas de absentismo escolar, donde las sanciones pueden ser de carácter penal, económico, pedagógico, o combinando las sanciones, tal como se representan en la siguiente tabla.

SANCIONES PADRES POR ABSENTISMO ESCOLAR			
TIPO DE SANCIÓN	PENAL	ECONÓMICA	PEDAGÓGICO
PAÍSES	España	España	Estado de Texas
		Estado de Texas	Puerto Rico
	Argentina	Puerto Rico	Argentina
		Argentina	

Fuente: elaboración Propia según normativa de cada país.

Situación Nacional.

La Constitución Política de Colombia de 1991, estipula que la educación es un derecho para todos los niños y jóvenes, lo que incluye además la participación en los diferentes procesos educativos y

¹ Cifras brindadas por la Organización de las Naciones Unidas, para el año 2017.

² Porcentaje calculado según cifras brindadas por la Organización Internacional del Trabajo para el año 2017.

así mismo la formación integral, esto implica, que se tomen responsabilidades para promover y asegurar, las condiciones necesarias en el acceso al sistema educativo, por parte de las familias, de los padres, de las madres, de los cuidadores y de las instituciones. (Gobierno nacional, 2018, pp. 32-33).

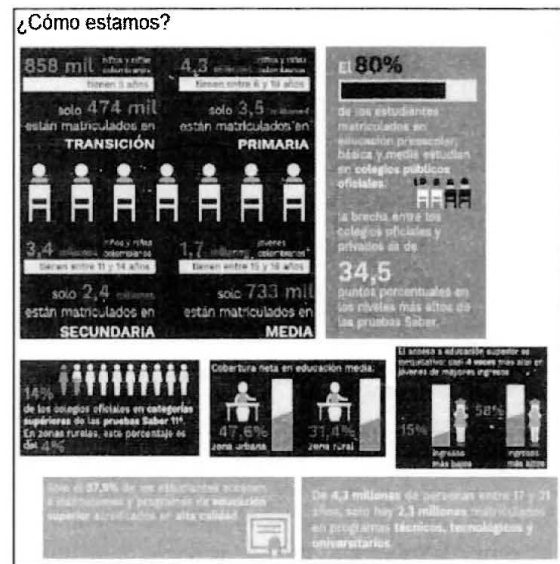
Para el caso de Colombia, el Ministerio Nacional de Educación, expresa que se puede identificar las posibles causas por la cuales el estudiante se retira, clasificado en cinco dimensiones:

- La primera dimensión es personal, con variables como el bajo rendimiento escolar, los problemas de lectura, los problemas de escritura, los problemas de oralidad entre otros.
- La segunda dimensión es familiar, con variables como por motivos de cambio de residencia, desempleo de los padres o acudientes, poca importancia a la educación por parte de los padres o acudientes, entre otras.
- La tercera dimensión es institucional, con variables como el establecimiento en zona lejana, el establecimiento en zona de desastres, los costos educativos, los conflictos entre estudiantes, entre otros.
- La cuarta dimensión es contexto, con variables como el pandillismo, la prostitución, la drogadicción, el acoso escolar, el matoneo escolar, entre otros.
- La quinta dimensión son otras razones. (MEN, 2020, p.p. 5-6)

Es por ello, que el Ministerio de Educación, tanto a nivel Nacional como territorial, busca contrarrestar este fenómeno escolar, por medio de una serie de programas como, la Gratuidad educativa, la Articulación con los Programas “Familias en Acción” y Red para la Superación de la Pobreza Extrema Juntos, la Inversión del Sector Solidario y de las Cajas de Compensación, la Alimentación Escolar, el Transporte Escolar, el Proyecto Incentivos Condicionado al Acceso y a la Retención Oportuna en el sistema escolar. (MEN, s.f. p.p. 10-11)

Sin embargo, pese a la implementación de estos programas y estudios realizados en el país, diferentes instituciones revisan esta problemática, y presentan situaciones y cifras preocupantes.

- En Colombia, cerca 10.109.295 niños y jóvenes se encontraban matriculados para el año 2017, de los cuales se presenta una tasa de deserción del 3.08%, lo que representa 311.366 niños y jóvenes en Colombia. (Ministerio de Educación, 2018, p. 3)
- En Colombia, para el año 2017, se encuentran 10.258.000 niños y jóvenes entre 5 y 16 años, de los cuales 6.447.000 se encuentran matriculados para transición, primaria, secundaria y media según un rango de edad específico, y 3.811.000 no se encuentran matriculados, lo que representa un 63% y 37% respectivamente, tal como se observa en la infografía. (Departamento Nacional de Planeación, 2017)



Fuente: Departamento Nacional de Planeación – DNP

Por otra parte, en la Línea de Política Pública para la Prevención y Erradicación del Trabajo Infantil y la Protección Integral al Adolescente Trabajador, presenta que en Colombia el trabajo infantil ha sido una problemática constante, extensa y crítica, para 2016, cerca de 869.000 niños y jóvenes se encuentran trabajando según las cifras que reporta DANE, lo que significa una tasa de trabajo infantil de 7.8%. (Gobierno nacional, 2017, p. 25)

Así mismo, en la Línea de Política Pública, expone que el “trabajo infantil representa un escenario preocupante respecto a las condiciones de riesgo y vulneración de derechos, y es también un obstáculo para el efectivo acceso a la educación” (Gobierno nacional, 2017, p.p. 27-28), toda vez, que se evidencia que a medida que aumentan las horas de trabajo, así mismo aumenta la inasistencia de los niños y jóvenes en las instituciones educativas, este tipo de escenarios permiten aumentar los niveles de deserción, extra edad y repitencia, que se ve reflejada con mayor frecuencia en el rango de edad de 11 a 16 años, según los resultados del estudio realizado por la OIT en 34 países del mundo. (Gobierno nacional, 2017, p.p. 27-28).

En un tercer análisis, las cifras presentadas por Departamento Nacional Planeación en temas de niños y jóvenes que no se encuentran matriculados en colegios, las cifras presentadas por el Ministerio Nacional de Educación, en temas de deserción escolar, y cifras presentadas por la política pública para la prevención y erradicación del Trabajo Infantil y la Protección Integral al Adolescente Trabajador, en temas de trabajo infantil, son cifras altas, preocupantes, críticas y cuestionables que se relacionan entre sí, teniendo en cuenta las diversas maneras en que se ha buscado contrarrestar la situación, y más para Colombia que esta denominado como país desarrollado.

Así mismo, según la respuesta dada por Ministerio de Educación se identifica que de 2017 a 2019 la tasa de deserción intra-anual a presentado un aumento de 0.5 puntos porcentuales en el sector oficial, evidenciando que los niveles de transición y secundaria son los niveles que presentan un mayor porcentaje.

Tabla 3. Tasa de deserción intra-anual sector oficial, por nivel educativo 2014-2019

Año	Transición	Primaria	Secundaria	Media	Básica	Total
2014	2,38%	2,73%	3,79%	2,79%	3,10%	3,07%
2015	3,25%	2,57%	4,39%	2,72%	3,33%	3,26%
2016	3,90%	3,02%	4,88%	2,94%	3,82%	3,72%
2017	3,53%	2,46%	3,94%	2,65%	3,13%	3,08%
2018	3,43%	2,44%	3,90%	2,44%	3,10%	3,03%
2019	3,67%	2,57%	3,92%	2,53%	3,21%	3,13%

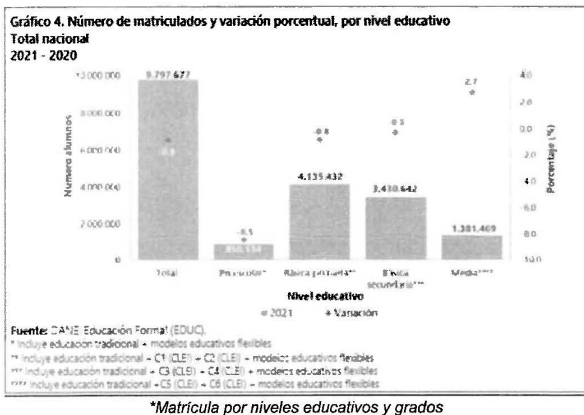
*El indicador del año 2019 es preliminar, obtenido a través de las cifras de matrícula preliminar del año 2019.

Fuente: Ministerio de Educación Nacional (MEN).

Matrícula por niveles educativos.

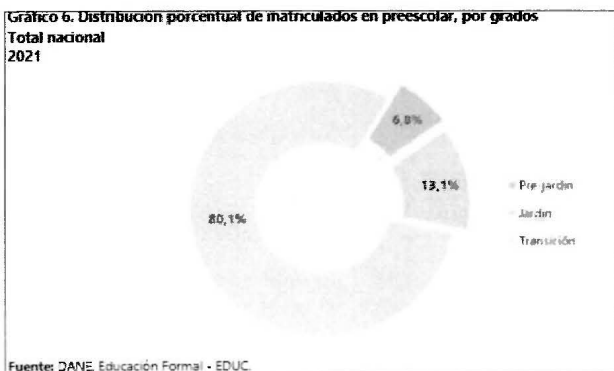
El nivel educativo que registró durante el año 2021 la mayor cantidad de alumnos matriculados fue básica primaria con el 42,2% del total de las matrículas, seguido de básica secundaria con el 35,0%.

Frente al año 2020, todos los niveles educativos registraron decrecimiento a excepción del nivel media (2,7%). El nivel de preescolar presentó la mayor baja en matrículas, con una variación de -8,5%, seguido del nivel de básica primaria con el -0,8%.



Preescolar.

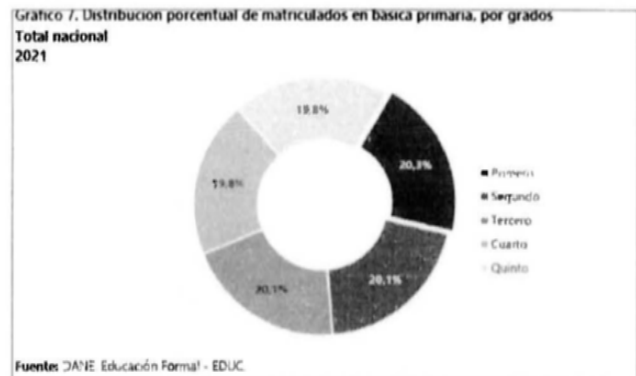
Respecto a 2020, los tres grados registraron decrecimiento, el de mayor baja en matrículas fue pre-jardín (-21,6%), seguido de jardín (-21,1%); mientras que, el grado transición registró una variación de -4,5%.



Básica primaria.

Frente al año 2020, el grado que registro crecimiento fue tercero (0,02%), con 122 matriculados adicionales. Los demás grados de

básica primaria registraron disminuciones, siendo grado primero el de mayor variación, en -3,5%.

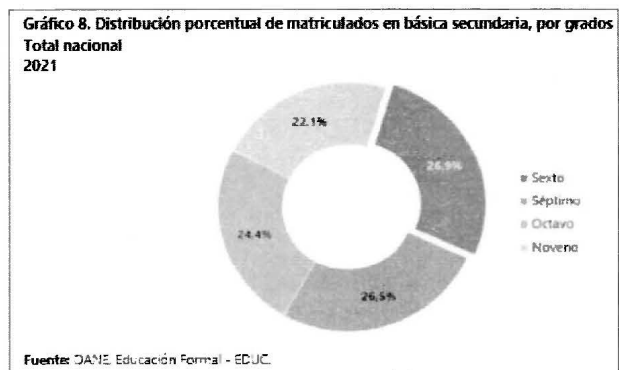


Básica secundaria.

Se refiere a educación tradicional. No incluye CLEI, ni modelos educativos flexibles.

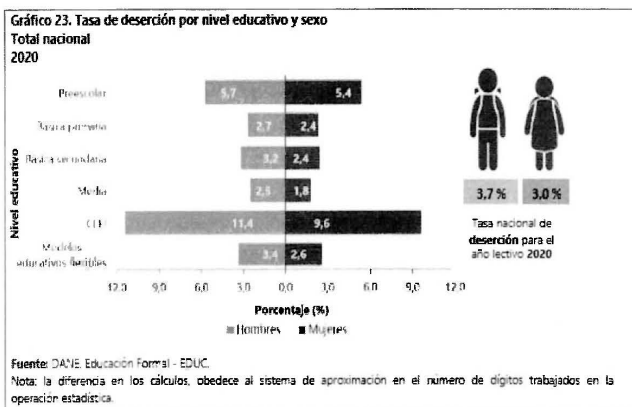
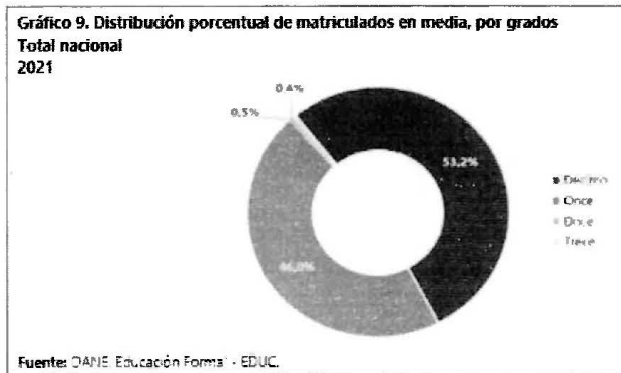
Durante 2021, el nivel de básica secundaria registró un total de 3.038.742 matriculados. La mayor participación de alumnos se observó en los grados sexto y séptimo, sumando el 53,4%, seguido de los grados octavo y noveno con el restante 46,6%.

Respecto a 2020, todos los grados registraron crecimiento en matrículas, excepto grado sexto que presentó una baja de 5,7%; mientras, el grado noveno registró el mayor aumento, en 5,9%.



Media, se refiere a educación tradicional.

Para 2021, el nivel educativo en media registró un total de 1.118.044 matriculados. La mayor participación se observó en el grado décimo con el 53,2%, seguido del grado once con 46,0%, mientras, la menor participación se registró en los grados doce y trece, que suman el 0,9%. Los grados doce y trece corresponden a sedes educativas normalistas 6. Frente al año 2020 los grados, décimo y once aumentaron su cantidad de alumnos matriculados; siendo, grado once el de mayor crecimiento (5,6%); mientras que los grados doce y trece decrecieron en 13,3% y 6,3%, respectivamente.



Finalmente, y a modo de conclusión, el absentismo escolar, ha sido y sigue siendo una problemática crítica a nivel mundial, nacional y distrital, entidades como la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Tecnología, la Organización Internacional del Trabajo, al transcurso de los años han adelantado investigaciones y estudios que permiten construir documentos como la Política Nacional Infancia y Adolescencia, la Línea de Política Pública para la Prevención y Erradicación del Trabajo Infantil y la Protección Integral al Adolescente Trabajador y la Política Pública Integral de Derechos Humanos de Bogotá, por lo cual, permite establecer enlace con fenómenos como trabajo infantil que involucran a los Estados, el Gobierno, la escuela, los profesores, los estudiantes, los padres, la sociedad civil, las entidades públicas y las entidades privadas, desde las diferentes dimensiones.

Es por ello, que es necesario que se tenga un empoderamiento por parte de los padres en la educación de sus hijos, tomando la responsabilidad necesaria y la obligación de la asistencia de sus hijos a los centros educativos, para disminuir cifras de deserción escolar y trabajo infantil.

En Colombia, no existe una sanción ni penal, ni económica, ni pedagógica, para los padres de los menores que estén incurriendo en casos de abstencionismo escolar, que se encuentre respaldada desde la parte normativa, es por ello que argumentos, como los del docente y ex presidente de Fecode, Abel Rodríguez, contribuyen para realizar los cambios respectivos a nivel normativo y suplir vacíos jurídicos en Colombia, así mismo, seguir el ejemplo de España, Argentina, Puerto Rico y el Estado de Texas a nivel normativo.

e) Marco jurídico.

Constitución Política de Colombia (1991)

- Artículo 67: Establece que la educación es un derecho de la persona y un servicio público con una función social. La educación es obligatoria entre los 5 y 15 años y debe ser gratuita en las instituciones del Estado en los niveles preescolar y básico.
- Artículo 68: Menciona la educación para personas con limitaciones y talentos excepcionales, y la responsabilidad del Estado en proporcionar las condiciones necesarias para su integración.

Ley General de Educación (Ley 115 de 1994): Regula la prestación del servicio educativo y enfatiza que la educación es un proceso de formación permanente que debe responder a los intereses y necesidades de las personas.

Código de Infancia y Adolescencia (Ley 1098 de 2006)

- Artículo 28: Garantiza el derecho de niños y adolescentes a una educación de calidad.

Consideraciones de la Corte sobre educación en menores de edad:

Según lo establecido por la Corte Constitucional, el derecho a la educación es entendido como un derecho fundamental en los menores de 18 años en razón del principio del interés de los niños, niñas y adolescentes. El estado, la sociedad y la familia tienen la responsabilidad de garantizar el cumplimiento de este Derecho.

Así lo establece en las siguientes sentencias:

- La Sentencia T- 008 de 2016 magistrado ponente Alberto rojas ríos menciona:

“El derecho fundamental a la educación de los menores de 18 años cobra especial relevancia en atención al principio del interés superior del niño, el cual debe responder a sus necesidades. El Estado tiene la obligación de determina las medidas pertinentes para la prestación del servicio, las cuales, deben atender al interés de niños, niñas y adolescentes sobre otras consideraciones y derechos, para así apuntar a que reciban un trato preferente, de forma que se garantice su desarrollo integral y armónico como miembro de la sociedad, no sólo como sujetos de protección especial sino como plenos sujetos de derecho.” (Corte Constitucional, 2016)

- En la Sentencia T-743 de 2013, se le otorga una doble connotación, reconociendo la educación como un derecho y un servicio público:

“El artículo 67 de la Constitución reconoce en la educación una doble condición de derecho y de servicio público que busca garantizar el acceso de los ciudadanos al conocimiento, a la ciencia y a los demás bienes y valores culturales. La relevancia de esa función social explica que la norma superior le haya asignado a la familia, a la sociedad y al Estado

una corresponsabilidad en la materialización de esas aspiraciones y que haya comprometido a este último con tareas concretas que abarcan, desde la regulación y el ejercicio del control y vigilancia del servicio educativo, hasta la garantía de su calidad, de su adecuado cubrimiento y la formación moral, física e intelectual de los estudiantes. En cuanto a servicio público, la educación exige del Estado unas actuaciones concretas, relacionadas con la garantía de su prestación eficiente y continua a todos los habitantes del territorio nacional, en cumplimiento de los principios de universalidad, solidaridad y redistribución de los recursos en la población económicamente vulnerable. En su dimensión de derecho, la educación tiene el carácter de fundamental, en atención al papel que cumple en la promoción del desarrollo humano y la erradicación de la pobreza y debido a su incidencia en la concreción de otras garantías fundamentales, como la dignidad humana, la igualdad de oportunidades, el mínimo vital, la libertad de escoger profesión u oficio y la participación política.” (Corte Constitucional, 2013)

- Sentencia T-660 de 13 esta sentencia reconoce dentro de la permanencia al sistema educativo, la calidad de derecho y obligación no solo para el menor sino para el Estado, la sociedad y la familia:

“La jurisprudencia constitucional de vieja data ha reconocido el carácter fundamental del derecho a la educación de los niños, las niñas y los adolescentes, el cual ha identificado que goza de cuatro componentes estructurales en su núcleo esencial, siendo dos de ellos la accesibilidad y la adaptabilidad que refieren de manera integrada a la garantía de permanencia de los menores en el sistema educativo sin discriminaciones ni exclusiones injustificadas o inadmisibles constitucionalmente. Así mismo, la educación además de ser un derecho, también entraña un deber que primeramente debe asumir el Estado como obligado a satisfacer el respeto, la protección y el debido cumplimiento de los procesos y sistemas formativos; sin embargo, dada la faceta de servicio público con función social que tiene educación, a la carga de deberes también concurren la familia y la sociedad. Aquella definida constitucionalmente como el núcleo básico de la sociedad, es la responsable primigenia de asegurar la educación de los hijos menores de edad, por lo cual se les exige a los padres que cumplan con los trámites tendientes a regularizar la escolaridad de sus hijos menores, sin que en principio se evidencie en ello una carga desproporcionada que vulnere derechos fundamentales, pero que a su vez no puede eso para proteger los derechos de los menores de edad. (Corte Constitucional, 2013).

f) Conflicto de intereses.

De conformidad con lo precitado en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, corresponde al ponente de un proyecto de ley enunciar las posibles circunstancias en las que se podría incurrir en conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación del proyecto de ley. En ese sentido, señala el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019,

que modificó el artículo 286 de la Ley 5° de 1992, lo siguiente:

“ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil”.*

Atendiendo el anterior apartado legal, se considera que en el caso de este proyecto de ley no existen circunstancias que eventualmente puedan generar un conflicto de interés por parte de los congresistas que participen de la discusión y votación. Lo anterior, entendiéndose que el carácter de lo propuesto por la iniciativa legislativa resulta en un efecto general”.

g) Impacto fiscal.

Recordando la Ley 819 de 2003, “por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”, en su artículo 7 indica que “el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

Haciendo relación a los posibles costos, se menciona que no se incurre en gastos adicionales. Asimismo, la Corte Constitucional, ha indicado que el impacto fiscal no puede ser, en ningún caso, un obstáculo para el desarrollo de las iniciativas legislativas. En la Sentencia C-490 de 2011, la Corte manifestó que:



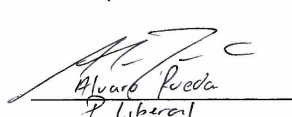

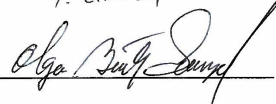
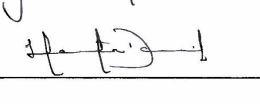

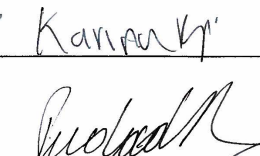
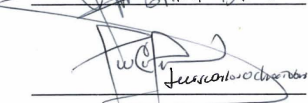


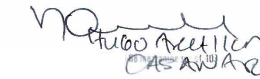



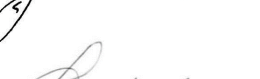
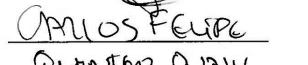

“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como

un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.”

- Y en Sentencia C-502 de 2007 de la misma Corte, señaló que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en impedimento para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público.”

De los honorables Representantes,

 OSCAR SÁNCHEZ LEÓN Representante a la Cámara por el departamento de Cundinamarca.	 Dolcicy Torres
 Alvaro Piedra P. Liberal	
	
	
	
	
	
	
 CARLOS FELIPE	

2. ARTICULADO.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 076 DE 2024
CÁMARA

por medio del cual se establecen medidas de corresponsabilidad, para garantizar a los niños, niñas y adolescentes el derecho a la educación.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Las disposiciones previstas en esta ley, tienen por objeto establecer medidas de corresponsabilidad, para garantizar a los niños, niñas y adolescentes del país el derecho a la educación, así mismo, propiciar el cumplimiento de los deberes y las obligaciones de los padres y las madres de familia, los tutores o cuidadores a cargo de los menores de edad.

Artículo 2°. Ámbito de aplicación. La presente ley se aplicará a todos los padres y madres de familia y tutores o cuidadores de niños, niñas y adolescentes en edad de escolaridad, que se encuentren en el territorio nacional matriculados en una institución educativa pública o privada y que no garanticen su asistencia a dichas instituciones y a los padres y madres de familia y tutores o cuidadores de niños, niñas y adolescentes en edad de escolaridad, que de manera injustificada no los inscriban y/o matriculen en el sistema escolar.

Artículo 3°. Definiciones:

Ausentismo Escolar: Para efectos de esta ley se entiende ausentismo escolar como la ausencia ocasional, temporal, permanente o definitiva no justificada, de un niño, niña o adolescente al establecimiento educativo. Se considera también como ausentismo escolar el hecho que una persona, en edad comprendida entre los cinco (5) y dieciséis (16) años, no esté escolarizado en ningún establecimiento educativo.

Ausencia ocasional: Para efectos de esta ley, se entiende ausencia ocasional la inasistencia no justificada por más de cinco (5) días consecutivos del calendario escolar.

Ausencia temporal: Para efectos de esta ley se entiende ausencia temporal la inasistencia no justificada al establecimiento educativo de un niño, niña o adolescente por treinta (30) días consecutivos del calendario escolar.

Ausencia permanente: Para efectos de esta ley se entiende por ausencia permanente, cuando un niño, niña o adolescente se retira del establecimiento educativo en el transcurso del año lectivo según el seguimiento mensual de estudiantes retirados que realiza el Ministerio de Educación Nacional.

Ausencia definitiva: Para efectos de esta ley se entiende ausencia definitiva, cuando un niño, niña o adolescente no se matricula, habiéndolo estado en el año inmediatamente anterior.

Educación alternativa: Es aquella que se refiere a los programas flexibles que se ofrecen, para

garantizar el acceso a la educación de los niños, niñas y adolescentes con trayectorias inconclusas y cuyo propósito es darle opciones diferentes al estudiante y a la familia en términos de aprendizaje, habilidades, contenidos, evaluación y metodología.

Parágrafo. Sobre las conductas de ausentismo escolar no regladas en esta Ley, se aplicará lo dispuesto en los manuales de convivencia escolar de cada Institución Educativa.

Parágrafo Transitorio. El Ministerio de Educación, reglamentará en el término máximo de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley lo pertinente al sector, los lineamientos y las estrategias de divulgación de las medidas de corresponsabilidad de las que trata esta Ley, teniendo en cuenta estas definiciones para armonizarlas con los estándares nacionales e internacionales vigentes en la materia, y de acuerdo a la diversidad de características sociales, demográficas y geográficas en todo el territorio nacional.

Artículo 4°. Sanciones por consentir la inasistencia.

Los padres y madres de familia, y tutores o cuidadores de niños, niñas y adolescentes en edad de escolaridad, que permitan, consientan o incentiven la **ausencia ocasional**, incurrirán en una amonestación que consistirá en un llamado de advertencia para conocer las causas y exponer las consecuencias por repetición de la falta.

Los padres y madres de familia y tutores o cuidadores de niños, niñas y adolescentes en edad de escolaridad, que permitan, consientan o incentiven la **ausencia temporal**, incurrirán en una sanción de carácter pedagógica, la cual consistirá en la participación en un programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia, acompañado de un seguimiento al caso en reunión con el estudiante, padre o madre de familia, tutor o cuidador para concretar las medidas que remedien la inasistencia.

Los padres y madres de familia, tutores o cuidadores de niños, niñas y adolescentes en edad de escolaridad, que sin justa causa permitan, consientan o incentiven la **ausencia permanente o que injustificadamente** no los inscriban o matriculen en el sistema escolar, deberán ser sancionados por los alcaldes a trabajos comunitarios de utilidad pública no remunerados, a través de su vinculación temporal en alguno de los programas, proyectos y/o actividades que las alcaldías distritales o municipales tengan en curso directamente o en convenio con otras autoridades.

La duración del trabajo comunitario no podrá ser inferior a 32 horas y deberá cumplirse en un término no mayor a 30 días.

Se exceptúa de lo anterior las causales por caso fortuito o fuerza mayor, previo a la observancia del debido proceso.

Parágrafo Primero. Respecto a las sanciones de que tratan los incisos 1 y 2 del presente artículo, serán las instituciones educativas, en el marco de la implementación de las Escuelas de Padres de

que trata la Ley 2025 de 2020, las encargadas de imponerlas.

Parágrafo Segundo. Cuando se presenten dos sanciones o más por la ausencia ocasional no justificada durante el término de un mes, la institución educativa remitirá el caso a la Secretaría de Educación del territorio, para que se realice el respectivo seguimiento. En el caso de ausencia temporal, permanente o definitiva las secretarías de educación del respectivo territorio remitirán de inmediato el caso al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), para que se realice el seguimiento.

Parágrafo Tercero. Siempre que la institución educativa identifique que las causas de ausentismo rebasan la órbita de control de la familia del menor de edad afectado se debe activar una ruta de atención interinstitucional entre Secretaría de Educación e Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, en los términos previstos en el presente artículo y de conformidad con los artículos 6 y 7 de la presente ley. Se deberá activar el proceso de restablecimiento de derechos en favor del menor de edad afectado, siempre que haya lugar.

Parágrafo cuarto. Están exentos de las disposiciones previstas en la presente ley, los padres y madres de familia, y tutores o cuidadores a cargo de los niños, niñas y adolescentes en edad de escolaridad, que estén vinculados a programas de educación alternativa.

Del mismo modo, se respetará la formación basada en situaciones étnicas, religiosas, o similares.

Parágrafo quinto. Están exentos de las disposiciones previstas en la presente ley, los padres y madres de familia, y tutores o cuidadores a cargo de los niños, niñas y adolescentes en edad de escolaridad, que se ubiquen en zonas de conflicto armado o zonas de difícil acceso, siempre y cuando la inasistencia, retiro o no matrícula se presente con ocasión a situaciones de seguridad, fuerza mayor o caso fortuito.

Artículo 5°. Responsabilidad de las Instituciones Educativas.

Las instituciones educativas públicas y privadas tendrán como responsabilidad:

- a. Llevar el control riguroso de la asistencia de los niños, las niñas y los adolescentes, así mismo, hacer seguimiento particular y periódico, con los padres y madres de familia, y tutores o cuidadores a cargo de los menores, para confirmar la causa de la inasistencia, en conjunto con los niños, niñas o adolescentes que presenten alguna de las ausencias de que trata esta ley, en aras de establecer, las necesidades y soluciones para la continuidad escolar.

Para lo dispuesto en el artículo tercero de la presente ley, la causa de la inasistencia será confirmada mediante comunicación verbal o escrita, a través de cualquier medio idóneo actual y durante el término que transcurra la inasistencia o al término de ésta.

- b. Reportar, a las secretarías de educación y al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar para que activen una ruta de acción cuando los niños, las niñas y adolescentes, presenten ausencia ocasional, temporal, permanente o definitiva no justificada, al centro educativo, para atender las causas que dieron lugar a la ausencia o absentismo.
- c. Socializar a la comunidad educativa las medidas contempladas en la presente ley y promover un acompañamiento diferencial a padres y madres de familia, y tutores o cuidadores de niños, niñas y adolescentes en edad escolar que se encuentran en absentismo escolar por dificultades familiares, económicas, demográficas y de conectividad.
- d. Hacer el seguimiento y registro de las diferentes variables de deserción escolar y reportarlas anualmente a las secretarías de educación del ente territorial competente, con el objetivo de establecer políticas públicas focalizadas en las necesidades de cada territorio.

Artículo 6°. Responsabilidad del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar

- **ICBF.** El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar tendrá la obligación de iniciar proceso y seguimiento a los padres y madres de familia, y tutores o cuidadores a cargo de los niños, niñas y adolescentes y activar el proceso de restablecimiento de derechos en favor del menor de edad, en atención a lo previsto en el artículo cuarto (4) de la presente ley, y obrará en razón a lo contemplado por la Ley 1801 de 2016.

Artículo 7°. El Ministerio de Educación Nacional dentro del término de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, desarrollará una Política Pública Nacional encaminada a garantizar la permanencia escolar en Colombia, con el fin de contrarrestar los limitantes estructurales y factores externos impredecibles que sobrepasan la voluntad de los estudiantes, padres de familia, los tutores o cuidadores, con el fin de garantizar la asistencia a clase de las personas en edad escolar.

Para tal efecto, tomará como insumo el diagnóstico disponible en el Sistema de Información para Monitoreo, la Prevención y el Análisis de la Deserción Escolar (Simpade), así como los reportes recogidos por las Secretarías de Educación de las entidades territoriales competentes, siguiendo la disposición del artículo 5° de la presente ley y demás insumos que considere pertinente.

Artículo 8°. Evaluación y seguimiento. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Educación, y en conjunto con la Procuraduría General la Nación y las Secretarías de Educación del orden departamental, distrital y municipal, luego de tres (3) años de implementación de la presente ley, deberán realizar una evaluación de resultados y de impacto de la misma. Para ello, se analizará si hubo disminución de la deserción escolar. Los resultados

de la evaluación serán presentados al Congreso de la República en el informe anual de las respectivas entidades.

Artículo 9°. El Ministerio de Educación Nacional en el término de seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley reglamentará el procedimiento por medio del cual los padres y madres de familia y tutores o cuidadores de niños, niñas y adolescentes en edad de escolaridad puedan evidenciar las circunstancias que les impiden garantizar el derecho a la educación de los menores.

Artículo 10. Responsabilidad de las Secretarías de Educación. Las secretarías de Educación en coadyuvancia con las instituciones educativas facilitarán y garantizarán el acceso y permanencia de los niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo, teniendo en cuenta las condiciones sociales, económicas, demográficas y de conectividad del territorio.

Parágrafo Primero. Con el objetivo de buscar el retorno al sistema educativo de los niños, niñas y adolescentes en edad de escolaridad, las Secretarías de Educación de las entidades territoriales, junto con el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar deberán desarrollar estrategias para la búsqueda activa de quienes desertaron de sus instituciones educativas como resultado del cierre de la educación presencial durante la pandemia por COVID -19 o por cualquier otro motivo. Para esto, las Secretarías y el ICBF contarán con un plazo de seis (6) meses luego de la aprobación de la presente ley.

Artículo 11. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Representantes,

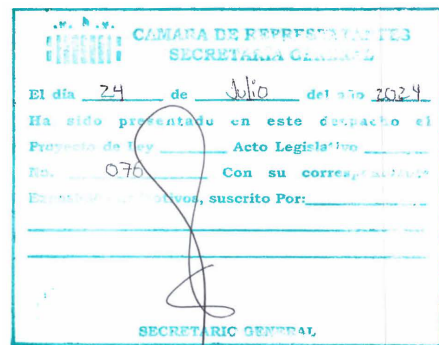
OSCAR SÁNCHEZ LEÓN
 Representante a la Cámara por el departamento de Cundinamarca

Pelayo Torres
 Álvaro L. Rueda P. Liberal
 Olga Beatriz Sarmiento
 Estelita Ovalle
 Juan Carlos Pacheco
 María Cecilia
 Álvaro Torres
 Cristian Calcedo
 Hugo Arellano Casas Arce

Referencias.

- Alliance. (2017). Resultados y Tendencias 2012-2016. Resumen Ejecutivo Estimaciones mundiales sobre el trabajo infantil. Ginebra. Recuperado de: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/pub/ic/@ed_norml@ipecc/documents/pub/icationlwc_ms_596481.pdf
- Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. (2019). Política Pública Integral de Derechos Humanos de Bogotá 2019-2034. Recuperado de: <http://www.sdp.gov.colsites/default/lfifelsdgdoc.depoliticaconpesddhh05.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. ¿Cómo estamos? Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/DNPNIP/an-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Pilares-delPND/Equidad/Educacion-de-ca/idad-para-un-futuro-con-oportunidades-para-todos%E2%80%8B.aspx>
- Gobierno de Colombia. (2017). Línea de Política Pública para la Prevención y Erradicación del Trabajo Infantil y la Protección Integral al Adolescente Trabajador 2017-2027. Colombia. Recuperado de: <http://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/58804143/Politica+publica+pdfversion+final02042018.pdf>
- Gobierno de Colombia. (2018). La Política Nacional de Infancia y Adolescencia 2018 - 2030. Recuperado de: <http://snbfsociedadcivil.aldeasinfantiles.org.colfiles/PN201B-2030.pdf>
- González G. María T. (2014). Absentismo escolar: posibles respuestas desde el centro educativo REICE. Revista Iberoamericana sobre Calidad, Eficacia y Cambio en Educación, vol. 12, núm. 2, pp. 5-27 Red Iberoamericana de Investigación Sobre Cambio y Eficacia Escolar Madrid, España.

- Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/551/55130462001.pdf>
- Ley Núm. 85 de 29 de marzo de 2018. Puerto Rico. Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico. Recuperada de: [http://www.bvirtual.ogp.pr.gov/ogp/Bvirtual/lleyesreferencia/PDF/Educaci%C3%B3n%20\(K-12\)/85-2018.pdf](http://www.bvirtual.ogp.pr.gov/ogp/Bvirtual/lleyesreferencia/PDF/Educaci%C3%B3n%20(K-12)/85-2018.pdf)
- Jefatura del Estado. 23 de noviembre de 1995. [Sección, “Del abandono de familia, menores o personas con discapacidad necesitadas de especial protección”]. Código Penal Español. Ley Orgánica N° 10 de 1995. Recuperado de: http://noticias.iuridicas.com/base_datos/PenaV/o10-1995.l2t12.html#a226
- Ministerio de Educación. Deserción Escolar. Recuperado de: <https://drive.google.com/filed/1k6w0zYJcXi3btzHMCXd/1FvmE7qRyse/view>
- Ordóñez C., Sandra P. La Ley entre el tintero Tras veinte años de promulgación de la Ley General de Educación, balance de Abel Rodríguez Céspedes, (2014). Revista Educación y Ciudad. Políticas Educativas: Hacia un nuevo proyecto de educación nacional. Número 27. Edición ISSN 0123-0425. Recuperado de: <http://www.idep.edu.co/sites/default/files/larchivorevista/Revista-Educacion-y-CiudadN%C2%BA-27.pdf>



CONTENIDO

Gaceta número 1086 - Viernes, 2 de agosto de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de Ley número 069 de 2024 Cámara, por medio del cual se declara como patrimonio cultural y turístico a los Municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita, en el Departamento del Tolima, y se dictan otras disposiciones.	1
Proyecto de Ley número 075 de 2024 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	11
Proyecto de Ley número 076 de 2024 Cámara, por medio del cual se establecen medidas de corresponsabilidad, para garantizar a los niños, niñas y adolescentes el derecho a la educación.	19