

Bogotá, D. C.

Radicado 20002025E2003673

Doctor

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario Comisión Sexta

Comision.sexta@camara.gov.co

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

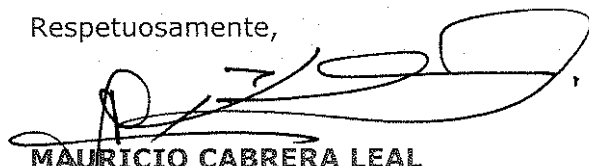
secretaria.general@camara.gov.co

ASUNTO: Concepto Técnico – Proyecto de Ley 015 de 2023 Senado / 375 de 204 Cámara "Por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro Nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones" o "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país".

Respetados Congresistas y secretarios, reciban un atento saludo.

Una vez realizado el análisis sobre la iniciativa legislativa del asunto, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se permite presentar los comentarios y consideraciones sobre la iniciativa legislativa en cuestión, de conformidad con las funciones y competencias asignadas a este Ministerio por la Ley 99 de 1993 y el Decreto Ley 3570 de 2011.

Respetuosamente,



MAURICIO CABRERA LEAL

Viceministro de Políticas y Normalización Ambiental

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Aprobó: Alicia Andrea Baquero – Jefe Oficina Asesora Jurídica

Revisó: Laura Isabel Villamizar Pacheco- Coordinadora UAL- UAJ

Tomado del concepto emitido por memorando: 20002024E301820800008

Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales y/o técnicas vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para la firma del Remitente.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Dirección: Calle 37 #8 - 40, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 332 3400 - 3133463676

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 919301

Página 1 | 30

F-E-SIG-26:V7 02-08-2024

**CONCEPTO TÉCNICO – PROYECTO DE LEY 015 DE 2023 SENADO / 375-2024
CÁMARA**

"Por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro Nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones" o "Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país".

1. ANTECEDENTES

El Proyecto de Ley No. 015 de 2023 Senado / 375-2024 Cámara *"Por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro Nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones"* es de autoría de la H. Senadora Laura Esther Fortich, y se encuentra actualmente haciendo tránsito para tercer debate en la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes,

Dicha iniciativa legislativa está compuesta por nueve (09) artículos, y tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de la política pública con enfoque en educación y sensibilización ambiental para la protección de la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de los animales silvestres que ven alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores; establecer disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, crear el registro Nacional de animales atropellados en las vías colombianas y fortalecer el régimen de responsabilidades de los concesionarios de vías nacionales, entre otras disposiciones.

2. CONSIDERACIONES

2.1 CONSIDERACIONES JURÍDICAS.

- **Constitución Política de Colombia.** Los artículos 8, 58, 63, 79 y 80, establecen que es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación, conforme a la función social de la propiedad que implica obligaciones, a la cual le es inherente una función ecológica; que los bienes de uso público son inalienables, imprescriptibles e inembargables; que es deber del Estado planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar,

entre otros fines, su conservación y restauración; que se debe proteger la diversidad e integridad del ambiente y de manera particular, conservar las áreas de especial importancia ecológica, así mismo es un deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

- **Decreto – Ley 2811 de 1974:** *"Por medio del cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente".* Las disposiciones de esta norma representan el primer abordaje a la conservación de la diversidad de fauna del país.
- **Ley 99 de 1993.** Establece en su artículo 5 entre otras funciones del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, las siguientes:
 - "2. Regular las condiciones generales para el saneamiento del medio ambiente, y el uso, manejo, aprovechamiento, conservación, restauración y recuperación de los recursos naturales, a fin de impedir, reprimir, eliminar o mitigar el impacto de actividades contaminantes, deteriorantes o destructivas del entorno o del patrimonio natural;*
 - 10. Determinar las normas ambientales mínimas y las regulaciones de carácter general sobre medio ambiente a las que deberán sujetarse los centros urbanos y asentamientos humanos y las actividades mineras, industriales, de transporte y en general todo servicio o actividad que pueda generar directa o indirectamente daños ambientales;*
 - 14. Definir y regular los instrumentos administrativos y mecanismos necesarios para la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental y determinar los criterios de evaluación, seguimiento y manejo ambiental de las actividades económicas."*
- **Decreto 1076 de 2015.** Determina en su artículo 1.1.1.1.1., que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible *"es el rector de la gestión del ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de orientar y regular el ordenamiento ambiental del territorio y de definir las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables y del ambiente de la nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible, sin perjuicio de las funciones asignadas a otros sectores"*.
- **Política Nacional para la Gestión Integral de la Biodiversidad y sus Servicios Ecosistémicos (PNGIBSE).** Es un instrumento que tiene como objetivo promover la gestión integral de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, de manera que se mantenga y mejore la resiliencia de los sistemas socioecológicos, a escalas nacional, regional, local y transfronteriza, considerando escenarios de cambio y a través de la acción conjunta, coordinada y concertada

- **Resolución No 20243040018375 de 30 de abril de 2024 del Ministerio de Transporte.** Incorpora en los proyectos de infraestructura vial el concepto de Corredor Geotécnico, se adoptan los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial – LIVV y se dictan otras disposiciones frente a la gestión del riesgo de desastres. Los LIVV tiene definido su alcance en el artículo 6 señalando que corresponden a un conjunto de directrices formuladas con el objeto de que los proyectos de infraestructura carretera incorporen, de manera integral, elementos ambientales, sociales, tecnológicos y de ingeniería para evitar, prevenir, mitigar y corregir los potenciales impactos ambientales negativos que puedan generar, obteniendo como resultado de su ejecución, un balance ambiental neto positivo.

3. CONSIDERACIONES TÉCNICAS

El proyecto de ley tiene como objeto impulsar la formulación de una política pública de protección a la fauna silvestre del país que resulta afectada por la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores, establecer disposiciones para la construcción de pasos de fauna y crear un sistema nacional de registro de animales atropellados. Al respecto resulta importante citar los siguientes antecedentes:

En el año 2013 el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte acordaron desarrollar e implementar una Agenda Conjunta de trabajo, que integra las políticas y programas que desarrollan los dos Ministerios y sus entidades adscritas y vinculadas. Esta instancia de diálogo intersectorial es un canal permanente de comunicación y acción conjunta, encaminada a incorporar consideraciones ambientales en etapas tempranas de la planeación y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos sectoriales de infraestructura de transporte.

La Agenda Ambiental Interministerial incluyó en sus planes de acción de los períodos 2015-2016 y 2017-2018, como acción prioritaria: prevenir y manejar conflictos entre la infraestructura de transporte y la conservación de la biodiversidad in situ y sus servicios ecosistémicos, mediante la generación de normativa específica, guías y lineamientos técnicos generales, propuestas dirigidas al desarrollo de infraestructura verde y alertas tempranas.

En el marco de esta Agenda, en el año 2020 se elaboraron y publicaron los siguientes documentos:

- **Lineamientos de Infraestructura Verde Vial:** Conjunto de directrices encaminadas a orientar la estructuración de planes, programas y proyectos de infraestructura carretera, con el fin de que contemplen, desde las etapas más tempranas de su planificación y durante todas las etapas del ciclo de proyectos de infraestructura carretera, (prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos, construcción, operación intervención y desmantelamiento), consideraciones ambientales y de desarrollo sostenible, e incorporen medidas de ubicación, trazado, diseño, ingeniería y manejo destinadas a garantizar que la ejecución de los mismos genere un beneficio ambiental neto positivo, para así ofrecer una respuesta integral a los requerimientos funcionales de comunicación y movilidad, sin comprometer el

ordenamiento ambiental territorial ni amenazar la conservación de la biodiversidad propia de un determinado territorio y los servicios ecosistémicos que presta.

- **Guía de caracterización del fenómeno de atropellamiento de fauna silvestre:** Documento que aporta criterios para identificar, caracterizar, registrar el atropellamiento de fauna silvestre, obtener información técnica para la toma de decisiones relacionadas con medidas de manejo para evitar, mitigar y corregir impactos causados por la infraestructura lineal sobre individuos, poblaciones y comunidades.
- **Guía ambiental de pasos de fauna silvestre en infraestructura lineal:** Documento que aporta información práctica a los diferentes actores relacionados con el diseño, construcción, mejoramiento, rehabilitación, y mantenimiento de la infraestructura vial, para orientar las decisiones alrededor de garantizar la permeabilidad de las vías para la fauna silvestre a través de la construcción de pasos de fauna y otras medidas de mitigación del atropellamiento, proporcionando lineamientos técnicos e información financiera.

La Política pública que promueve el proyecto de ley se armoniza con las disposiciones y recomendaciones establecidas de los documentos enunciados y provee un escenario jurídico que establece obligaciones y deberes jurídicos que garantizan su aplicación en los proyectos de infraestructura de transporte terrestre. No obstante, se requiere precisar el alcance de algunos de los lineamientos establecidos en el proyecto de ley, los cuales se exponen en el numeral 4.

Adicionalmente, de conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, todo proyecto de Ley que ordene un gasto o que otorgue beneficios tributarios debe contener un análisis de impacto fiscal que sea compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, indicando los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. En consecuencia, se hace necesario la inclusión del estudio de impacto fiscal y el respectivo concepto técnico por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Lo anterior, considerando que la expedición de una nueva política requiere de estudios, recolección de información y concertaciones con diferentes sectores (entre otros) que generan una erogación presupuestal, pero también para lo relacionado con el Registro del que trata el artículo 6 y el Monitoreo y Evaluación de que trata el artículo 7.

4. OBSERVACIONES ESPECÍFICAS SOBRE EL ARTICULADO

A continuación, se hacen algunas observaciones sobre el articulado de la iniciativa legislativa:

ARTICULO DEL PROYECTO DE LEY	SUGERENCIAS DE AJUSTE DE REDACCIÓN	COMENTARIOS
------------------------------	------------------------------------	-------------

Artículo 1. Objeto La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de la política pública con enfoque en educación y sensibilización ambiental para la protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de los animales silvestres que ven alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la preservación de la vida animal, se crea el registro nacional de animales atropellados en vías colombianas, se fortalece el régimen de responsabilidades de los concesionarios de vías nacionales y se dictan otras disposiciones.	Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada.	El proyecto de ley deberá guardar coherencia con las normas del sector transporte y en este sentido, se considera necesario que su alcance abarque tanto el conjunto de la infraestructura de transporte terrestre que tiene el potencial de generar afectaciones a la fauna silvestre, como las entidades y organizaciones que tienen responsabilidad en las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de los proyectos y obras de infraestructura del transporte terrestre. En ese sentido se sugiere que el alcance sea aclarado respecto a que el modo terrestre comprende tanto la infraestructura de carretera como la férrea, (Ley 1682 de 2013 Título II, Definiciones), en especial teniendo presente que el Estado proyecta una inversión para potenciar y modernizar el transporte férreo en el país, el cual traerá impactos a la biodiversidad que aún no han sido medidos en Colombia.
---	--	---

		Por otra parte, la Ley 105 de 1993 en sus artículos 19 y 20, y la Ley 1228 de 2008, en su artículo 1, establecen las competencias para la planeación, construcción y conservación de la infraestructura de transporte en: a) la Nación, representada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, que para los modos terrestres corresponde a ANI, INVIAS e INVIR, y b) las Entidades Territoriales, que corresponde a los Departamentos, Distritos especiales y Municipios, en donde cualquiera de ellas tiene la facultad de otorgar concesiones a particulares. Por lo anterior, se considera que el régimen de responsabilidades de una política pública no debe recaer únicamente en un actor como sería el concesionario de una vía nacional, sino en todos los anteriormente mencionados. Para finalizar es importante que se defina lo que es "<i>Desarrollo Adecuado de los Animales</i>". Se considera que está referido a salvaguardar el
--	--	---

		desplazamiento natural dentro de las coberturas presentes, pero no es claro en la norma.
Artículo 2. Ámbito de aplicación. La Política Pública de Protección a la Fauna Silvestre en las vías terrestres del país, es de obligatorio cumplimiento a todas las <u>Autoridades</u> públicas y concesionarios que intervienen en el proceso de formulación, construcción o mantenimiento de las vías en el país; y las compromete en la protección de la vida de la fauna silvestre del país.	Artículo 2. Ámbito de aplicación. La Política Pública de Protección a la Fauna Silvestre en las vías terrestres del país, es de obligatorio cumplimiento a todas las <u>Autoridades públicas de transporte</u> y concesionarios que intervienen en el proceso de formulación, construcción o mantenimiento de las vías en el país; y las compromete en la protección de la vida de la fauna silvestre del país.	Los proyectos de construcción de carreteras que se diseñen y ejecuten deben ejecutar a su totalidad las medidas de manejo necesarias para evitar, prevenir, mitigar, corregir o subsidiariamente compensar la totalidad de los impactos ambientales significativos que potencialmente puedan generar, y que estas medidas pueden ser previstas y aplicadas en cualquiera de las etapas del proceso de desarrollo de la infraestructura carretera, a saber: - Planeación estratégica sectorial. - Planeación de proyectos a nivel de prefactibilidad. - Planeación de proyectos a nivel de factibilidad y diseños definitivos. - Construcción. - Operación. - Intervención (mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento). - Desmantelamiento.

		Por lo anterior se sugiere ampliar el alcance de este artículo citando cada una de las etapas y no únicamente las 3 mencionadas actualmente (formulación, construcción o mantenimiento), para evitar restringir el ámbito de aplicación de la política. Se recomienda sustituir autoridades públicas por autoridades de transporte.
Artículo 3. Política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país. Teniendo en cuenta los lineamientos generales establecidos en la presente Ley, el Estado Colombiano, en los siguientes seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia, bajo la coordinación de los ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, establecerán la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de la fauna silvestre que ve alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la	Artículo 3. Política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país. Teniendo en cuenta los lineamientos generales establecidos en la presente Ley, el <u>Gobierno Nacional</u>, en los siguientes seis (6) <u>doce (12)</u> meses posteriores a la entrada en vigencia, bajo la coordinación de los ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, establecerán la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país como medida tendiente a garantizar el respeto por el desarrollo adecuado de la fauna silvestre que ve	Se recomienda la ampliación del plazo de seis (6) a doce (12) meses, al considerarlo un término ajustado y razonable al proceso que se debe desplegar en la construcción de la política, el cual entre otros, implica procesos de contratación de personal experto, el aseguramiento de los recursos necesarios, para lo cual solo los tiempos precontractuales impiden el cumplimiento el término que se tiene previsto de seis (6) meses en el proyecto de ley.

circulación de vehículos automotores.	alterado su entorno con razón a la habilitación de espacios para la circulación de vehículos automotores.	
Artículo 4. Lineamientos generales para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país. La política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país contemplará siquiera los siguientes lineamientos: I. Se establecerán medidas tendientes a garantizar la mitigación de los efectos de: i. Restricciones de movimiento a los animales que pudiesen originarse tras la habilitación de espacios para el tránsito de vehículos automotores. ii. Eliminación del hábitat o fuentes hídricas ocasionadas por el cruce de un trazo vial en el país. iii. Deterioro de la calidad del hábitat por cambios micro ambientales,	Artículo 4. Lineamientos generales para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país. La política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país observará contemplará siquiera como mínimo los siguientes lineamientos: I. Se establecerán medidas tendientes a garantizar la mitigación de los efectos de: i. Restricciones de movimiento a los animales que pudiesen originarse tras la habilitación de espacios para el tránsito de vehículos automotores. ii. Eliminación del hábitat o fuentes hídricas ocasionadas por el cruce de un trazo vial en el país. iii. Deterioro de la calidad del hábitat por cambios micro ambientales, ruidos, luz artificial o similares, ocasionados por el	La planeación, construcción, operación e intervención de carreteras genera impactos ambientales directos, indirectos, sinérgicos y acumulativos significativos de gran magnitud, cuyos efectos se prolongan de manera indefinida en el tiempo y cuyas afectaciones se reflejan en los paisajes, los ecosistemas y la biodiversidad. Uno de los efectos más significativos es la fragmentación (que difiere de la eliminación de hábitat), el cual consiste en la pérdida de comunicación entre individuos de una misma especie debido al surgimiento de barreras físicas (en este caso las carreteras o vías férreas) o a la fragmentación que impiden la accesibilidad de algunos individuos a áreas que antes eran ocupadas por poblaciones continuas. Este aislamiento limita el acceso a recursos, disminuye el flujo genético

contaminación, ruido, luz artificial o similares, ocasionados por el tránsito de vehículos automotores. iv. Atracción de animales con razón a la creación de hábitats o corredores artificiales que aumentan la probabilidad de atropellamiento. v. Cualquier otra consecuencia del libre tránsito de vehículos por espacios donde se registre un significativo índice de afectación sobre la vida de animales silvestres.	tránsito de vehículos automotores. iv. Atracción de animales con razón a la creación de hábitats o corredores artificiales que aumentan la probabilidad de atropellamiento. v. Cualquier otra consecuencia del libre tránsito de vehículos por espacios donde se registre un significativo índice de afectación sobre la vida de animales silvestres.	entre poblaciones, reduce el tamaño poblacional de las especies y su capacidad de responder ante cambios ambientales lo que puede derivar en la extinción de las especies. Las medidas de manejo de este impacto se fundamentan en estudios de conectividad ecológica desarrollados en el territorio donde se emplaza la infraestructura de transporte, a través de los cuales se determinan las áreas en las que se requiere la construcción de pasos de fauna, específicamente en los tramos donde se pierde conectividad como consecuencia de la construcción de dicha infraestructura, o en las zonas en las que, en función de los corredores ecológicos existentes, se espera un mayor tránsito de fauna. Así mismo estos estudios orientan las medidas de rehabilitación, recuperación o restauración ecológica. Se recomienda adicionar un numeral para identificar de manera particular el impacto de la fragmentación de
---	--	---

		ecosistemas y pérdida de conectividad. Finalmente, respecto al numeral V, no se conocen las variables para la obtención del "índice de afectación sobre la vida de animales silvestres", expresado como indicador estadístico. Se sugiere eliminar la palabra índice y dejar expresado sólo en términos de una significativa afectación a la fauna silvestre.
Continuación artículo 4. II. Se desarrollarán planes y programas para prevenir los atropellos de animales en las carreteras y vías de transporte, incluyendo desde su diseño inicial la construcción de pasos de fauna para las nuevas infraestructuras, la instalación de señalización adecuada, medidas para incidir en el comportamiento de los conductores y la adopción de tecnologías que alerten a los conductores sobre la presencia de animales en la vía.	Continuación artículo 4. II. Se desarrollarán planes y programas para prevenir los atropellos de animales en las carreteras y vías de transporte, incluyendo desde su diseño inicial la construcción de pasos de fauna para las nuevas infraestructuras, la instalación de señalización adecuada, medidas para incidir en el comportamiento de los conductores y la adopción de tecnologías que alerten a los conductores sobre la presencia de animales en la vía.	Los estudios de conectividad ecológica referidos en el comentario anterior y los mapas de calor de atropellamiento de fauna, son insumos que permiten identificar las zonas donde se requiere facilitar el tránsito de la fauna en las carreteras existentes, de esta manera, es posible que sobre vías ya construidas se mitiguen los impactos a través de obras civiles de construcción de infraestructura de pasos de fauna, obras que podrían desarrollarse dentro de las etapas de mantenimiento, mejoramiento y operación de carreteras.

		Por lo anterior, se sugiere eliminar la referencia a la construcción de pasos de fauna "desde su diseño inicial" y "para las nuevas infraestructuras" para no limitar el alcance de estos planes y programas exclusivamente a nuevas carreteras.
Continuación artículo 4. III. Se fijarán obligaciones específicas y razonables sobre cada uno de los actores responsables del mantenimiento de los diferentes tramos viales del país; relacionadas con la protección de la vida animal	Continuación artículo 4. Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada	Resulta importante considerar que la responsabilidad no debe recaer únicamente en los actores responsables del mantenimiento de los diferentes tramos viales del país sino en todos los actores responsables en cualquiera de las etapas de un proyecto de infraestructura de transporte terrestre, y dichas responsabilidades en todos los casos, deben ser consecuentes y razonables. Por lo anterior se sugiere ampliar las etapas en las que recae este numeral, a todas las mencionadas en el comentario del artículo 2.
Continuación artículo 4. IV. Se instaurarán áreas protegidas y corredores biológicos, bajo criterios	Continuación artículo 4. Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra	Se recomienda especificar el ámbito de aplicación de este lineamiento a la instauración de áreas de conservación y corredores de conectividad ecológica

científicos y técnicos, tendientes a garantizar la conservación de los hábitats	supeditado a ser acogida la recomendación planteada.	dentro de los territorios donde se emplace el proyecto o la infraestructura de transporte terrestre, es decir, en su área de influencia, por cuanto el término áreas protegidas no puede analizarse de manera aislada en relación con el SINAP y otras estrategias complementarias de conservación.
Continuación artículo 4. V. Se promoverá la investigación y el desarrollo de tecnologías innovadoras que ayuden a prevenir afectaciones sobre la vida silvestre en las vías colombianas. Estas tecnologías podrán incluir sistemas de alerta temprana para evitar atropellamientos en las vías, dispositivos de teledetección para monitorear especies, entre otros. Se propenderá por la colaboración entre instituciones académicas, entidades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil y empresas	Continuación artículo 4. Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada.	Con el fin de especificar más el alcance de este lineamiento, se sugiere analizar la incorporación, de un lineamiento con el apoyo del Ministerio de Educación, en el cual se establezca que en las ofertas académicas de pregrado y posgrado para la formación de ingenieros civiles y otros perfiles profesionales relacionados con el diseño y construcción de vías terrestres, se procure la inclusión de formación en el desarrollo sostenible de dicha infraestructura a través de cátedras, cursos y otras modalidades pedagógicas donde se impartan los conceptos de los

privadas para avanzar en el desarrollo y la aplicación de estas tecnologías.		Lineamientos de Infraestructura Verde Vial.
Continuación artículo 4. VI. Se implementarán incentivos a las unidades productivas, organizaciones y comunidades que implementen prácticas y proyectos encaminados a la protección y conservación de los animales silvestres en las vías del país. Estos incentivos pueden incluir, entre otros, beneficios fiscales, apoyo técnico, sellos de compromiso con la protección de la fauna silvestre y reconocimiento público orientado a fomentar el compromiso con la conservación de la naturaleza.	Continuación artículo 4. Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada.	Teniendo en cuenta que la implementación de medidas de mitigación de riesgos a la fauna silvestre se sustenta en estudios ecológicos y biofaunísticos específicos del territorio, a través de los cuales se orienta apropiadamente la selección de dichas medidas, los tipos de infraestructuras de pasos de fauna, sus materiales, dimensiones y otras características técnicas que inciden en su efectividad y en el uso por parte de la fauna, se sugiere adicionar a este lineamiento que dichas prácticas y proyectos deben estar acompañados por expertos en la materia, así como aprobados por las autoridades ambientales competentes.
Continuación artículo 4. VII. Se dispondrán programas de rescate y rehabilitación de animales	Continuación artículo 4. Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra	Para la operatividad de esta medida se sugiere ordenar ampliar el alcance de la utilización y contribución a la financiación de los CAV (Centros de atención y

silvestres que hayan resultado afectados por atropellamiento u otras actividades humanas; o que se encuentren en situación de vulnerabilidad.	supeditado a ser acogida la recomendación planteada	valoración) y CAVR (Centros de atención, valoración y rehabilitación) de fauna silvestre establecidos mediante Resolución 2064 de 2010 de Minambiente <i>"Por la cual se reglamentan las medidas posteriores a la aprehensión preventiva, restitución o decomiso de especímenes de especies silvestres de Fauna y Flora Terrestre y Acuática y se dictan otras disposiciones"</i>.
Continuación artículo 4. VIII. Se fomentará la conformación de alianzas estratégicas entre entidades públicas y privadas; así como con organizaciones de la sociedad civil., tendientes a garantizar la conservación e implementación de proyectos de conservación de la vida silvestre. Estas asociaciones tendrán como objetivo sumar esfuerzos, recursos y conocimientos para lograr resultados de conservación de la vida	Continuación artículo 4. Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada	Se recomienda especificar el ámbito de aplicación de este lineamiento al fomento de dichas alianzas para proyectos de conservación de la vida silvestre dentro de los territorios donde se emplace el proyecto o la infraestructura de transporte terrestre, es decir, en su área de influencia.

silvestre más efectivos y sostenibles.		
Continuación artículo 4. IX. Se instituirá un sistema de seguimiento a las medidas adoptadas en la política pública, así como en esta ley, tendiente a determinar los efectos de las mismas y los ajustes razonables que resulten necesarios para mejorar los impactos de las mismas sobre la protección de la vida animal silvestre.	Continuación artículo 4. Sin sugerencia de ajuste.	Sin comentarios.
Continuación artículo 4. X. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en colaboración con el Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), desarrollarán campañas educativas destinadas a la población en general, incluyendo conductores y comunidades locales. El objetivo de estas	Continuación artículo 4. X. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en colaboración con el Ministerio de Ambiente y <u>Desarrollo Sostenible</u>, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), desarrollarán campañas educativas destinadas a la población en general, incluyendo conductores y comunidades locales. El objetivo de estas campañas es destacar la importancia de proteger y	Se sugiere ampliar el alcance de este lineamiento a todas las entidades y actores que tienen competencias para la planeación, construcción y conservación de la infraestructura de transporte a) la Nación, representada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, que para los modos terrestres corresponde a ANI, INVIAS e INVIR, y b) las Entidades Territoriales, que corresponde a los Departamentos, Distritos

campañas es destacar la importancia de proteger y respetar la fauna silvestre en las carreteras y caminos del país. Para alcanzar esta meta, las campañas se difundirán a través de medios de comunicación tradicionales y digitales, además de la organización de eventos comunitarios y charlas informativas que promuevan la sensibilización y educación ambiental.	respetar la fauna silvestre en las carreteras y caminos del país. Para alcanzar esta meta, las campañas se difundirán a través de medios de comunicación tradicionales y digitales, además de la organización de eventos comunitarios y charlas informativas que promuevan la sensibilización y educación ambiental.	especiales y Municipios, y las concesiones viales.
Continuación artículo 4. XI. Se promoverá la colaboración entre entidades gubernamentales, organizaciones ambientales, empresas privadas y la comunidad en general para garantizar el éxito de la política pública de protección a la fauna silvestre.	Continuación artículo 4. Sin sugerencia de ajuste.	Sin comentarios.
Continuación artículo 4. XII. Se considerarán criterios ambientales en la planificación y diseño de	Continuación artículo 4. Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra	La consideración de criterios ambientales no solo recae en proyectos de planificación y diseño de nueva infraestructura, sino que es aplicable también en

nuevas infraestructuras viales, con el objetivo de minimizar el impacto sobre los ecosistemas y la fauna silvestre.	supeditado a ser acogida la recomendación planteada	proyectos de operación e intervención (mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento,) de vías existentes. La intervención de carreteras para su mantenimiento, rehabilitación o mejoramiento representa una buena oportunidad para efectuar una evaluación del alineamiento (trazado) de la vía, su diseño, los componentes de su infraestructura y de la incidencia de éstos en la generación de impactos ambientales directos, indirectos, sinérgicos y acumulativos en el área de influencia de la carretera, con el propósito de identificar y considerar como parte del proyecto de intervención, obras o actividades que eviten que dichos impactos se sigan presentando y se corrijan las afectaciones causadas. Los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial establecen los criterios ambientales mínimos que deben considerarse en cada una de las etapas de desarrollo de infraestructura carretera, por lo que se recomienda
--	--	---

		citar estos lineamientos como referencia de este ítem y, además, ampliar su aplicación a todas las etapas del ciclo de los proyectos de infraestructura, tanto para nuevas vías como para las existentes.
Artículo 5. Infraestructura para la protección de la vida animal. La Agencia Nacional de Infraestructura, INVIAS, las autoridades ambientales y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial en el país garantizarán la existencia de lineamientos técnicos y compromisos por parte de los concesionarios viales, relacionados con el establecimiento de medidas de protección a vida de la fauna silvestre, proceso que podrá incluir entre otras la construcción de senderos elevados, túneles, elevación de vías u obras similares destinadas a la protección de la vida animal.	Artículo 5. Infraestructura para la protección de la vida animal. La Agencia Nacional de Infraestructura, INVIAS, las autoridades ambientales y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial en el país garantizarán la existencia de lineamientos técnicos y compromisos por parte de los concesionarios viales, relacionados con el establecimiento de medidas de protección a vida de la fauna silvestre, proceso que podrá incluir entre otras la construcción de senderos elevados, túneles, elevación de vías u obras similares destinadas a la protección de la vida animal, así como puntos de atención a animales víctimas de	En primer lugar, se hace necesario precisar que las autoridades ambientales no participan, ni intervienen en los procesos de contratación de obras de infraestructura vial. Las únicas entidades que tienen la facultad de planear, estructurar y celebrar estos contratos son las determinadas el sector transporte a saber: a) la Nación, representada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, que para los modos terrestres corresponde a INVIAS, ANI e INVIR, y b) las Entidades Territoriales, que corresponde a los Departamentos, Distritos especiales y Municipios. Son estas las entidades que adquieren responsabilidad para la implementación de lineamientos técnicos y compromisos relacionados con el establecimiento de

animal, así como puntos de atención a animales víctimas de atropellamiento, en el tramo vial objeto de concesión. Parágrafo 1. En todos los casos el mantenimiento de la infraestructura vial para la protección de la vida animal estará a cargo de los concesionarios de la vía donde se encuentre ubicada dicha obra. Parágrafo 2. Se autoriza a los entes territoriales del orden Nacional, Departamental y Municipal para celebrar directamente convenios con los Organismos de Acción Comunal y otros actores locales, hasta la mínima cuantía, con el fin de ejecutar obras de infraestructura vial que incluyan medidas específicas para la protección de la vida animal. Estas obras pueden comprender la construcción de senderos elevados, túneles y otras instalaciones similares	atropellamiento, en el tramo vial objeto de concesión. Parágrafo 1. En todos los casos el mantenimiento de la infraestructura vial para la protección de la vida animal estará a cargo de los concesionarios de la vía donde se encuentre ubicada dicha obra. Parágrafo 2. Se autoriza a los entes territoriales del orden Nacional, Departamental y Municipal para celebrar directamente convenios con los Organismos de Acción Comunal y otros actores locales, hasta la mínima cuantía, con el fin de ejecutar obras de infraestructura vial que incluyan medidas específicas para la protección de la vida animal. Estas obras pueden comprender la construcción de senderos elevados, túneles y otras instalaciones similares destinadas a la preservación de la fauna silvestre en sus respectivas jurisdicciones. Para la ejecución de estas obras, deberán priorizar la	medidas de protección a vida de la fauna silvestre, ya sea de forma directa o a través de concesiones viales. Se señala que el INVIAS es el órgano técnico rector del sector infraestructura carretera y la ANI sólo tiene a su cargo las vías concesionadas que es una proporción mínima. Bajo este mismo criterio, las medidas de mitigación no sólo deben ser aplicadas en los tramos viales objeto de concesión, pues se esperaría que, como política pública, esta infraestructura para la protección de la vida animal en vías terrestres se establezca en toda la Red Vial Nacional donde se requiera. Por lo anterior, se sugiere ajustar la redacción en función de las competencias enunciadas y dejar en términos generales la obligación a la que hace alusión este artículo y sus parágrafos, y no específica a las concesiones viales. La red concesionada del país obedece a un porcentaje mínimo y poco representativo de la totalidad en número de vías
--	--	--

destinadas a la preservación de la fauna silvestre en sus respectivas jurisdicciones. Para la ejecución de estas obras, deberán priorizar la contratación de los habitantes de la comunidad local, asegurando así una participación activa en la conservación del entorno natural y el bienestar animal. Parágrafo 3. El Ministerio de Transporte, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, con la participación de las autoridades ambientales y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial en el país, tendrán un plazo máximo de 12 meses a partir de la sanción de la presente Ley, para la elaboración de los lineamientos técnicos de los que versa el presente artículo.	contratación de los habitantes de la comunidad local, asegurando así <u>su participación</u> en la conservación del entorno natural y el bienestar animal. Parágrafo 3. El Ministerio de Transporte, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, con la participación de las autoridades ambientales y demás instituciones que intervienen en el proceso de contratación de obras de infraestructura vial en el país, tendrán un plazo máximo de 12 meses a partir de la sanción de la presente Ley, para la elaboración de los lineamientos técnicos de los que versa el presente artículo. Parágrafo transitorio. Los concesionarios que en la actualidad estén desarrollando proyectos de infraestructura vial deberá asumir el mantenimiento de las obras que el Estado realice con el fin de garantizar la preservación de la vida animal, o en desarrollo de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país.	y kilómetros de vías respecto a infraestructura carretera reconocida en el Plan Maestro de Transporte Intermodal del Ministerio de Transporte Ahora, de conformidad con la ley 99 de 1993 la construcción de carreteras y algunas actividades de mejoramiento de vías requieren de licencia ambiental, la cual es otorgada por ANLA para el caso de carreteras de primer orden (nacionales) y las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible para vías de segundo y tercer orden (departamentales y municipales). Estas autoridades ambientales estudian la pertinencia de otorgar dicha licencia y le hacen seguimiento a las medidas de manejo en ella establecidas, por tanto, para la incorporación medidas de mitigación de los impactos a la fauna silvestre en proyectos de construcción y mejoramiento de vías puede hacerse durante la solicitud de la licencia ambiental o en la fase de seguimiento de esta, razón por la cual se recomienda
--	--	--

Parágrafo transitorio. Los concesionarios que en la actualidad estén desarrollando proyectos de infraestructura vial deberá asumir el mantenimiento de las obras que el Estado realice con el fin de garantizar la preservación de la vida Animal, o en desarrollo de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país.		que los términos de referencia de los estudios de impacto ambiental y planes de manejo para la construcción, operación e intervención de carreteras se incorporen estas determinantes. Para los proyectos de mantenimiento, las medidas ambientales se establecen en el PAGA, plan que no es aprobado por ninguna autoridad ambiental, por lo que, en este caso, se recomienda instar a las autoridades ambientales a imponer medidas de manejo relacionadas con la instalación de pasos de fauna para mantener la conectividad ecológica y proporcionar el desplazamiento seguro de la fauna, a través de los permisos ambientales que otorguen al proyecto vial. Por lo anterior se sugiere especificar en la redacción del artículo, la obligatoriedad del sector ambiente, de actualizar los términos de referencia de los citados instrumentos de seguimiento ambiental, para incorporar los lineamientos de la política
---	--	--

		pública promovida por el presente proyecto de ley. En relación con el parágrafo 2 se considera que las entidades de orden nacional no son competentes para celebrar convenios de mínima cuantía ya que las vías a su cargo, que son las vías de primer orden, están administradas directamente por INVIAS y ANI. Podrían ser las entidades departamentales y municipales las que requieran de estas medidas para materializar las obligaciones que surjan de esta Política sobre la red vial de segundo o tercer orden y las cuales en todo caso deben dar estricto cumplimiento a la normatividad relativa a contratación estatal y las necesidades técnicas que debe acreditar quien ejecuta las obras de esta naturaleza. En relación con el parágrafo 3, se sugiere alinear al comentario que se plantea para el parágrafo 2. Respecto del parágrafo transitorio, su alcance no puede limitarse a las concesiones- Se
--	--	---

		recomienda complementar concesionarias y autoridades de transporte. La red concesionada del país obedece a un porcentaje mínimo y poco representativo de la totalidad en número de vías y kilómetros de vías respecto a infraestructura carretera reconocida en el Plan Maestro de Transporte Intermodal del Ministerio de Transporte. Ahora, de acuerdo con el objeto de los contratos comerciales de las concesiones viales, están sólo podrán encargarse del mantenimiento de las obras realizadas sobre las vías concesionadas, por lo que debe especificarse dicho ámbito de aplicación.
Artículo 6. Registro nacional de animales afectados por atropellamiento. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, junto con el Ministerio de Transporte, el Instituto Colombiano Agropecuario; con el apoyo de los entes territoriales del orden Departamental, Distrital y Municipal, adelantarán	Artículo 6. Registro nacional de animales afectados por atropellamiento. Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada.	Se recomienda delimitar el ámbito del registro a la fauna afectada por atropellamiento "en vías terrestres". Teniendo en cuenta que actualmente existen varias herramientas digitales y aplicaciones para el reporte de atropellamiento de fauna, se sugiere especificar que la información obtenida a través de esos proyectos

		Ministerios de Transporte y Hacienda.
ARTÍCULO 8 (NUEVO). El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el Instituto Nacional de Vías –Invias, dentro de los 12 meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, conformará un inventario y/o sistema de información geográfica que permita referenciar la presencia de fauna silvestre en las vías y las modificaciones realizadas por los concesionarios viales en pro de preservar las especies. Parágrafo. En virtud de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, el Ministerio de las Tecnologías y las Comunicaciones, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y demás entidades pertinentes brindarán su asesoría, ayuda, acompañamiento y servicios en la conformación del inventario, para que de esta forma, la información	ARTÍCULO 8 (NUEVO). Sin sugerencia de ajuste por cuanto se encuentra supeditado a ser acogida la recomendación planteada	Se sugiere articular esta obligación con la ya existente de crear un Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, a cargo del Ministerio de Transporte, establecida en el artículo 10 de la Ley 1228 de 2008. El "SINC" es un sistema público de información único nacional conformado por toda la información correspondiente a las carreteras a cargo de la Nación, de los departamentos, los municipios y los distritos especiales y que conformarán el inventario nacional de carreteras. En este sistema se registrarán cada una de las carreteras existentes identificadas por su categoría, ubicación, especificaciones, extensión, puentes, poblaciones que sirven, estado de las mismas, proyectos nuevos, intervenciones futuras y demás información que determine la entidad administradora del sistema. Así mismo, es necesario precisar este artículo, teniendo en cuenta que el

obtenida quede georreferenciada en los mapas del país al igual que puedan estar al acceso del público a través de los medios tecnológicos que el ministerio y el instituto consideren.		Sistema de Información en Biodiversidad – SIB, registra las especies de animales silvestres que a la fecha se encuentran distribuidas en Colombia, se sugiere que se tenga en cuenta la información que allí reposa. También se recomienda reconsiderar la expresión <i>"conformará un inventario y/o sistema de información geográfica que permita referenciar la presencia de fauna silvestre en las vías y las modificaciones realizadas por los concesionarios viales en pro de preservar las especies."</i>, teniendo en cuenta que ya existe el SIB.
Artículo 9. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias	Artículo 9. Vigencia y derogatoria. Sin sugerencia de ajuste.	Sin comentarios.

5. IMPACTO FISCAL

En el proyecto de Ley remitido se indica:

"4. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 establece 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".

En consideración de lo anterior, los coordinadores ponentes de este Proyecto de Ley remitirán una solicitud al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que rinda concepto sobre los costos fiscales de la iniciativa.”

Al respecto, se considera muy importante que el Proyecto de Ley sea revisado por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, considerando que, para el cumplimiento del alcance de lo propuesto, se requiere disponer de partidas presupuestales destinadas a la realización de convenios, contrataciones, estudios, obras civiles, entre otros, lo cual genera impacto fiscal, para la implementación y puesta en funcionamiento del Registro Nacional de Animales Afectados por atropellamiento en el País (Artículo 6) , así como el monitoreo y evaluación continua (Artículo 7).

6. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LA CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY

Teniendo en cuenta lo citado previamente, desde esta cartera se considera que el Proyecto de Ley No. 15 de 2023 Senado / 375 de 2024 Cámara “*Ley de política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país, por la cual se establecen lineamientos para la formulación de la política pública de protección a la fauna silvestre en las vías terrestres del país; se establecen disposiciones relacionadas con la construcción de infraestructura para la reservación de la vida animal, se crea el registro nacional de animales atropellados en vías colombianas y se dictan otras disposiciones*” es **INCONVENIENTE** en los términos en que se encuentra redactado, sin embargo, podría migrar a condiciones de conveniencia, siempre y cuando se tengan en cuenta las observaciones y recomendaciones técnicas expuestas en el presente documento, con el fin de aclarar, detallar y orientar adecuadamente el alcance de la política propuesta y no controvertir las disposiciones que ya se encuentran contempladas en el marco normativo ambiental.