



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 2325

Bogotá, D. C., miércoles, 10 de diciembre de 2025

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.secretariassenado.gov.co

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## INFORMES DE CONCILIACIÓN

### INFORME DE CONCILIACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 122 DE 2025

#### SENADO, 328 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual la Nación se vincula a la celebración del Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación, se exalta su aporte a la consolidación del Estado Social de Derecho en Colombia y se dictan otras disposiciones - Ley Diálogo para Construir Consensos.*

Bogotá, diciembre de 2025

Senador de la República.  
Lidio García Turbay  
PRESIDENTE.  
Senado de la República.

Representante a la Cámara.  
Julían David López Tenorio  
PRESIDENTE.  
Cámara de Representantes.

**Asunto:** Informe de Conciliación del Proyecto de Ley No. 122 de 2025 Senado - 328 de 2025 Cámara "Por medio de la cual la nación se vincula a la celebración del Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación, se exalta su aporte a la consolidación del Estado Social de Derecho en Colombia y se dictan otras disposiciones - Ley Diálogo Para Construir Consensos".

Respetados presidentes,

En virtud de la designación conferida por las mesas directivas del Senado de la República y la Cámara de Representantes, en concordancia con el artículo 161 de la Constitución Política y los artículos 186 y subsiguientes de la Ley 5ª de 1992, los congresistas suscritos sometemos a consideración de las mencionadas corporaciones legislativas el presente informe de conciliación correspondiente al Proyecto de Ley No. 122 de 2025 Senado - 328 de 2025 Cámara "Por medio de la cual la nación se vincula a la celebración del Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación, se exalta su aporte a la consolidación del Estado Social de Derecho en Colombia y se dictan otras disposiciones - Ley Diálogo Para Construir Consensos".

Cordialmente,

ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO  
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

JOSÉ LUIS PÉREZ  
SENADOR DE LA REPÚBLICA.

#### INFORME DE CONCILIACIÓN PROYECTO DE LEY NO. 122 DE 2025 SENADO - 328 DE 2025 CÁMARA

##### 1. DESIGNACIÓN DE LOS INTEGRANTES DE LAS COMISIONES DE MEDIACIÓN PARA LA CONCILIACIÓN.

La Honorable Mesa Directiva del Senado de la República, en ejercicio de sus atribuciones, ha designado como conciliador del Proyecto de Ley al Senador José Luis Pérez, en reconocimiento a su calidad de ponente durante el trámite legislativo en dicha corporación.

De manera análoga, la Honorable Mesa Directiva de la Cámara de Representantes ha procedido a la designación del Representante Álvaro Mauricio Londoño como conciliador, en mérito a su condición de ponente del referido proyecto en esta Cámara.

##### 2. PUBLICACIÓN DE LOS TEXTOS APROBADOS POR CADA CORPORACIÓN.

Conforme a lo establecido en el artículo 130 de la Ley 5 de 1992, las Mesas Directivas de la Cámara de Representantes y del Senado de la República han instruido la publicación de los textos ratificados por cada una de las plenarias. En este sentido, el texto aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes fue publicado en la Gaceta del Congreso número 2323 de 2025 Cámara, mientras que el texto aprobado por la Plenaria del Senado de la República fue publicado en la Gaceta 1611 de 2025 Senado.

##### 3. CONCILIACIÓN DE LOS TEXTOS APROBADOS EN LAS PLENARIAS DEL SENADO DE LA REPÚBLICA Y DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

En cumplimiento de la designación otorgada, los integrantes de la Comisión de Conciliación procedemos a efectuar el estudio comparativo de los textos ratificados por la plenaria del Honorable Senado de la República y por la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes.

De dicha revisión se encontraron diferencias entre los textos que fueron aprobados en cada una de las Cámaras, que se muestran en el cuadro del siguiente acápite:





	<div><div>133</div><div>ESTADO DE GUAYACÁN, GUAYAS</div></div> <div><p>cantidad suficiente para la correcta creación del museo y de la galería de la Procuraduría General de la Nación.</p><p><b>PARAGRAFO 3º.</b> En la sede del museo de la Institución o en los entes territoriales se realizará el 11 de mayo de cada año una manifestación artística alusiva a la misionalidad y a la hora institucional de la Procuraduría General de la Nación.</p></div>	
<b>Artículo 7º. Monumentos y homenajes públicos de la Procuraduría General de la</b>	<b>Artículo 7º. Monumentos y homenajes públicos de la Procuraduría General de la</b>	Se acoge el texto de la Cámara de Representantes

	<div><div>134</div><div>COLOMBIA/PROCURADURIA GENERAL</div></div> <div><p><b>nación con ocasión al Bicentenario.</b> La Procuraduría General de la Nación elaborará e instalará monumentos conmemorativos a la labor de la Procuraduría General de la Nación. La instalación de dichos monumentos se realizará en actos públicos solemnes que resalten la importancia histórica y el legado institucional.</p><p><b>Artículo 8º. Publicación conmemorativa.</b> La Procuraduría General de la Nación en colaboración con la Imprenta Nacional de Colombia publicará una edición digital e impresa conmemorativa denominada "Procuraduría General de la Nación: 200 años de historia, vigilancia y defensa del interés público", como instrumento pedagógico y de memoria institucional, que recoja los hitos más relevantes de su historia institucional, las principales reformas normativas, los casos emblemáticos de control preventivo y disciplinario, su papel en la defensa de los derechos fundamentales y su evolución como garante de la moralidad pública y del Estado Social de Derecho.</p><p><b>Artículo 9º. Producción audiovisual.</b> La Procuraduría General de la Nación realizará una producción audiovisual formato documental que recopile la memoria histórica del trasegar de la Institución a lo largo del Bicentenario.</p></div>	<div><div>135</div><div>COLOMBIA/PROCURADURIA GENERAL</div></div> <div><p><b>nación con ocasión al Bicentenario.</b> La Procuraduría General de la Nación elaborará e instalará un monumento conmemorativo a la labor de la Procuraduría General de la Nación. La instalación de dicho monumento se realizará en acto público solemne que resalte la importancia histórica y el legado institucional.</p><p><b>Artículo 8º. Publicación conmemorativa.</b> Autorícese a la Procuraduría General de la Nación para que publique una edición digital e impresa conmemorativa denominada "Procuraduría General de la Nación: 200 años de historia, vigilancia y defensa del interés público", como instrumento pedagógico y de memoria institucional, que recoja los hitos más relevantes de su historia institucional, las principales reformas normativas, los casos emblemáticos de control preventivo y disciplinario, su papel en la defensa de los derechos fundamentales y su evolución como garante de la moralidad pública y del Estado Social de Derecho.</p><p><b>Artículo 9º. Producción audiovisual.</b> Autorícese a al Sistema Nacional de Medios Públicos (RTVC), en colaboración con la Procuraduría General de la Nación para realizar, crear,</p></div>	Se acoge el texto de la Cámara de Representantes
		Se acoge el texto de la Cámara de Representantes	

<b>PARAGRAFO.</b> Exhórtese a los canales, entidades de producción y difusión televisiva, radial y digital nacionales e internacionales públicos y privados para que apliquen todas sus capacidades institucionales en tiempo oportuno y en cantidad suficiente para la producción, lanzamiento oficial y difusión del documental.	<p>producir, editar y difundir una producción audiovisual formato documental que recopile la memoria histórica del trasegar de la Institución a lo largo del Bicentenario.</p> <p><b>PARAGRAFO.</b> Autorícese a los canales, entidades de producción y difusión televisiva, radial y digital nacionales e internacionales públicos y privados para que apliquen todas sus capacidades institucionales en tiempo oportuno y en cantidad suficiente para la producción, lanzamiento oficial y difusión del documental.</p>	
<b>Artículo 10º. Difusión académica de la labor de la Procuraduría General de la Nación.</b> La oficina de Prensa de la Procuraduría General de la Nación y el Instituto de Estudios del Ministerio Público – IEMP o quien haga sus veces en coordinación con otras entidades académicas y de investigación y de renovación tecnológica, desarrollarán contenidos y actividades académicas orientadas a difundir la memoria institucional, la evolución y la contribución de la Procuraduría General de la Nación en la defensa de los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el fortalecimiento del orden institucional. El IEMP o quien haga sus veces promoverá investigaciones y estudios que contribuyan al diseño y	<b>Artículo 10º. Difusión académica de la labor de la Procuraduría General de la Nación.</b> La oficina de Prensa de la Procuraduría General de la Nación y el Instituto de Estudios del Ministerio Público (IEMP) o quien haga sus veces en coordinación con otras entidades académicas y de investigación y de renovación tecnológica, desarrollarán contenidos y actividades académicas orientadas a difundir la memoria institucional, la evolución y la contribución de la Procuraduría General de la Nación en la defensa de los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el fortalecimiento del orden	Sin discrepancias

<p>desarrollo de políticas públicas efectivas en dichas materias, y organizará espacios de difusión académica dirigidos a servidores públicos, operadores jurídicos y demás actores relacionados con la función del Ministerio Público.</p>	<p>institucional.</p> <p>El IEMP o quien haga sus veces promoverá investigaciones y estudios que contribuyan al diseño y desarrollo de políticas públicas efectivas en dichas materias, y organizará espacios de difusión académica dirigidos a servidores públicos, operadores jurídicos y demás actores relacionados con la función del Ministerio Público.</p>	
<p><b>Artículo 11º.</b> Exhórtese al Gobierno Nacional para que otorgue becas de excelencia de estudios para pregrado y/o posgrado dirigido a funcionarios de la Procuraduría General de la Nación con el propósito de fomentar la excelencia académica al interior de la institución en materia de derechos humanos, el patrimonio público, el orden jurídico y la moralidad administrativa. Los beneficiarios de las becas deberán prestar servicio de retroalimentación durante el año siguiente a la terminación de los estudios, período durante el cual podrán ser requeridos por la Procuraduría General de la Nación para presentar cátedras, foros, conversatorios o demás actividades académicas que disponga la entidad.</p>	<p><b>Artículo 11º.</b> Autorícese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Educación Nacional, el Instituto de Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior (ICETEX) o con recursos del Presupuesto General de la Nación, otorgue becas de excelencia de estudios para pregrado y/o posgrado dirigido a funcionarios de la Procuraduría General de la Nación con el propósito de fomentar la excelencia académica al interior de la institución en materia de derechos humanos, el patrimonio público, el orden jurídico y la moralidad administrativa. Los beneficiarios de las becas deberán prestar servicio de retroalimentación</p>	Se acoge el texto de la Cámara de Representantes




<div>5. TEXTO PROPUESTO.</div> <div>TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY</div> <div>Proyecto de Ley No. 122 de 2025 Senado - 328 de 2025 Cámara "Por medio de la cual la nación se vincula a la celebración del bicentenario de la Procuraduría General de la Nación, se exalta su aporte a la consolidación del estado social de derecho en Colombia y se dictan otras disposiciones - Ley Diálogo Para Construir Consensos".</div> <div>El Congreso de Colombia</div> <div>DECRETA:</div> <div>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto vincular a la Nación en la celebración del Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación, reconociendo su importancia en la estructura del Estado colombiano, destacando su función de representar a la sociedad y velar por la protección de los derechos humanos, el patrimonio público, el orden jurídico y la promoción de la moralidad administrativa.</div> <div>La Nación rinde homenaje a quienes han ocupado el cargo titular de la Procuraduría General desde su creación y a todos los funcionarios, servidores y contratistas que desde su ejercicio han posibilitado una institución cada vez más sólida y con una trayectoria histórica valiosa para el reconocimiento y la defensa de la sociedad.</div> <div>Artículo 2°. Reconocimiento y exaltación a la Procuraduría General de la Nación. Declárese el 11 de mayo de cada año como el Día de la Procuraduría General de la Nación en Commemoración al Bicentenario y en homenaje a su trayectoria y logros históricos que inician con la institución Constitucional del Ministerio Público en la Constitución Política de la República de Colombia de 1830 y posteriormente organizada mediante Ley del 11 de mayo de 1830 como entidad garante de los principios y derechos constitucionales de la nación colombiana, exaltando los aportes fundamentales de la Entidad para el fortalecimiento del Estado de Derecho y la protección de los derechos humanos, el patrimonio público y el orden jurídico en Colombia.</div> <div>Artículo 3°. Responsabilidad del Gobierno Nacional con la celebración del Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación. Autorícese al Gobierno Nacional para que disponga de todas sus capacidades institucionales para el correcto desarrollo las actividades, programas y agendas académicas, científicas, culturales, deportivas, sociales institucionales nacionales e internacionales y en general las que se organicen con ocasión del Bicentenario de la Procuraduría.</div> <div>Artículo 4°. Desarrollo de las actividades con ocasión del Bicentenario. Las actividades, programas y agendas de distinta índole que se realicen con ocasión de la conmemoración del Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación iniciarán una vez entre en vigencia la presente ley y se prolongarán hasta el cumplimiento de los 200 años con el fin de fortalecer la institucionalidad, la vigilancia preventiva, el control disciplinario y la defensa del orden jurídico en el país.</div> <div>PARÁGRAFO: La Defensoría del Pueblo y las Personerías en sus diferentes instancias participarán en su condición de integrantes del Ministerio Público presidido por el Procurador General de la Nación.</div> <div>Artículo 5°. Distinciones, reconocimientos y condecoraciones con ocasión al Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación. Créanse las distinciones, reconocimientos y condecoraciones "Suprema Orden del Ministerio Público", las cuales serán otorgadas por el Procurador General de la Nación a funcionarios y ex funcionarios del Estado Colombiano, personalidades del campo diplomático, sociedad civil, personas naturales, académicos, científicos, investigadores, grupos e instituciones educativas en sus distintos niveles, organizaciones, entidades públicas y privados nacionales e internacionales como exaltación honorífica por sus contribuciones significativas al fortalecimiento del Estado de Derecho, la defensa de los derechos humanos y la protección del orden jurídico en Colombia.</div>	<div>PARÁGRAFO 1°: La Procuraduría General de la Nación reglamentará lo correspondiente a las distinciones, reconocimientos y condecoraciones que trate el presente artículo, definiendo de forma específica los grados, categorías, condiciones, criterios y procedimientos para el otorgamiento de dichos reconocimientos.</div> <div>PARAGRAFO 2°: En conmemoración del Bicentenario, la Procuraduría General de la Nación modifica la identidad e imagen institucional conformada por himno, bandera, escudo e insignias de solemnidad que reconozcan los usos y costumbres civiles y de la Institución y los que se consideren necesarios para enaltecer los 200 años de servicio al país.</div> <div>Artículo 6°. Acciones en materia de memoria institucional del Ministerio Público. Autorícese al Gobierno Nacional para la creación del museo y la galería institucional de la Procuraduría General de la Nación y del Ministerio Público con secciones temáticas e interactivas abierta a la sociedad en general cuyo objeto será exaltar a los servidores de la institución, la labor, los gestiones y logros alcanzados por la Procuraduría General de la Nación, los diversos aportes significativos para el fortalecimiento de la democracia, la transparencia administrativa y la lucha contra la corrupción.</div> <div>El museo y la galería institucional de la Procuraduría General de la Nación tendrá su sede en Bogotá y podrá tener sedes itinerantes en las sedes regionales con espacios físicos de carácter histórico, académico, cultural y pedagógico dotados destinados a conservar, documentar, exhibir el patrimonio y la trayectoria de la institución y a fortalecer en la ciudadanía la comprensión del rol del control disciplinario, la ética pública y la defensa del interés general en el marco del Estado Social de Derecho.</div> <div>El museo y la galería promoverán los valores de la moralidad pública, la transparencia, la legalidad, el respeto por los derechos fundamentales y la lucha contra la corrupción, mediante herramientas pedagógicas, recursos interactivos y archivos históricos como parte de la memoria democrática de la Nación.</div> <div>PARÁGRAFO 1°. El museo y la galería institucional de la Procuraduría General de la Nación contarán con exposiciones permanentes y temporales organizadas en torno a los siguientes ejes temáticos:</div> <div>a) El origen, evolución y fundamentos constitucionales del Ministerio Público en Colombia.</div> <div>b) La historia y transformación del control disciplinario en defensa de la ética.</div> <div>c) El papel de la Procuraduría General de la Nación en la defensa de los derechos humanos, la protección de poblaciones vulnerables y su intervención en contextos de conflicto armado, justicia transicional y paz.</div> <div>d) Casos emblemáticos de intervención del Ministerio Público en la garantía de los derechos fundamentales y la vigilancia del poder público.</div> <div>e) La modernización institucional y los avances tecnológicos aplicados al ejercicio del control institucional, la participación ciudadana y el acceso a la información.</div> <div>f) La moralidad pública, la transparencia y la lucha contra la corrupción como pilares del ejercicio público, incluyendo campañas institucionales, procesos disciplinarios</div> <div>relevantes, jurisprudencia destacada y estrategias preventivas desarrolladas por la entidad.</div> <div>g) Testimonios de la ciudadanía que reflejen el impacto del Ministerio Público en la vida institucional y democrática del país.</div> <div>h) Las demás obras, elementos y/o archivos que tengan lugar dentro de la trayectoria histórica, artística, cultural, entre otras del país.</div> <div>PARAGRAFO 2°. Exhórtese al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes para que aplique todas sus capacidades institucionales en tiempo oportuno y en cantidad suficiente para la correcta creación del museo y de la galería de la Procuraduría General de la Nación.</div>
<div>PARAGRAFO 3°. En la sede del museo de la Institución o en los entes territoriales se realizará el 11 de mayo de cada año una manifestación artística alusiva a la misonalidad y a la hora institucional de la Procuraduría General de la Nación.</div> <div>Artículo 7°. Monumentos y homenajes públicos de la Procuraduría General de la nación con ocasión al Bicentenario. La Procuraduría General de la Nación elaborará e instalará un monumento conmemorativo a la labor de la Procuraduría General de la Nación. La instalación de dicho monumento se realizará en acto público solemne que resalte la importancia histórica y el legado institucional.</div> <div>Artículo 8°. Publicación conmemorativa. Autorícese a la Procuraduría General de la Nación para que publique una edición digital e impresa conmemorativa denominada "Procuraduría General de la Nación: 200 años de historia, vigilancia y defensa del interés público", como instrumento pedagógico y de memoria institucional, que recoja los hitos más relevantes de su historia institucional, las principales reformas normativas, casos emblemáticos de control preventivo y disciplinario, su papel en la defensa de los derechos fundamentales y su evolución como garante de la moralidad pública y del Estado Social de Derecho.</div> <div>Artículo 9°. Producción audiovisual. Autorícese a al Sistema Nacional de Medios Públicos (RTVC), en colaboración con la Procuraduría General de la Nación para realizar, crear, producir, editar y difundir una producción audiovisual formato documental que recopile la memoria histórica del trasiego de la Institución a lo largo del Bicentenario.</div> <div>PARÁGRAFO. Autorícese a los canales, entidades de producción y difusión televisiva, radial y digital nacionales e internacionales públicos y privados para que apliquen todas sus capacidades institucionales en tiempo oportuno y en cantidad suficiente para la producción, lanzamiento oficial y difusión del documental.</div> <div>Artículo 10°. Difusión académica de la labor de la Procuraduría General de la Nación. La oficina de Prensa de la Procuraduría General de la Nación y el Instituto de Estudios del Ministerio Público (IEMP) o quien haga sus veces en coordinación con otras entidades académicas y de investigación y de renovación tecnológica, desarrollarán contenidos y actividades académicas orientados a difundir la memoria institucional, la evolución y la contribución de la Procuraduría General de la Nación en la defensa de los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el fortalecimiento del orden institucional.</div> <div>El IEMP o quien haga sus veces promoverá investigaciones y estudios que contribuyan al diseño y desarrollo de políticas públicas efectivas en dichas materias, y organizará espacios de difusión académica dirigidos a servidores públicos, operadores jurídicos y demás actores relacionados con la función del Ministerio Público.</div> <div>Artículo 11°. Autorícese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Educación Nacional, el Instituto de Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior (ICETEX) o con recursos del Presupuesto General de la Nación, otorgue becas de excelencia de estudios para pregrado y/o posgrado dirigido a funcionarios de la Procuraduría General de la Nación con el propósito de fomentar la excelencia académica al interior de la institución en materia de derechos humanos, el patrimonio público, el orden jurídico y la moralidad administrativa.</div> <div>Los beneficiarios de las becas deberán prestar servicio de retroalimentación durante el año siguiente a la terminación de los estudios, período durante el cual podrán ser requeridos por la Procuraduría General de la Nación para presentar cátedras, foros, conversatorios o demás actividades académicas que disponga la entidad.</div> <div>Artículo 12°. Respetando el principio de autonomía escolar, cada institución educativa de básica y media, las instituciones de educación técnica, tecnológica y superior conforme con el currículo y el Proyecto Educativo e Institucional, conmemorarán el día 11 de mayo de cada año como reconocimiento a la celebración del "Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación" parte del patrimonio histórico de Colombia.</div>	<div>Artículo 13°. Agenda regional. La Procuraduría General de la Nación se encargará de proyectar y desarrollar una agenda regional de actividades que fortalezcan la participación ciudadana y el ejercicio de sus funciones, promoviendo la institucionalidad, la vigilancia preventiva, el control disciplinario y la defensa del orden jurídico en el país.</div> <div>Artículo 14°. Estampilla de reconocimiento conmemorativo. Autorícese al operador postal oficial para que emita una estampilla, como reconocimiento conmemorativo, al Bicentenario de la creación de la Procuraduría General de la Nación.</div> <div>Artículo 15°. Especie Monetaria con fines Conmemorativos. Autorícese al Banco de la República para emitir y disponer en el territorio nacional de una especie monetaria conmemorativa con ocasión al Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación.</div> <div>PARÁGRAFO: La aleación, monto de emisión, valor facial, condiciones, precio de venta y demás características de la moneda, serán determinadas por la junta directiva del Banco de la República.</div> <div>Artículo 16°. Fortalecimiento institucional con ocasión del Bicentenario. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y demás organismos e instituciones del nivel central, adelantará las gestiones, tomará las decisiones y ejecutará las acciones necesarias con el fin de que antes del año 2030 la Procuraduría General de la Nación cuente con una instalación denominada: "Casa Fundacional de la Procuraduría General de la Nación", sin perjuicio de adelantar otras acciones conducentes al fortalecimiento, adecuación y dotación de los espacios de infraestructura propia e institucional para el ejercicio y cumplimiento de sus competencias misionales.</div> <div>El Gobierno Nacional determinará y ejecutará un programa de mejoramiento técnico y tecnológico que fortalezca la efectividad de los procesos de la Procuraduría General mediante herramientas modernas y dignifique el ejercicio que adelantan sus funcionarios, servidores y contratistas.</div> <div>Artículo 17°. Acciones administrativas y presupuestales. El Gobierno Nacional podrá incorporar anualmente en el Presupuesto General de la Nación las apropiaciones presupuestales, de acuerdo al Marco Fiscal del Mediano Plazo y en el Marco de Gasto de Mediano Plazo, para ejecutar las disposiciones contenidas en la presente ley, en conmemoración del Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación.</div> <div>La Procuraduría General de la Nación realizará las gestiones administrativas, técnicas, contractuales y logísticas necesarias para el diseño, implementación, operación, adquisición y sostenibilidad de lo previsto en la presente ley. Todos los costos y gastos que se deriven de esta ley serán asumidos en el Presupuesto General de la Nación a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</div> <div>Artículo 18°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y publicación en el Diario Oficial.</div> <div>Cordialmente,</div> <div></div> <div>ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO REPRESENTANTE A LA CÁMARA</div> <div></div> <div>JOSÉ LUIS PÉREZ SENADOR DE LA REPÚBLICA.</div>

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 84 DE 2025 SENADO, 303 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones.

<p>Bogotá. D.C., 10 de diciembre de 2025</p> <p>Senador <b>LIDIO GARCÍA TURBAY</b> Presidente Congreso de la República</p> <p><b>Asunto:</b> Informe de Ponencia para segundo debate en el Senado de la República del Proyecto de Ley No. 084 de 2025 Senado, No. 303 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Respetado presidente:</p> <p>En cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, pongo a consideración el Informe de ponencia para segundo debate en el Senado del Proyecto de Ley No. 084 de 2025 Senado, No. 303 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Cordialmente,</p> <div><p><b>Ana María Castañeda Gómez</b> Senadora de la República</p></div>	<p><b>INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA</b></p> <p><b>PROYECTO DE LEY NO. 084 DE 2025 SENADO, NO. 303 DE 2024 CÁMARA</b></p> <p><b>"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</b></p> <p><b>1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS</b></p> <p>Este proyecto de ley es iniciativa del Honorable Representante Héctor David Chaparro, entre otros honorables Congressistas. Fue radicado el 11 de septiembre de 2024 en la Cámara de Representantes, publicado en la Gaceta 1528/24.</p> <p>Surtió su primer debate el día 19 de marzo de 2025; ponencia que fue sustentada por los Honorables Representantes Julián David López Tenorio y Hernando González. Así mismo, surtió su segundo debate y aprobación en la plenaria de la Cámara de Representantes el día 19 de junio de 2025, y del cual su texto aprobado fue publicado en la gaceta 1190/25.</p> <p>La iniciativa en estudio a su vez fue aprobada por la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República el día 3 de diciembre de 2025.</p> <p>Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el Secretario de la Comisión Sexta Constitucional Permanente me notificó, mediante oficio, nuestra designación como ponente de este proyecto, razón por la cual presentamos el Informe de Ponencia para segundo debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5 de 1992.</p> <p><b>2. OBJETO DE LA INICIATIVA</b></p> <p>La presente iniciativa tiene por objeto adoptar acciones para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional, se incluyen medidas punitivas para incrementar las sanciones y reducir los beneficios judiciales y administrativos para quienes causen siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y peatones.</p> <p>En este sentido, se propone una articulación entre las autoridades territoriales, tanto departamentales, como municipales y distritales, así como el sector privado, con el propósito de crear condiciones que garanticen una infraestructura vial segura para estos actores.</p>				
<p>Entre dichas condiciones se incluyen la construcción de andenes, ciclorrutas, la adecuada señalización, entre otras medidas. Asimismo, se establece como responsabilidad de las autoridades territoriales la formulación e implementación de un Plan Maestro de Ciclocaminabilidad, el cual deberá ser debidamente incorporado en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), Planes Básicos de Ordenamiento Territorial (PBOT) o Esquemas de Ordenamiento Territorial (EOT), según corresponda.</p> <p>Estas acciones deberán estar alineadas con las políticas públicas definidas por el Gobierno Nacional, en el marco del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta, la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, la Estrategia Nacional de Movilidad Activa y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031. A través de estos instrumentos se desarrollarán planes, programas y proyectos orientados a la educación vial y a la divulgación de normas de seguridad y protección para los usuarios de la bicicleta y los peatones.</p> <p>Asimismo, este proyecto de ley también tiene por objeto modificar el tipo penal de homicidio culposo agravado para incluir condiciones de mayor punibilidad en los eventos donde se presenten siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y peatones. Asimismo, se establece la eliminación y reducción de los beneficios judiciales y administrativos (condena de ejecución condicional, la libertad condicional, las medidas de aseguramiento no privativas de la libertad, entre otras), para quienes estén siendo investigados o procesados penalmente por estos hechos.</p> <p><b>3. FUNDAMENTOS NORMATIVOS</b></p> <p>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 cuidado con los ciclistas.</p> <p>Se considera pertinente y relevante ajustar el rango punitivo de los delitos, incluyendo en el homicidio culposo y la omisión de socorro agravantes cuando las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito.</p>	<table><tr><th>DELITO</th><th>PENA</th></tr><tr><td>ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:  (...)  <u>7. En los casos de siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito las penas se aumentarán de la mitad al doble. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor."</u></td><td>Homicidio Culposo: 32 meses a 108 meses.  32 meses (incremento ½) a 108 meses (incrementó al Doble) = <b>48 meses -4 años a 216 meses – 18 años.</b></td></tr></table> <p>Este proyecto busca desarrollar el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023 "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida" que dispuso fomentar el uso de la bicicleta en el territorio nacional, para lo cual propuso la creación del PROGRAMA DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA – PFUB, en cabeza del Ministerio de Salud y Protección Social y, el Ministerio de Transporte, quienes articularon con las entidades territoriales y la sociedad civil, las acciones pertinentes con el fin de aumentar la infraestructura vial para las bicicletas en los municipios, así como promover la creación de asociaciones público privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas, así como, el fomento a la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas y, el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta en línea y complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.</p> <p>Desde el punto de vista constitucional, este proyecto se fundamenta en dos derechos: el derecho a la seguridad personal y el derecho a la libre locomoción. En cuanto al derecho a la seguridad personal, la Corte ha fijado su alcance en múltiples oportunidades y ha establecido:</p> <p><i>"Para la Corte, la seguridad tiene una triple connotación jurídica, en tanto se constituye en valor constitucional, derecho colectivo y derecho fundamental.</i></p>	DELITO	PENA	ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:  (...)  <u>7. En los casos de siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito las penas se aumentarán de la mitad al doble. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor."</u>	Homicidio Culposo: 32 meses a 108 meses.  32 meses (incremento ½) a 108 meses (incrementó al Doble) = <b>48 meses -4 años a 216 meses – 18 años.</b>
DELITO	PENA				
ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:  (...)  <u>7. En los casos de siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas y el agente abandone el lugar de los hechos, o conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), o con violación a las normas de tránsito las penas se aumentarán de la mitad al doble. En estos casos se cancelará la licencia de conducción al infractor."</u>	Homicidio Culposo: 32 meses a 108 meses.  32 meses (incremento ½) a 108 meses (incrementó al Doble) = <b>48 meses -4 años a 216 meses – 18 años.</b>				



El carácter de valor constitucional se colige del preámbulo de la Constitución, al indicar que fue voluntad del pueblo soberano asegurar la vida, la convivencia y la paz, y del artículo 2°, según el cual las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. De esta manera, ha estimado que la seguridad se constituye en uno de los puntos cardinales del orden público, en tanto garantiza de las condiciones necesarias para el ejercicio de todos los derechos y libertades fundamentales por parte de las personas que habitan el territorio nacional.”

También, ha precisado que la seguridad es un derecho colectivo, es decir, un derecho que asiste en forma general a todos los miembros de la sociedad, quienes se pueden ver afectados por circunstancias que pongan en riesgo bienes jurídicos colectivos tan importantes para el conglomerado social, como el patrimonio público, el espacio público, la seguridad y salubridad públicas, la moral administrativa, el medio ambiente o la libre competencia económica (Art. 88, C.P.).

Finalmente, ha considerado la seguridad como derecho individual, en la medida en que es aquél que faculta a las personas para recibir protección adecuada por parte de las autoridades, cuando quiera que estén expuestas a [amenazas] que no tienen el deber jurídico de tolerar, por rebasar éstos los niveles soportables de peligro implícitos en la vida en sociedad; en esa medida el derecho a la seguridad constituye una manifestación del principio de igualdad ante las cargas públicas, materializa las finalidades más básicas asignadas a las autoridades del Constituyente, garantiza la protección de los derechos fundamentales de los más vulnerables, discriminados y perseguidos, y manifiesta la primacía del principio de equidad”<sup>1</sup>.

La Corte también ha fijado un deber a cargo del Estado, que consiste en identificar las amenazas a la seguridad personal de los ciudadanos que se encuentren en una situación vulnerable y tomar las medidas necesarias para protegerlos. En palabras de la Corte:

“(…) el reconocimiento y la efectividad del derecho a la seguridad personal imponen al Estado una carga prestacional significativa dependiendo del grado y el tipo de amenaza existente en cada caso, razón por la cual el legislador juega un papel importante a la hora de precisar el contenido de este derecho mediante programas, procedimientos, medidas e instituciones dispuestas para tal fin”<sup>2</sup>.

En cuanto al derecho de libertad de locomoción, la Corte ha señalado:

“El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional le ha reconocido el carácter de derecho

<sup>1</sup> Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.  
<sup>2</sup> Ibid.

fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos. Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia, como presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías.

(…) en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad “ante inminente peligro de recibir lesión”<sup>3</sup>.

En el mismo sentido, en la sentencia C-969 de 2012, la Corte, en reiteración de jurisprudencia, advirtió:

“(…) la jurisprudencia de esta Corte ha insistido que en la regulación del tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público, el legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la malla vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales.

En la medida en que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en la relación vía-persona-vehículo, esta Corte ha advertido que resulta lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para

<sup>3</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.

que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas”.

En consecuencia, en virtud de lo anterior, es posible concluir que el legislador tiene a su cargo la obligación de velar por la seguridad de todos los actores viales, como es el caso de los ciclistas.

A manera de conclusión, podemos asegurar que la problemática de siniestralidad vial en Colombia ha generado una “demanda social” para implementar ajustes en la dosificación y tratamiento punitivo de ciertos tipos penales. Esta medida responde al creciente número de accidentes donde ciclistas y peatones resultan afectados debido a la imprudencia de los conductores. Además, se enfatiza que, en casos de abandono, lo que se pretende castigar es “la maldad intrínseca de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, y la falta de solidaridad con las víctimas”. Este enfoque busca no solo reducir la incidencia de estos trágicos eventos, sino también fomentar una cultura de responsabilidad y empatía en las vías del país. Acciones como estas han sido el sustento para adelantar transformaciones legislativas en países como España<sup>4</sup>, donde se han creado tipos penales dirigidos a sancionar este tipo de acciones imprudentes y desprovistas de todo interés y solidaridad por la vida de actores viales vulnerables, como los ciclistas.

Con esta propuesta legislativa se busca no solo reducir la siniestralidad vial y proteger a los ciclistas, sino también promover una cultura de respeto y solidaridad en las vías del país, garantizando que todos los actores viales puedan convivir de manera segura y respetuosa participando en la construcción de las políticas públicas del orden nacional, departamental, municipal y distrital.

4. JUSTIFICACIÓN

VICTIMAS MORTALES<sup>5</sup>

De acuerdo con los registros parciales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entre enero y julio de 2025 se han reportado 4.760 víctimas mortales en siniestros viales, frente a las 4.551 registradas en el mismo periodo de 2024. Este incremento de 209 fallecimientos representa una variación del 4,59 %, lo que sugiere una tendencia preocupante de deterioro en los indicadores de seguridad vial. Aunque el año aún no ha concluido, la magnitud del aumento en los primeros siete meses exige atención legislativa inmediata.

<sup>4</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.  
<sup>5</sup> Tomado de: <https://ciclosfera.com/a/carcel-atropellar-ciclista>  
<sup>6</sup> <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

En este mismo periodo, los usuarios de bicicleta pasaron de 218 víctimas mortales en 2024 a 215 en 2025, lo que representa una disminución de apenas tres casos (-1,38 %). Si bien esta variación podría interpretarse como una mejora, su carácter marginal y la persistencia de más de dos centenares de muertes evidencian que los ciclistas siguen siendo uno de los grupos más vulnerables en la vía. La ausencia de infraestructura segura, la falta de regulación diferenciada y la baja cultura de respeto hacia este actor vial continúan siendo factores estructurales que agravan su exposición al riesgo.

Año 2024	Año 2025	Usuario/Vía	Variación	V%
2.780	2.943	Usuario de moto	163	5,86 %
995	1.062	Peatón	67	6,73 %
104	115	Usuario T.Carga	11	10,58 %
31	39	Usuario de otros	8	25,81 %
60	68	Usuario T.Pasajeros	8	13,33 %
1	7	Sin Información	6	600,00 %
218	215	Usuario de bicicleta	-3	-1,38 %
362	311	Usuario de V.individual	-51	-14,09 %
4.551	4.760		209	4,59 %

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Las víctimas ciclistas contrastan con el aumento en casi todos los demás grupos: motociclistas (+5,86 %), peatones (+6,73 %), usuarios de transporte de carga (+10,58 %) y pasajeros (+9,83 %). Incluso los usuarios de vehículos individuales, que cuentan con mayores niveles de protección, registraron una disminución significativa (-14,09 %).

Gracias por el enfoque territorial, Manuel. A continuación te presento un análisis técnico y comparativo de las víctimas mortales ciclistas por departamento entre enero y julio de 2024 y 2025, según los datos oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:



Departamentos con mayor incremento de víctimas ciclistas

- Arauca:** Pasó de 1 víctima en 2024 a 5 en 2025. Este aumento sugiere una desprotección crítica en zonas de frontera y baja cobertura institucional.
- Córdoba:** De 2 a 7 víctimas, lo que evidencia una creciente exposición en zonas rurales y vías intermunicipales sin infraestructura segura.
- Valle del Cauca:** De 24 a 32 víctimas, consolidándose como uno de los departamentos con mayor número absoluto de muertes ciclistas.
- Santander:** De 2 a 3 víctimas, lo que aunque numéricamente bajo, representa un incremento proporcional relevante.

Departamentos con reducción de víctimas

- Bogotá D.C.:** De 6 a 3 víctimas, lo que podría reflejar avances en infraestructura ciclística urbana, aunque aún insuficientes frente a la magnitud del uso de bicicleta en la capital.
- Boyacá:** De 13 a 10 víctimas, una reducción que debe analizarse en relación con rutas rurales y zonas de alto tránsito ciclista recreativo y laboral.
- Cundinamarca:** De 26 a 22 víctimas, lo que indica una leve mejora, aunque sigue siendo uno de los departamentos con mayor número absoluto.

Año2024	Año 2025	Departamento	Variación	V%
24	32	Valle Del Cauca	8	33,33 %
2	7	Cordoba	5	250,00 %
1	5	Arauca	4	400,00 %
3	6	Santander	3	100,00 %
6	8	Meta	2	33,33 %
	1	Archipiélago San Andres, Providencia Y Santa Catalina	1	
	1	Guaviare	1	
1	2	Putumayo	1	100,00 %
2	3	Quindio	1	50,00 %
4	4	Bolivar	0	0,00 %
9	9	Boyaca	0	0,00 %
3	3	Casanare	0	0,00 %
5	5	Cesar	0	0,00 %
1	1	La Guajira	0	0,00 %
4	4	Narino	0	0,00 %
4	4	Norte Santander	0	0,00 %
5	4	Atlantico	-1	-20,00 %
4	3	Caldas	-1	-25,00 %
1		Caqueta	-1	-100,00 %
33	32	Cundinamarca	-1	-3,03 %
7	5	Magdalena	-2	-28,57 %
7	5	Risaralda	-2	-28,57 %
10	8	Tolima	-2	-20,00 %
25	22	Antioquia	-3	-12,00 %
7	3	Huila	-4	-57,14 %
10	5	Cauca	-5	-50,00 %
40	33	Bogota Dc	-7	-17,50 %
218	215		-3	-1,38 %

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

MUJERES<sup>7</sup>

Así mismo, durante los primeros siete meses de 2025, se han registrado 840 mujeres fallecidas en siniestros viales, frente a 820 en el mismo periodo de 2024. Este aumento de

<sup>7</sup> <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>

20 casos representa una variación del 2,44 %, según cifras preliminares de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Aunque el incremento es menor al observado en el total nacional (4,59 %), confirma una tendencia sostenida de exposición al riesgo que afecta de manera diferenciada a las mujeres, especialmente aquellas que se movilizan en medios no motorizados o en condiciones de vulnerabilidad territorial.



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

El grupo de mujeres usuarias de bicicleta pasó de 22 víctimas mortales en 2024 a 30 en 2025, lo que representa un incremento del 36,36 %. Este salto porcentual es el más alto entre todos los tipos de usuarias de vía, superando incluso a las motociclistas (+0,23 %) y a las peatonas (+6,90 %). La cifra revela una grave omisión institucional en la protección de las mujeres ciclistas, quienes enfrentan no solo riesgos viales, sino también barreras estructurales como la falta de infraestructura segura e iluminación adecuada.

Año 2024	Año 2025	Usuario/Vía	Variación	V%
232	248	Peatón	16	6,90 %
22	30	Usuario de bicicleta	8	36,36 %
3	9	Usuario T.Carga	6	200,00 %
3		Sin información	3	
22	25	Usuario T.Pasajeros	3	13,64 %
433	434	Usuario de moto	1	0,23 %
5	6	Usuario de otros	1	20,00 %
103	85	Usuario de V.Individual	-18	-17,48 %
820	840		20	2,44 %

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

LESIONADOS<sup>8</sup>

<sup>8</sup> <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>

Entre enero y julio de 2025, se han registrado 14.404 lesionados en siniestros viales, según cifras oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Aunque esto representa una disminución de 530 casos frente al mismo periodo de 2024 (14.934), el volumen sigue siendo alarmante. Cada cifra representa una persona con afectaciones físicas, laborales y emocionales, y una carga directa para el sistema de salud y la seguridad social.

Los usuarios de bicicleta representan 840 lesionados en lo que va del año, ubicándose como el tercer grupo más afectado, solo superado por motociclistas (9.174) y peatonas (2.252). Esta cifra confirma que el riesgo para los ciclistas no se limita a la mortalidad, sino que se expresa en cientos de casos de lesiones graves, muchas de ellas con secuelas permanentes. En 2024, los lesionados ciclistas fueron 1.059, lo que implica una variación de -219 casos y un cambio porcentual de -20,68 %. Sin embargo, esta reducción no debe interpretarse como una mejora estructural, sino como una oportunidad para intervenir antes de que se revierta.



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Año 2024	Año 2025	Usuario/Vía	Variación	V%
9.143	9.174	Usuario de moto	31	0,34 %
51	60	Usuario de otros	9	17,65 %
96	96	Usuario T.Carga	0	0,00 %
3	1	Sin información	-2	-66,67 %
1.246	1.219	Usuario de V.Individual	-27	-2,17 %
840	762	Usuario T.Pasajeros	-78	-9,29 %
1.059	840	Usuario de bicicleta	-219	-20,68 %
2.496	2.252	Peatón	-244	-9,78 %
14.934	14.404		-530	-3,55 %

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

HISTÓRICO<sup>9</sup>

<sup>9</sup> <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

El año 2024 cerró con 415 ciclistas fallecidos en siniestros viales. Esta cifra, aunque inferior a los 727 casos reportados en 2023, sigue ubicando a la bicicleta como uno de los medios de transporte más vulnerables del país. La reducción no puede interpretarse como una mejora estructural, sino como una fluctuación dentro de una tendencia histórica de crecimiento sostenido que se ha consolidado desde 2015.

Entre 2009 y 2024, Colombia ha registrado más de 8.000 víctimas ciclistas, con un comportamiento ascendente que pasó de 394 casos en 2009 a picos de 695 en 2019, 706 en 2021 y 727 en 2023. Este crecimiento no ha sido acompañado por una evolución normativa proporcional, lo que evidencia una deuda institucional persistente frente a la seguridad de quienes optan por la bicicleta como medio de transporte, trabajo o recreación.



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Aunque 2024 muestra una cifra inferior al año anterior, los **415 fallecimientos** consolidan a los ciclistas como un grupo de alto riesgo. La falta de infraestructura segregada, la convivencia conflictiva con vehículos motorizados y la baja cultura de respeto en la vía siguen siendo factores estructurales que agravan la exposición. Además, los datos de lesionados (840 en 2025 hasta julio) confirman que el riesgo no se limita a la mortalidad, sino que se extiende a miles de casos con secuelas físicas y económicas.

Adicionalmente, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en respuesta a cuestionario de citación a debate de Control Político (Proposición No. 38 de 2023<sup>10</sup>), “La siniestralidad vial es un problema de salud pública por ser la segunda causa de muerte violenta en el país. Situación que afecta en mayor magnitud al segmento juvenil del país. Por tercera década consecutiva los siniestros de tránsito fueron la principal causa de mortalidad para los niños y jóvenes entre 10 y 24 años en Colombia (Organización Panamericana de la Salud, 2021). La población joven tiene mayor tasa de mortalidad por siniestralidad vial y es

<sup>10</sup>Tomado de: <https://www.camara.gov.co/comision/comision-sexta-o-de-transportes-y-comunicaciones/control-politico/menu>

más acentuado en los varones, tanto en ciudades principales como en municipios de menos de 500.000 habitantes.”

Ante ese grave y creciente panorama de siniestralidad vial se hace necesario incentivar la estructuración de una ley que penalice más fuertemente en Colombia, el hecho de dejar abandonado una víctima o el conducir un vehículo automotor bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas) y/o con exceso de velocidad, como quiera que los procesos administrativos y pedagógicos no han logrado generar un impacto social y reducción de siniestralidad de manera eficiente, y por ello no se ha logrado generar conciencia en el imaginario colectivo, en el sentido que los procedimiento con sanciones pecuniarias no han resuelto de fondo la irresponsabilidad y falta de cultura vial. Aunado al hecho de que la configuración de los tipos penales de homicidio culposo pocas veces logra generar condenas ejemplares y efectivas para este tipo de actuaciones y que permitan que los actores viales asuman un correcto abordaje de las normas de tránsito, como quiera que la mayoría de los siniestros viales, son causados por fallas humanas y que es muy bajo el porcentaje que se producen por factores mecánicos.

De las cifras expuestas se puede afirmar que los controles viales y las campañas de prevención actuales, no han logrado el efecto deseado de reducción de muertes y lesiones y por el contrario día a día la intolerancia en la vía hace que se produzcan mayores cifras de siniestros (algunos de manera deliberada), pues la laxitud normativa ha permitido que los infractores utilicen las mismas normas para evitar condenas o acceder a beneficios y subrogados y evitar la sanción penal a la que son acreedores.

Colombia y el mundo han visto un creciente incremento del uso de la bicicleta como medio principal de transporte. De acuerdo con la encuesta de la multinacional Ipsos, el uso de la bicicleta se ha vuelto más frecuente en Colombia, al menos 37% de los adultos en el país usa la bicicleta por lo menos una vez a la semana, y para 16% de los colombianos es su principal medio de transporte.

Esa misma encuesta señala que en Colombia cerca de un 21% de los consultados manifestó que no tiene acceso a un carro, mientras que el promedio global es del 16%. Por su parte el 17% de los colombianos encuestados afirmaron que utilizan la bicicleta como medio de transporte para ir a su lugar de trabajo o a sus estudios, pero únicamente un 10% accede a los sistemas públicos de bicis compartidas. Se afirma que Colombia tiene la cuarta mayor proporción de personas que usan la bicicleta para el ejercicio 33%, solo por detrás de China e India, ambos con el 45%, y Polonia, que es primero con el 61%<sup>11</sup>. Según encuesta de Movilidad de la Alcaldía de Bogotá, tan solo en la capital se en 2015 se

<sup>11</sup> Tomado de: <https://www.bloomberglinea.com/2022/05/30/uso-de-la-bicicleta-en-colombia-es-uno-de-los-mayores-de-latam-a-pesar-de-riesgos/>

realizaron 880.367<sup>12</sup> viajes al día en cicla<sup>13</sup>, cifra que se aumentó en un 39,1%, para el 2019, donde se realizaron 1.17 millones de viajes diarios en este medio.

De otra parte, según registra la base de datos de Pedestrian and Bicycle Information Center, son más de 110 ciudades las que hoy buscan que la bicicleta sea la opción principal de transporte y por esto han aumentado su capacidad en infraestructura.

En Filadelfia, Estados Unidos, se ha presentado un aumento de más de 150% en el número de viajes luego de habilitar ciclovías provisionales. En Nueva York el alza de viajes es de 67%.

En Alemania, 133 ciudades han solicitado la implementación de carriles emergentes especiales para bicicletas en medio de pandemia y hoy se están rediseñando las marcas viales ya que los ciclistas exigen más espacio para distanciarse físicamente en sus viajes al trabajo.

En el caso de Francia, se creó una comisión urgente para que la bicicleta sustituya al transporte público tras la cuarentena que tiene fin el 11 de mayo de 2020.

Estas cifras denotan la necesidad de incrementar las acciones encaminadas a proteger a esta creciente población que se transportan a través de este medio, preparando, formando y capacitando a los actores viales con el apoyo del estado incluida la creación de una política pública sobre el particular.

**BOYACÁ:**

De acuerdo con cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante el 2023 en Boyacá fallecieron 236 personas como consecuencia de Siniestros Viales, siendo el Departamento 17 con mayor número de muertes durante ese año.

<sup>12</sup> Tomado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/movilidad-el-2023-sera-recordado-como-el-ano-de-la-bici>  
<sup>13</sup> Tomado de: <https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/beneficios-tributarios-que-tienen-las-empresas-que-incentiven-el-uso-de-la-bicicleta-3472477>

Departamento			Departamento		
Departamento	2023	Total			
Antioquia	1.118	1.116			
Valle Del Cauca	872	872			
Cundinamarca	687	687			
Bogota Dc	629	629			
Santander	423	423			
Tolima	359	359			
Meta	327	327			
Huila	323	323			
Cordoba	321	321			
Cesar	317	317			
Bolivar	305	305			
Atlantico	299	299			
Cauca	292	292			
Norte Santander	291	291			
Narino	267	267			
Magdalena	254	254			
Boyaca	236	236			
Casanare	180	180			
Risaralda	179	179			
Caldas	152	152			
Sucre	131	131			
La Guajira	125	125			
Quindio	108	108			
Putumayo	99	99			
Arauca	84	84			
Caqueta	82	82			
Choco	29	29			
Guaviare	21	21			
Archipiélago San Andres, Providencia Y Santa Catalina	18	18			
Vichada	13	13			
Amazonas	3	3			
Departamento Sin Asignar	2	2			
Guainia	1	1			
Vaupes	1	1			
Total	8.546	8.546			

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

En cuanto a ciclistas, se tiene que para el 2023 a nivel nacional fallecieron un total de 462 personas, de las cuales 13 fueron en Boyacá, lo que deja al departamento en el top 10 de territorios donde más fallecieron ciclistas en ese año.

Departamento	2023	Total
Boyacá	73	73
Cundinamarca	68	68
Vale Del Cauca	56	56
Antioquia	41	41
Tolima	24	24
Meta	23	23
Cordoba	17	17
Atlantico	15	15
Risaralda	15	15
Boyaca	13	13
Cesar	13	13
Bolívar	12	12
Nariño	12	12
Huila	11	11
Magdalena	11	11
Norte Santander	10	10
Cauca	9	9
Santander	8	8
Cañon	7	7
Quindío	6	6
Arauca	5	5
Casanare	4	4
Sucre	3	3
La Guajira	2	2
Palmira	2	2
Caqueta	1	1
Guaviare	1	1
Total	462	462

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

En el histórico de cifras se logra evidenciar la gravedad de la situación de seguridad vial. Entre el 2009 y el 2023 han fallecido 2.844 personas en el Departamento. En ese mismo periodo se tiene que 256 fueron ciclistas.



Mes de ocurrencia	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
01 Enero	1	1			1	1		2	2	1	4	1	4	1	1
02 Febrero		2	2	2	2		3	4	1	2	1	2	3	2	
03 Marzo	2	1	1		1	2	1	3	1	2		4	3	2	
04 Abril		4	1	1		4	2	1	2	3		1	3	4	
05 Mayo		2	2	2					1	2		3	3	1	
06 Junio		2	2	1	2		2	2	1	1	2	1	1		
07 Julio		1	1	2			1	1	2	2	1	1	1	2	
08 Agosto		1	2	2	1		1	1	1	2		4	2	1	3
09 Septiembre		1	2	3	1	1	1		2	3	1	4	4		
10 Octubre		1	2	1	1	1	2	1	1	1		1	1	1	1
11 Noviembre		2		1	1	3	2	3	4	2	1	1	2	4	
12 Diciembre			1		1	2	2	2	1	1	1	3	2	1	2

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

En cuanto a lesionados las cifras son más altas. Se tiene que en ese periodo de 15 años han resultado heridas cerca de 7.124 personas de los cuales 757 fueron ciclistas.



Mes de ocurrencia	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
01 Enero	7	9	13	8	6	6	4	9
02 Febrero	12	11	10	11	11	2	10	9
03 Marzo	13	9	15	7	4	5	9	8
04 Abril	14	8	8	11	4	5	9	5
05 Mayo	7	10	14	9	2	5	6	8
06 Junio	4	13	6	12	4	3	12	5
07 Julio	4	9	5	10	7	7	8	5
08 Agosto	9	6	15	11	4	6	13	2
09 Septiembre	12	9	5	10	3	10	3	10
10 Octubre	11	12	11	13	3	4	6	11
11 Noviembre	10	9	11	8	3	5	6	4
12 Diciembre	3	2	12	4	3	11	8	8

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

Por su parte, en Boyacá según cifras preliminares de 2024, han muerto 137 personas en siniestros viales, de las cuales 9 fueron ciclistas, esto es casi un 10% de los casos. Cifra que representa un incremento del 200% respecto al mismo periodo del año pasado.

UsuarioVia	Año 2023	Año 2024	Variacion	V%
Usuario de moto	53	77	24	45,28 %
Usuario de bicicleta	3	9	6	200,00 %
Usuario de V.Individual	24	25	1	4,17 %
Usuario T.Pasajeros	3	4	1	33,33 %
Usuario de otros	1	1	0	0,00 %
Usuario T.Carga	7	1	-6	-85,71 %
Peatón	28	20	-8	-28,57 %
Total	119	137	18	15,13 %

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras año en curso

En lo que refiere a personas lesionadas se tienen cifras del 2024 de 587 actores viales lesionados, de los cuales 44 fueron ciclistas, misma cifra que se tenía para el 2023.

UsuarioVia	Año 2023	Año 2024	Variacion	V%
Usuario de moto	212	294	82	38,68 %
Peatón	118	128	10	8,47 %
Usuario de otros	1	3	2	200,00 %
Usuario de bicicleta	44	44	0	0,00 %
Usuario T.Pasajeros	23	23	0	0,00 %
Sin Información	1		-1	-100,00 %
Usuario T.Carga	13	5	-8	-61,54 %
Usuario de V.Individual	107	90	-17	-15,89 %
Total	519	587	68	13,10 %

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras año en curso

Un dato que llama poderosamente la atención es que en la matriz de colisión se evidencia que los siniestros donde se ven afectados los ciclistas se presentan mayoritariamente con motocicletas, vehículos de transporte particular, de carga y de pasajeros.

Matriz de colisión									
Usuario/Via	Bicicleta	Maq Industrial	Motocicleta No aplica	Objeto fijo	Sin info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón	1		3		1		5		10
Usuario de bicicleta			2				3	1	6
Usuario de moto		1	8	38			10	4	51
Usuario de otros			1						1
Usuario de Vindividual			15	3	2		3		23
Usuario TCarga									1
Usuario TPasajeros			4						4
Total	1	1	12	29	37		21	5	107

Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras preliminares

De otra parte según cifras del ADRES, en 2017 los carros fantasma produjeron un número de afectados de 99.836 personas, que se presentaron principalmente en Bogotá D.C (18.511 víctimas), Atlántico (17.312), Valle (14.993), Córdoba (7.832) y Magdalena (6.444)<sup>14</sup>. Más recientemente, la misma entidad ha mencionado que tan solo en el mes de enero de 2024 se radicaron 59.406 reclamaciones por accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados o sin póliza SOAT, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas y los demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud<sup>15</sup>. Del total de reclamaciones radicadas el 99,85% son por accidentes de tránsito, donde el 52,27% corresponden a vehículos fantasmas, que en representan \$53.134 millones.

Los datos más recientes presentados por Medicina Legal muestran que los índices de accidentalidad en Colombia son verdaderamente preocupantes. Según estos, en Colombia la cifra de accidentes de tránsito “supera los 60 mil fallecidos en la última década, siendo los actores vulnerables de la vía –peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas- los más afectados representando, en la actualidad, más del 80% de las víctimas sobre el total de los casos”<sup>16</sup>.

En lo corrido de 2025 (julio de 2025) se han presentado siniestros viales donde 158 ciclistas han perdido la vida y 432 han resultados heridos. Estas cifras representan una variación al alza respecto de las cifras reportadas para 2024. Donde el mayor número de casos se presenta en el valle del cauca.

<sup>14</sup>Tomado de: <https://servicios.adres.gov.co/Todas-Las-Noticias/Post/6049/Las-victimas-de-carros-fantasmas-le-costaron-al-Estado-156-610-millones-en-2017>  
<sup>15</sup>Tomado de: <https://www.rcnradio.com/colombia/mas-del-52-de-las-reclamaciones-ante-la-adres-fueron-de-accidentes-por-vehiculos-fantasma>  
<sup>16</sup> Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses del Instituto de Medicina Legal. Forensis, 2018.

psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas) y/o con exceso de velocidad, como quiera que los procesos administrativos y pedagógicos no han logrado generar un impacto social y reducción de siniestralidad de manera eficiente, y por ello no se ha logrado generar conciencia en el imaginario colectivo, en el sentido que los procedimientos con sanciones pecuniarias no han resuelto de fondo la irresponsabilidad y falta de cultura vial. Aunado al hecho de que la configuración de los tipos penales de homicidio culposo pocas veces logra generar condenas ejemplares y efectivas para este tipo de actuaciones y que permitan que los actores viales asuman un correcto abordaje de las normas de tránsito, como quiera que la mayoría de los siniestros viales, son causados por fallas humanas y que es muy bajo el porcentaje que se producen por factores mecánicos.

De las cifras expuestas se puede afirmar que los controles viales y las campañas de prevención actuales, no han logrado el efecto deseado de reducción de muertes y lesiones y por el contrario día a día la intolerancia en la vía hace que se produzcan mayores cifras de siniestros (algunos de manera deliberada), pues la laxitud normativa ha permitido que los infractores utilicen las mismas normas para evitar condenas o acceder a beneficios y subrogados y evitar la sanción penal a la que son acreedores.

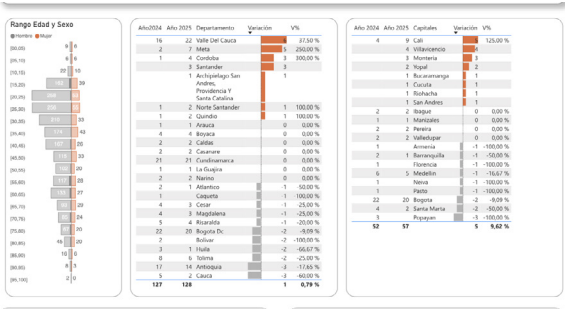
Colombia y el mundo han visto un creciente incremento del uso de la bicicleta como medio principal de transporte. De acuerdo con la encuesta de la multinacional Ipsos, el uso de la bicicleta se ha vuelto más frecuente en Colombia, al menos 37% de los adultos en el país usa la bicicleta por lo menos una vez a la semana, y para 16% de los colombianos es su principal medio de transporte.

Esa misma encuesta señala que en Colombia cerca de un 21% de los consultados manifestó que no tiene acceso a un carro, mientras que el promedio global es del 16%. Por su parte el 17% de los colombianos encuestados afirmaron que utilizan la bicicleta como medio de transporte para ir a su lugar de trabajo o a sus estudios, pero únicamente un 10% accede a los sistemas públicos de bicis compartidas. Se afirma que Colombia tiene la cuarta mayor proporción de personas que usan la bicicleta para el ejercicio 33%, solo por detrás de China e India, ambos con el 45%, y Polonia, que es primero con el 61%<sup>17</sup>. Según encuesta de Movilidad de la Alcaldía de Bogotá, tan solo en la capital se en 2015 se realizaron 880.367<sup>18</sup> viajes al día en ciclo<sup>19</sup>, cifra que se aumentó en un 39,1%, para el 2019, donde se realizaron 1.17 millones de viajes diarios en este medio.

<sup>17</sup> Tomado de: <https://www.bloomberglinea.com/2022/05/30/uso-de-la-bicicleta-en-colombia-es-uno-de-los-mayores-de-latan-a-pesar-de-riesgos/>  
<sup>18</sup> Tomado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/movilidad-el-2023-sera-recordado-como-el-ano-de-la-bici>  
<sup>19</sup> Tomado de: <https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/beneficios-tributarios-que-tienen-las-empresas-que-incentiven-el-uso-de-la-bicicleta-3472477>



Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial



Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Ante ese grave y creciente panorama de siniestralidad vial se hace necesario incentivar la estructuración de una ley que penalice más fuertemente en Colombia, el hecho de dejar abandonado una víctima o el conducir un vehículo automotor bajo los efectos de sustancias

De otra parte, según registra la base de datos de Pedestrian and Bicycle Information Center, son más de 110 ciudades las que hoy buscan que la bicicleta sea la opción principal de transporte y por esto han aumentado su capacidad en infraestructura.

En Filadelfia, Estados Unidos, se ha presentado un aumento de más de 150% en el número de viajes luego de habilitar ciclovías provisionales. En Nueva York el alza de viajes es de 67%.

En Alemania, 133 ciudades han solicitado la implementación de carriles emergentes especiales para bicicletas en medio de pandemia y hoy se están rediseñando las marcas viales ya que los ciclistas exigen más espacio para distanciarse físicamente en sus viajes al trabajo.

En el caso de Francia, se creó una comisión urgente para que la bicicleta sustituya al transporte público tras la cuarentena que tiene fin el 11 de mayo de 2020.

Estas cifras denotan la necesidad de incrementar las acciones encaminadas a proteger a esta creciente población que se transportan a través de este medio, preparando, formando y capacitando a los actores viales con el apoyo del estado incluida la creación de una política pública sobre el particular.

5. CONFLICTO DE INTERÉS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 manifestó que no existen circunstancias o eventos que me puedan generar un conflicto de interés para la presentación de esta ponencia, así como para la discusión y votación de esta iniciativa.

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 3 DE DICIEMBRE DE 2025,	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIONES
DEL PROYECTO DE LEY No. 084 DE 2025 SENADO, 303 DE 2024 CÁMARA	PROYECTO DE LEY No. 084 DE 2025 SENADO, NO. 303 DE 2024 CÁMARA	

<p><b>“POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b></p> <p><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p><b>DECRETA:</b></p>		
<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones y reducir los beneficios judiciales y administrativos aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.</p>	<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones y <del>reducir los beneficios judiciales y</del> administrativos aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.</p>	<p>Se ajusta el objeto en aras de mantener la unidad de materia.</p>

7. IMPACTO FISCAL

Dando cumplimiento al artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “Análisis del impacto fiscal de las normas”. Debemos señalar que, los gastos que se generen de la presente iniciativa legislativa se deben entender como incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión al cual haya lugar. Así las cosas, posterior a la promulgación del presente proyecto de Ley, el Gobierno Nacional deberá promover y realizar acciones tendientes a su ejercicio y cumplimiento, lo anterior con observancia de la regla fiscal y el marco fiscal de mediano plazo.

Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros de la Rama Legislativa la inviabilidad financiera del proyecto de Ley que en su momento se estudie, en este caso el que nos ocupa.

8. PROPOSICIÓN

Por las razones expuestas me permito rendir **ponencia positiva** y en consecuencia, solicito a los honorables miembros del Senado de la República, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 084 de 2025 Senado, No. 303 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones”, de acuerdo con el texto propuesto.

Cordialmente,



Ana María Castañeda Gómez  
Senadora de la República

De conformidad con lo anterior, resulta importante citar un pronunciamiento de la Corte Constitucional acerca del tema, el cual quedó plasmado en la Sentencia C-490 del año 2011, en la cual señala a renglón seguido.

*“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.”<sup>20</sup>.*

En el mismo sentido resulta importante citar el pronunciamiento de la Corte Constitucional en la Sentencia C-502/2007, en el cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en una barrera, para que las corporaciones públicas (congreso, asambleas y concejos) 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, en la medida en que se lesionó seriamente la autonomía del Legislativo.”<sup>21</sup>*

*Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirán a concederle una forma de poder de veto al Ministerio de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.”*

De conformidad con lo anterior, y como lo ha resaltado la Corte Constitucional, el análisis del impacto fiscal de las iniciativas parlamentarias que se presenten no puede ser una barrera para establecer disposiciones normativas que requieran gastos fiscales. Mencionando además que si bien compete a los congresistas y a ambas cámaras del Congreso de la República la inexorable responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede ocasionar al erario, es claro que es el

<sup>20</sup> Sentencia C-490 del año 2011

<sup>21</sup> Sentencia C-502 de 2007

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTO DE LEY No. 084 de 2025 SENADO, No. 303 de 2024 CÁMARA

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene como objeto adoptar medidas para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como medidas punitivas orientadas a incrementar las sanciones aplicables a quienes causen siniestros viales con víctimas ciclistas o peatones.

**Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones.** Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital propenderán por garantizar la planeación, creación, mejoramiento y mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, de conformidad con la reglamentación técnica vigente, Manual de Señalización Vial y Guía de Cicloinfraestructura del Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.


Para esto, se articularán acciones entre las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento, o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.

En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales podrán incorporar en sus planes de movilidad sostenible y segura, de seguridad vial, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores de infraestructura peatonal y ciclista, observando la normatividad técnica vigente en materia de diseño y accesibilidad universal, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.



**Parágrafo 1.** Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales podrán incorporar un componente ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT O EOT señalados en este artículo, asegurando su armonización con los documentos vigentes.

**Parágrafo 2.** Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, así como en los Planes de Desarrollo y en los demás instrumentos de planificación de la jurisdicción, los proyectos de construcción, adecuación o



<p>mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclo-infraestructura, con sus metas e indicadores.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, fijarán los criterios para que se priorice la infraestructura para ciclistas y peatones.</p> <p><b>Artículo 3. Articulación de políticas públicas.</b> El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), deberá articular e incluir en el Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional Movilidad Urbana y Regional, en la estrategia Nacional de Movilidad Activa y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 planes, programas y proyectos orientados a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta y los peatones, dar a conocer los derechos, deberes y responsabilidades de estos; así como sensibilizar sobre las disposiciones previstas en esta ley.</p> <p>Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad vial y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo y cuyo seguimiento lo realizará la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Asimismo, el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán lineamientos para una política de visibilidad y protección de ciclistas y peatones, que incluya criterios técnicos para mejorar su visualización por parte de otros actores viales y mitigar factores de riesgos, de conformidad con la reglamentación técnica vigente.</p> <p>El Ministerio de Transporte y la ANSV brindarán asistencia técnica a las entidades territoriales y propiciarán la armonización de lo dispuesto en este artículo, conforme con las políticas públicas territoriales vigentes sobre bicicleta y peatón, respetando la autonomía territorial.</p> <p>En desarrollo de lo dispuesto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial, a través de las instancias de participación existentes y conforme a la normatividad aplicable.</p> <p><b>Artículo 4.</b> Participación de usuarios y organizaciones de ciclistas y peatones. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital fomentarán y facilitarán la participación de usuarios de la bicicleta y peatones, así como de sus organizaciones representativas (fundaciones, asociaciones y colectivos) en los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022 "Por medio de la cual se promueve el uso de la</p>	<p>"bici" segura y sin accidentes", y las campañas y políticas públicas orientadas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.</p> <p>La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.</p> <p><b>Artículo 5.</b> Adiciónese dos numerales al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:</p> <p>(...)</p> <p>7. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p> <p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p> <p><b>Artículo 6.</b> Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al parágrafo 3, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p>
<p>PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.</p> <p>El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este párrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.</p> <p><b>Artículo 7. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p> <div></div> <p><b>Ana María Castañeda Gómez</b> Senadora de la República</p>	<p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 3 DE DICIEMBRE DE 2025, DEL PROYECTO DE LEY No. 084 DE 2025 SENADO, 303 DE 2024 CÁMARA</b></p> <p><b>"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</b></p> <p><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p><b>DECRETA:</b></p> <p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene como objeto adoptar <u>medidas</u> para la protección de los ciclistas y peatones en las vías del territorio nacional. <u>Para tal fin, se establecen acciones de prevención, gestión y control, así como</u> medidas punitivas <u>orientadas a</u> incrementar las sanciones y reducir los beneficios judiciales y administrativos <u>aplicables a</u> quienes causen siniestros viales <u>con</u> víctimas ciclistas o peatones.</p> <p><b>Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones.</b> Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital <u>propenderán por</u> garantizar la <u>planeación, creación, mejoramiento</u> y mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, <u>de conformidad con la reglamentación técnica vigente, Manual de Señalización Vial y Guía de Cicloinfraestructura del Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.</u></p> <p>Para esto, se articularán acciones entre las entidades públicas y privadas que tengan a su cargo la administración, operación, mantenimiento, mejoramiento, o cualquier otra actividad sobre las vías primarias, secundarias y terciarias del territorio nacional.</p> <p>En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales <u>podrán</u> incorporar en sus planes de movilidad <u>sostenible y segura</u>, de seguridad <u>vial</u>, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores <u>de infraestructura peatonal y ciclista, observando</u> la normatividad técnica vigente <u>en materia de diseño y accesibilidad universal</u>, para incluir a las bicicletas y los peatones de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente de la movilidad activa.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo, las entidades territoriales <u>podrán incorporar un componente</u> ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT <u>señalados en este artículo, asegurando su armonización con los documentos vigentes.</u></p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, <u>así como en los Planes de Desarrollo y en los demás instrumentos de planificación de la jurisdicción,</u> los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de <u>infraestructura peatonal y</u> ciclo-infraestructura, <u>con sus metas e indicadores.</u></p>



<p><b>Parágrafo 3.</b> Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional <u>a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial</u>, fijarán los criterios para que se priorice <u>la infraestructura para ciclistas y peatones</u>.</p> <p><b>Artículo 3. Articulación de políticas públicas.</b> El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), deberá articular e incluir en el Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional, en la Política Nacional Movilidad Urbana y Regional, en la estrategia Nacional de Movilidad Activa y en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 planes, programas y proyectos orientados a educar y divulgar las normas de seguridad y protección en la vía para los usuarios de la bicicleta y los peatones, dar a conocer los derechos, deberes y responsabilidades de estos; así como sensibilizar sobre las disposiciones previstas en esta ley.</p> <p>Igualmente, se integrará una línea de acción específica en materia de seguridad <u>vial</u> y prevención de siniestralidad vial de los ciclistas y peatones, la cual deberá contar con metas e indicadores de cumplimiento a mediano y largo plazo <u>y cuyo seguimiento lo realizará la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial</u>.</p> <p>Asimismo, <u>el Ministerio de Transporte y la ANSV adoptarán lineamientos para una política de visibilidad y protección de ciclistas y peatones, que incluya criterios técnicos para mejorar su visualización por parte de otros actores viales y mitigar factores de riesgos, de conformidad con la reglamentación técnica vigente</u>.</p> <p><u>El Ministerio de Transporte y la ANSV brindarán asistencia técnica a las entidades territoriales y propiciarán la armonización de lo dispuesto en este artículo, conforme con las políticas públicas territoriales vigentes sobre bicicleta y peatón, respetando la autonomía territorial.</u></p> <p>En desarrollo de lo dispuesto, se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial, <u>a través de las instancias de participación existentes y conforme a la normatividad aplicable</u>.</p> <p><b>Artículo 4. Participación de usuarios y organizaciones de ciclistas y peatones.</b> El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital fomentarán <u>y facilitarán</u> la participación de usuarios de la bicicleta <u>y peatones, así como de sus</u> organizaciones <u>representativas</u> (fundaciones, asociaciones <u>y colectivos</u>) <u>en</u> los planes, programas y proyectos que se adelanten en la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la implementación de la Ley 2222 de 2022 "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bicic" segura y sin accidentes", <u>y las</u> campañas y políticas públicas <u>orientadas</u> para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones <u>en armonía con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030</u>.</p> <p><u>La participación se realizará a través de las instancias y mecanismos de participación existentes en cada nivel de gobierno y respetando la autonomía territorial. En el ámbito territorial, la participación en instrumentos de orden nacional tendrá carácter potestativo y se articulará con los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los Planes Territoriales de Seguridad Vial y las políticas públicas locales vigentes, utilizando las instancias creadas para tal fin, cuando existan.</u></p> <p><b>Artículo 5.</b> Adiciónese dos numerales al artículo 110 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 110. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN PUNITIVA PARA EL HOMICIDIO CULPOSO. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:</p> <p>(...)</p>	<p>7. Si el homicidio se presenta en siniestros viales conduciendo vehículos bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p> <p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p> <p><b>Artículo 6.</b> Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, adicionando un inciso nuevo al parágrafo 3, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.</p> <p>El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la aplicación de la multa consagrada en el artículo 131 literal D6 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Cuando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este párrafo, se ocasionen lesiones o la muerte del ciclista, se podrá suspender la licencia de conducción del infractor hasta por un término de 10 años.</p> <p><b>Artículo 7. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>
<p>Comisión Sexta Constitucional Permanente</p> <p><b>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</b></p> <p>En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 3 de diciembre de 2025, el Proyecto de Ley <b>No. 084 de 2025 SENADO, No. 303 de 2024 CÁMARA</b> "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", <i>según consta en el Acta No. 17, de la misma fecha.</i></p> <p></p> <p>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS Secretario General</p>	<p>Comisión Sexta Constitucional Permanente</p> <p><b>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</b></p> <p>La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por la Honorable Senadora <b>ANA MARÍA CASTANEDA GÓMEZ</b>, al Proyecto de Ley <b>No. 084 de 2025 SENADO, No. 303 de 2024 CÁMARA</b> "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", <b>DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO"</b>, para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p></p> <p>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS Secretario General Comisión Sexta del Senado</p>

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 9 DE DICIEMBRE DE 2025 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 59 DE 2025 SENADO

por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinden público homenaje a la Policía Nacional, la declaran patrimonio de los colombianos y se dictan otras disposiciones.

<p><b>TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 09 DE DICIEMBRE DE 2025 AL PROYECTO DE LEY No. 059 DE 2025 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA RINDEN PÚBLICO HOMENAJE A LA POLICÍA NACIONAL, LA DECLARAN PATRIMONIO DE LOS COLOMBIANOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</b></p> <p><b>"EL CONGRESO DE COLOMBIA,</b></p> <p><b>DECRETA"</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1º. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto que la Nación y El Congreso de la República rindan público homenaje a la Policía Nacional de Colombia, declarando dicha institución como "Patrimonio Material e Inmaterial de los Colombianos", en reconocimiento a su invaluable contribución en la construcción, consolidación y protección de la sociedad colombiana, a través de su servicio permanente y despliegue de capacidades en todo el territorio nacional.</p> <p><b>ARTÍCULO 2º. HONORES.</b> Autorícese al Gobierno Nacional en conjunto con el Congreso de la República, para rendir honores a la Policía Nacional de Colombia, reconociendo como asunto de interés nacional el servicio público que presta esta institución, así como las buenas prácticas contenidas en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.</p> <p>Para tales efectos, dispóngase que el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Defensa Nacional y la Dirección de la Policía Nacional, formule, implemente y evalúe una política pública de participación ciudadana orientada a fortalecer el vínculo entre la comunidad y la Policía Nacional, promoviendo la confianza, el respeto mutuo y la corresponsabilidad en la construcción del desarrollo nacional.</p>	<p><b>ARTÍCULO 3º. DECLARATORIA.</b> Reconózcase la institucionalidad representada en la Policía Nacional de Colombia y declárese "Patrimonio material e inmaterial de los Colombianos", al ser considerada parte integral de la identidad histórica del país y por su aporte al mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, la convivencia pacífica y la consolidación de la democracia.</p> <p><b>ARTÍCULO 4º. CONMEMORACIÓN.</b> El 5 de noviembre de cada año se celebrará la fecha de conformación y organización de la Policía Nacional de Colombia. En dicha conmemoración, establézcase que las máximas autoridades administrativas del orden nacional y territorial realicen actos protocolarios que incluyan, como mínimo, la entonación del Himno de la Policía Nacional y la lectura del Código de Ética Policial.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Se autoriza al Gobierno Nacional y a las autoridades locales y territoriales para declarar el día 5 de noviembre como día cívico, en ejercicio de sus competencias legales y conforme a la normatividad vigente.</p> <p><b>ARTÍCULO 5º (NUEVO). RECONOCIMIENTO A LOS HÉROES CAÍDOS Y SUS FAMILIAS.</b> En el marco del homenaje a la Policía Nacional, declárese como parte integral de esta conmemoración el reconocimiento solemne a los héroes de la institución que han entregado su vida en defensa de la Nación, disponiendo que cada 5 de noviembre se realicen actos de memoria y exaltación a su sacrificio. El Gobierno Nacional garantizará medidas de bienestar y acompañamiento para las familias de los uniformados caídos en cumplimiento del deber.</p> <p><b>ARTÍCULO 6º. VIGENCIA.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación.</p> <p>Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 09 de diciembre de 2025 al <b>PROYECTO DE LEY No. 059 DE 2025 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA RINDEN PÚBLICO HOMENAJE A LA POLICÍA NACIONAL, LA</b></p>
<p><b>DECLARAN PATRIMONIO DE LOS COLOMBIANOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</b></p> <p>Cordialmente,</p> <p><b>JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA</b> Senador Ponente</p> <p>El presente Texto Definitivo, fue aprobado con modificaciones en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 09 de diciembre de 2025, de conformidad con el texto propuesto para segundo debate.</p> <p><b>DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ</b> Secretario General</p>	<div>CONTENIDO</div> <div>Gaceta número 2325 - miércoles, 10 de diciembre de 2025</div> <div><div>SENADO DE LA REPÚBLICA</div><div>INFORMES DE CONCILIACIÓN</div><div>Informe de Conciliación y texto de conciliación del Proyecto de Ley número 122 de 2025 Senado, 328 de 2025 Cámara, por medio de la cual la Nación se vincula a la celebración del Bicentenario de la Procuraduría General de la Nación, se exalta su aporte a la consolidación del Estado Social de Derecho en Colombia y se dictan otras disposiciones - Ley Diálogo para Construir Consensos..... 1</div><div>PONENCIAS</div><div>Informe de Ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta en el Senado de la República del Proyecto de Ley número 84 de 2025 Senado, número 303 de 2024 Cámara, por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones..... 7</div><div>TEXTOS DE PLENARIA</div><div>Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República del día 9 de diciembre de 2025 al Proyecto de Ley número 59 de 2025 Senado, por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinden público homenaje a la Policía Nacional, la declaran patrimonio de los colombianos y se dictan otras disposiciones. .... 16</div></div>