



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1823

Bogotá, D. C., martes, 30 de septiembre de 2025

EDICIÓN DE 15 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 84 DE 2025 SENADO, 303 DE 2025 CÁMARA

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

Bogotá, D.C., 26 de septiembre de 2025

Senador
ÁLEX FLÓREZ HERNÁNDEZ
Presidente
Comisión Sexta
Senado de la República

Asunto: Informe de Ponencia para primer debate en la Comisión Sexta del Senado de la República del Proyecto de Ley No. 084 de 2025 Senado, No. 303 de 2025 Cámara "Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones".

Respetado presidente:

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 primer debate en la Comisión Sexta del Senado el Proyecto de Ley No. 084 de 2025 Senado, No. 303 de 2025 Cámara "Por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones".

Cordialmente,

Ana María Castañeda Gómez
Senadora de la República

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTO DE LEY NO. 084 DE 2025 SENADO, NO. 303 DE 2025 CÁMARA

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

1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Este proyecto de ley es iniciativa del Honorable Representante Héctor David Chaparro, entre otros honorables Congresistas. Fue radicado el 11 de septiembre de 2024 en la Cámara de Representantes, publicado en la Gaceta 1528/24.

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.

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 primer debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5 de 1992.

2. OBJETO DE LA INICIATIVA

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.

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.

Entre dichas condiciones se incluyen la construcción de andenes, ciclorutas, 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.

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.

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.

3. FUNDAMENTOS NORMATIVOS

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.

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.

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 equidad¹.

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"*².

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

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

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) = 48 meses - 4 años a 216 meses - 18 años.

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.

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:

"Para la Corte, la seguridad tiene una triple connotación jurídica, en tanto se constituye en valor constitucional, derecho colectivo y derecho fundamental.

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"*³.

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

³ 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 públicas⁴.

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 España⁵, 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 MORTALES⁶

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.

⁴ Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.
⁵ Tomado de: <https://ciclosfera.com/a/carcel-atropellar-ciclista>
⁶ <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	25,61 %
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.

Año 2024	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 Andrés, Providencia Y Santa Catalina	1	
	1	Guaviare	1	
1	2	Putumayo	1	100,00 %
2	3	Quindío	1	50,00 %
4	4	Bolívar	0	0,00 %
9	9	Boyacá	0	0,00 %
3	3	Casanare	0	0,00 %
5	5	Cesar	0	0,00 %
1	1	La Guajira	0	0,00 %
4	4	Nariño	0	0,00 %
4	4	Norte Santander	0	0,00 %
5	4	Atlántico	-1	-20,00 %
4	3	Caldas	-1	-25,00 %
1		Caquetá	-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

MUJERES⁷

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

⁷ <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	3	Sin Información	0	0,00 %
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

LESIONADOS⁸

⁸ <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

HISTÓRICO⁹

⁹ <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 2023¹⁰), "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

¹⁰ 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 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%¹¹. Según encuesta de Movilidad de la Alcaldía de Bogotá, tan solo en la capital se en 2015 se

¹¹ 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 880.367¹² viajes al día en ciclo¹³, 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.

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

Departamento	2023	Total
Antioquia	1.116	1.116
Valle Del Cauca	872	872
Cundinamarca	687	687
Bogota Dc	629	629
Santander	423	423
Tolima	359	359
Meta	327	327
Hulla	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
Risaralta	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 Andrés, 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
Bogotá Dc	73	73
Cundinamarca	68	68
Valle Del Cauca	56	56
Antioquia	41	41
Batave	34	34
Meta	23	23
Cordoba	17	17
Arauca	15	15
Risaralta	13	13
Bolívar	13	13
Cesar	13	13
Bolívar	12	12
Nariño	12	12
Hulla	11	11
Magdalena	11	11
Norte Santander	10	10
Cauca	9	9
Santander	8	8
Caldas	7	7
Quindío	6	6
Arauca	5	5
Casareno	4	4
Sucre	3	3
La Guajira	2	2
Putumayo	2	2
Caquetá	1	1
Guaviare	1	1
Total	462	462

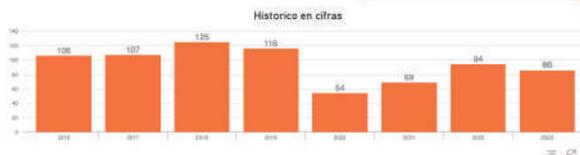
Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- cifras finales

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.



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	4	9	
02 Febrero	12	11	10	11	11	2	10	9
03 Marzo	11	9	10	7	4	3	8	8
04 Abril	14	8	8	11	4	3	5	5
05 Mayo	7	10	14	9	2	3	6	8
06 Junio	4	13	6	12	4	1	12	5
07 Julio	4	3	5	10	7	7	6	5
08 Agosto	3	4	10	14	4	4	2	2
09 Septiembre	12	9	5	10	3	10	3	12
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.

Usuario/Vía	Bicicleta	Miq. Industrial	Motocicleta No apta	Objeto fijo	Six info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón	1		3		1	3		10	20
Usuario de bicicleta		2		1		3		1	9
Usuario de moto	1	7	6	1		10		4	14
Usuario de otros									1
Usuario de V.Individual			15	3	2	3			25
Usuario T.Carga					1				1
Usuario T.Pasajeros		1							4
Total	1	1	12	29	37	3	21	5	28

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)¹⁴. 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 Salud¹⁵. 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"¹⁶.

En lo corrido de 2025 (julio de 2025) se han presentado siniestros viales donde 158 ciclistas han perdido la vida y 432 han resultado 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.

¹⁴Tomado 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>

¹⁵Tomado de: <https://www.rcnradio.com/colombia/mas-del-52-de-las-reclamaciones-ante-la-adres-fueron-de-accidentes-por-vehiculos-fantasma>

¹⁶ Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses del Instituto de Medicina Legal. Forensis. 2018.

Usuario/Vía	Año 2023	Año 2024	Variación	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.

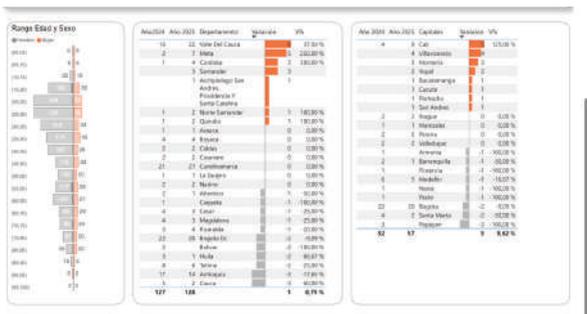
Usuario/Vía	Año 2023	Año 2024	Variación	V%
Usuario de moto	212	294	82	38,68 %
Peatón	118	128	10	8,47 %
Usuario de otros	1	3	2	200,00 %
Usuario de bicicleta	44	44	0	0,00 %
Usuario T.Pasajeros	23	23	0	0,00 %
Sin Información	1		-1	-100,00 %
Usuario T.Carga	13	5	-8	-61,54 %
Usuario de V.Individual	107	90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



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

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%¹⁷. Según encuesta de Movilidad de la Alcaldía de Bogotá, tan solo en la capital se en 2015 se realizaron 880.367¹⁸ viajes al día en ciclo¹⁹, cifra que se aumentó en un 39,1%, para el 2019, donde se realizaron 1.17 millones de viajes diarios en este medio.

¹⁷ 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/>
¹⁸ Tomado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/movilidad-el-2023-sera-recordado-como-el-ano-de-la-bici>
¹⁹ Tomado de: <https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/beneficios-tributarios-que-tienen-las-empresas-que-incentiven-el-uso-de-la-bicicleta-3472477>

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 DEFINITIVO PLENARIA CAMARA PROYECTO DE LEY NO. 084 DE 2025 SENADO, NO. 303 DE 2025 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NO. 084 DE 2025 SENADO, NO. 303 DE 2025 CÁMARA	OBSERVACIONES
ARTÍCULO Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las	2°. Artículo Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades del	2°. Se acogen las sugerencias del concepto de la

departamentales, municipales y distritales deberán garantizar la creación y el mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, incluyendo ciclovías, andenes, señalización específica y espacios de estacionamiento para bicicletas.	orden nacional , departamental, municipal y distrital deberán garantizar la creación y el mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, esta ciclo-infraestructura puede ser ciclorrutas, bicicarriles, ciclo bandas, entre otros; también, debe incluir señalización específica y espacios de estacionamiento para bicicletas. 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.	Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, con fecha del 24 de junio de 2025, bajo radicado 20251000058811.
Se articularán acciones con 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 incorporarán en sus planes de movilidad, de seguridad, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores sobre la construcción de	En el marco de la autonomía territorial, las entidades territoriales incorporarán en sus planes de movilidad, de seguridad, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial	

ciclorrutas y andenes en el área de su jurisdicción, teniendo en cuenta la normatividad técnica vigente sobre diseño de infraestructura, 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.	(EOT), metas e indicadores sobre la construcción de ciclorrutas y andenes en el área de su jurisdicción, teniendo en cuenta la normatividad técnica vigente sobre diseño de infraestructura, 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 elaborarán el plan maestro de ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT.	Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo las entidades territoriales elaborarán el plan maestro de ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT.	
Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de ciclorrutas y andenes, que deberán ser adoptados y ejecutados por los correspondientes planes de desarrollo departamentales y municipales.	Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de ciclo-infraestructura y andenes, que deberán ser adoptados y ejecutados por los correspondientes planes de desarrollo	

<p>Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional fijará los criterios para que se prioricen carriles exclusivos para los ciclistas, teniendo en cuenta la destinación de flujos y frecuencias.</p>	<p>departamentales y municipales.</p> <p><u>Igualmente, los planes de Ordenamiento Territorial o su equivalente, según corresponda, así como los Planes de Movilidad, Planes Locales de Seguridad Vial, Planes de desarrollo y Planes parciales deberán contar con indicadores de metas e indicadores de construcción de ciclo-infraestructura en los Planes Viales de la jurisdicción.</u></p> <p>Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional fijará los criterios para que se prioricen carriles exclusivos para los ciclistas, teniendo en cuenta la destinación de flujos y frecuencias.</p>	
<p>ARTÍCULO 3°. 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</p>	<p>Artículo 3°. Articulación de políticas públicas. 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</p>	<p>Se acogen las sugerencias del concepto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, con fecha del 24 de junio de 2025,</p>
<p><u>protegidos ante riesgos de impacto.</u></p> <p><u>En desarrollo de los dispuesto,</u> se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial.</p>	<p>Artículo 4°. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital <u>deberá fomentar la participación de usuarios de bicicleta y/o organizaciones como</u> fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas y peatones para 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 "bici" segura y sin accidentes", el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 y las demás normas que contengan campañas y políticas públicas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones como actores viales vulnerables.</p>	<p>Se acogen las sugerencias del concepto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, con fecha del 24 de junio de 2025, bajo radicado 20251000058811.</p>
<p>ARTÍCULO 4°. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital <u>garantizarán</u> la participación de las fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas y peatones para 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 "bici" segura y sin accidentes", el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 y las demás normas que contengan campañas y políticas públicas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones como actores viales vulnerables.</p>	<p>Artículo 4°. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital <u>deberá fomentar la participación de usuarios de bicicleta y/o organizaciones como</u> fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas y peatones para 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 "bici" segura y sin accidentes", el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 y las demás normas que contengan campañas y políticas públicas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones</p>	<p>Se acogen las sugerencias del concepto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, con fecha del 24 de junio de 2025, bajo radicado 20251000058811.</p>
<p>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 de tránsito 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.</p> <p>Para esto se deberá involucrar a las organizaciones civiles y autoridades que tengan competencia en la materia, tanto del orden nacional, como territorial.</p>	<p>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 de tránsito 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.</p> <p><u>Asimismo, se diseñará una política orientada a que los ciclistas sean visibles ante los demás actores y adecuadamente</u></p>	<p>bajo radicado 20251000058811.</p>
<p>Artículo 6. Adiciónese un numeral 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</p>	<p>como actores viales vulnerables.</p> <p><u>Parágrafo. Dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno Nacional determinará los mecanismos de reconocimiento y validez para el acceso a los espacios de participación de que trata este artículo.</u></p> <p>Artículo 5°. 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</p>	<p>Se ajustan aspectos de redacción y numeración.</p>

<p>psicoactivas (alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p>	<p>(alcohol y/o sustancias alucinógenas), donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, las penas se aumentarán de conformidad con lo previsto en la segunda parte del artículo 22 de esta ley.</p>		<p>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</p>
<p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p>	<p>8. Si el homicidio se presenta en siniestros viales donde las víctimas sean actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p>					
	<p>Artículo Nuevo. 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</p>	<p>Se incluye una proposición aprobada en Cámara, la cual fue omitida en la sustanciación del texto aprobado.</p>				
<p>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>Quando, como consecuencia del incumplimiento de la distancia mínima prevista en este parágrafo, 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><i>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."</i>²⁰</p>	<p>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:</p>	<p><i>"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."</i>²¹</p>	<p><i>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."</i></p>
<p>9. IMPACTO FISCAL</p> <p>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.</p>			<p>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 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.</p>	<p>²⁰ Sentencia C-490 del año 2011 ²¹ Sentencia C-502 de 2007</p>		
<p>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.</p> <p><i>"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</i></p>						

<p>10. PROPOSICIÓN</p> <p>Por las razones expuestas me permito rendir ponencia positiva y en consecuencia, solicito a los honorables miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 084 de 2025 Senado, No. 303 de 2025 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 pliego de modificaciones y el texto propuesto.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>Ana María Castañeda Gómez Senadora de la República</p>	<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 084 de 2025 SENADO, No. 303 de 2025 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS CICLISTAS Y PEATONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como 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>Artículo 2. Infraestructura segura para ciclistas y peatones. Las autoridades del orden nacional, departamental, municipal y distrital deberán garantizar la creación y el mantenimiento de una infraestructura vial segura y adecuada para ciclistas y peatones, esta ciclo-infraestructura puede ser ciclorrutas, bicicarriles, ciclo bandas, entre otros; también, debe incluir señalización específica y espacios de estacionamiento para bicicletas.</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 incorporarán en sus planes de movilidad, de seguridad, en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), planes básicos de ordenamiento territorial (PBOT) o esquemas de ordenamiento territorial (EOT), metas e indicadores sobre la construcción de ciclorrutas y andenes en el área de su jurisdicción, teniendo en cuenta la normatividad técnica vigente sobre diseño de infraestructura, 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>Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo previsto en este artículo las entidades territoriales elaborarán el plan maestro de ciclocaminabilidad, en el marco de lo dispuesto en el POT, PBOT o EOT.</p> <p>Parágrafo 2. Las entidades territoriales incluirán en el respectivo programa de ejecución del POT, PBOT o EOT, los proyectos de construcción, adecuación o mantenimiento de ciclo-infraestructura y andenes, que deberán ser adoptados y ejecutados por los</p>
<p>correspondientes planes de desarrollo departamentales y municipales. Igualmente, los planes de Ordenamiento Territorial o su equivalente, según corresponda, así como los Planes de Movilidad, Planes Locales de Seguridad Vial, Planes de desarrollo y Planes parciales deberán contar con indicadores de metas e indicadores de construcción de ciclo-infraestructura en los Planes Viales de la Jurisdicción.</p> <p>Parágrafo 3. Para todo lo previsto en este artículo el Gobierno Nacional fijará los criterios para que se prioricen carriles exclusivos para los ciclistas, teniendo en cuenta la destinación de flujos y frecuencias.</p> <p>Artículo 3. Articulación de políticas públicas. 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 de tránsito 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.</p> <p>Asimismo, se diseñará una política orientada a que los ciclistas sean visibles ante los demás actores y adecuadamente protegidos ante riesgos de impacto.</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.</p> <p>Artículo 4. El Gobierno Nacional, Departamental, Municipal y Distrital deberá fomentar la participación de usuarios de bicicleta y/o organizaciones como fundaciones, asociaciones, colectivos de ciclistas y peatones para 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 "bici" segura y sin accidentes", el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 y las demás normas que contengan campañas y políticas públicas para proteger y promover los derechos y deberes de los ciclistas y peatones como actores viales vulnerables.</p> <p>Parágrafo. Dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno Nacional determinará los mecanismos de reconocimiento y validez para el acceso a los espacios de participación de que trata este artículo.</p>	<p>Artículo 5. 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 actores viales vulnerables como los 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 actores viales vulnerables como los ciclistas o peatones, las penas se aumentarán hasta en una tercera parte.</p> <p>Artículo 6. 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>Artículo 7. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>Ana María Castañeda Gómez Senadora de la República</p>

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 229 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se implementa la jornada escolar complementaria con enfoque deportivo en los establecimientos educativos oficiales y privados de los niveles preescolar, básica y media y se dictan otras disposiciones –Ley de jornada complementaria deportiva escolar.

<p>Honorable Senador ALEX XAVIER FLOREZ HERNÁNDEZ Presidente Comisión Sexta Constitucional Senado de la República</p> <p>Ref.: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley N° 229 de 2025 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLEMENTA LA JORNADA ESCOLAR COMPLEMENTARIA CON ENFOQUE DEPORTIVO EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES Y PRIVADOS DE LOS NIVELES PREESCOLAR, BÁSICA Y MEDIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY DE JORNADA COMPLEMENTARIA DEPORTIVA ESCOLAR".</p> <p>Estimado Presidente,</p> <p>En cumplimiento de la designación que me hiciera la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley de la referencia bajo los siguientes términos:</p> <p>I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA</p> <p>El proyecto fue radicado el 27 de agosto de 2024 ante la Secretaría General del Senado de la República.</p> <p>Mediante oficio fechado 22 de septiembre de 2025, fui designado por la mesa directiva de la Comisión VI Constitucional del Senado de la República como ponente de esta iniciativa.</p> <p>Su autor es el Senador Jairo Alberto Castellanos.</p> <p>II. OBJETO DEL PROYECTO</p> <p>El proyecto tiene por objeto implementar la Jornada Escolar Complementaria con Enfoque Deportivo en todos los establecimientos educativos de los niveles preescolar, básica y media del territorio colombiano, tanto del sector oficial como privado; se busca ampliar el horario escolar, adicionando actividades regulares de educación física, deporte formativo y recreación dirigida, con el fin de promover el desarrollo integral de los estudiantes, mejorar su rendimiento académico y fortalecer la formación en valores a través del deporte.</p> <p>III. MARCO LEGAL</p> <p>Para esta iniciativa han de tenerse en cuenta y consultarse las siguientes disposiciones de orden constitucional y legal.</p>	<p>> CONSTITUCIONALES</p> <p>Artículos: 1, 2, 4, 5, 7, 11, 13, 16, 18, 20, 27, 42, 44, 45, 67, 68, 69, 70, 71, 85, 150 (No. 1, 7, 8, 23) 152, 154, 157 y 209, entre otras.</p> <p>> LEGALES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ley 1098 de 2006. "Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia" - Ley 115 de 1994. "Por la cual se expide la Ley General de Educación" - Ley 181 de 1995 "Por la cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte" <p>IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>Beneficios del Deporte Escolar para la Sociedad, Educación y Salud</p> <p>Estudiantes de Bogotá participando en actividades deportivas como parte de la jornada escolar complementaria.</p> <p>La práctica deportiva escolar ofrece múltiples beneficios integrales. En el ámbito educativo, diversas investigaciones han demostrado una relación directa y positiva entre la actividad física regular y el mejoramiento del rendimiento académico de los estudiantes. Para lograr este impacto positivo, se recomienda que niños y jóvenes realicen entre 30 y 90 minutos diarios de ejercicio moderado (unas 2 a 5 horas semanales). La actividad física rutinaria favorece el desarrollo cognitivo al mejorar la concentración, la memoria y la planificación del tiempo de estudio. En términos de salud, el deporte desde edades tempranas previene la obesidad y enfermedades crónicas en la vida adulta, como la diabetes y problemas cardiovasculares, al inculcar hábitos de vida activos. Asimismo, contribuye a la salud mental de los menores: la práctica deportiva regular mejora la autoestima, el estado de ánimo y reduce el estrés y la ansiedad. Estos beneficios fisiológicos y psicológicos se traducen en estudiantes más sanos y receptivos, lo cual redonda en un mejor clima escolar.</p> <p>En el plano social y formativo, el deporte inculca valores y habilidades para la vida. A través de las actividades deportivas, los estudiantes aprenden disciplina, perseverancia, trabajo en equipo, manejo de la frustración y respeto por las reglas, fortaleciendo así su carácter y habilidades socioemocionales. La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) ha señalado que una educación física de calidad apoya a los estudiantes en el desarrollo de habilidades físicas, sociales y emocionales, formando ciudadanos saludables, resilientes y socialmente responsables. De esta manera, la jornada escolar con énfasis deportivo contribuye a la formación integral del alumno, complementando la educación académica con competencias blandas esenciales para la convivencia y la ciudadanía.</p> <p>Prevención de Riesgos Sociales mediante el Deporte Escolar</p>
<p>Un tiempo escolar extendido con enfoque deportivo ofrece a niños y adolescentes un entorno sano y estructurado en el cual emplear su tiempo libre, alejándolos de riesgos de la calle. Mantener a la juventud ocupada en actividades deportivas después de la jornada académica contribuye a la prevención de problemas sociales como la delincuencia, la violencia y el consumo de sustancias psicoactivas. La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) afirmó en 2023 que "las actividades deportivas pueden prevenir la violencia, la delincuencia y el consumo de drogas entre jóvenes". Esto se debe a que el deporte proporciona alternativas positivas de uso del tiempo libre, canales de expresión emocional y un sentido de pertenencia a un grupo, factores que protegen a los menores de conductas de riesgo. Asimismo, la práctica deportiva escolar promueve estilos de vida saludables y entornos de apoyo con entrenadores y compañeros que sirven de modelos positivos, reduciendo la probabilidad de que los jóvenes busquen escape en comportamientos dañinos. En resumen, el deporte en las escuelas funciona como una herramienta preventiva de problemas sociales, al brindar a la niñez y adolescencia oportunidades de desarrollo y realización personal dentro de un marco de acompañamiento institucional.</p> <p>Adicionalmente, la jornada complementaria deportiva incide positivamente en la convivencia y seguridad escolar. Al canalizar la energía de los estudiantes en ejercicios y competiciones sanas, disminuyen los índices de agresividad y conflictividad dentro de las instituciones educativas. Los programas deportivos fomentan el respeto mutuo y la resolución pacífica de conflictos mediante el juego limpio. En la experiencia colombiana, se ha documentado que cuando los estudiantes permanecen más tiempo en ambientes escolares supervisados, mejoran la calidad de la educación y la convivencia, y disminuyen fenómenos como el acoso escolar. De hecho, el Ministerio de Educación Nacional ha sustentado con evidencia que la jornada escolar extendida contribuye a mejorar la convivencia y, en general, el clima escolar. Estos espacios deportivos complementarios refuerzan los lazos de amistad, integran a estudiantes de diversa procedencia en un objetivo común y fortalecen la identidad institucional, todo lo cual crea entornos más pacíficos y cooperativos.</p> <p>Mejora del Rendimiento Académico y la Convivencia Escolar</p> <p>Lejos de competir con las asignaturas tradicionales, el deporte escolar las complementa potenciando el rendimiento académico. La evidencia científica respalda que el ejercicio físico habitual aumenta el rendimiento cognitivo y tiene un efecto positivo en el desempeño académico. Al activar funciones cerebrales relacionadas con la atención y la memoria, los estudiantes deportistas suelen mostrar mayor concentración en clase y mejorar sus calificaciones. Estudios internacionales han encontrado que alumnos que realizan deporte de forma planificada durante varios años obtienen resultados académicos superiores a quienes no lo hacen, atribuido en parte a una mejor organización del tiempo de estudio y descanso gracias a la disciplina deportiva. En síntesis, un estudiante físicamente activo tiende a ser un mejor estudiante en las aulas.</p> <p>Por otra parte, la práctica deportiva incide en indicadores clave del sistema educativo como la asistencia, la deserción y la repitencia. Al ofrecer actividades atractivas después de clases, la jornada escolar complementaria incrementa el sentido de pertenencia a la escuela y la motivación del alumnado para asistir regularmente. Experiencias previas muestran que extender el tiempo en la escuela, cuando está bien</p>	<p>aprovechado, reduce notablemente la deserción escolar. En Colombia, la implementación de la jornada única (ampliación de la jornada escolar) en colegios oficiales reveló disminución en las tasas de abandono y otros problemas asociados a la baja permanencia, como el embarazo adolescente. De igual forma, la participación en deportes organizados mejora la disciplina y hábitos de estudio, incidiendo en menores índices de repitencia escolar. Un mayor tiempo de los niños y jóvenes en el entorno formativo –bajo supervisión de docentes y entrenadores– también libera tiempo a los padres de familia y cuidadores, generando un impacto social positivo al facilitar su participación en el mercado laboral y brindarles tranquilidad sobre la seguridad de sus hijos. En conclusión, una política de jornada escolar complementaria deportiva no solo forma estudiantes más saludables y competentes, sino que contribuye a un sistema educativo de mayor calidad, con jóvenes permaneciendo en la escuela y desarrollando su máximo potencial académico y personal.</p> <p>Estado del arte de la jornada complementaria deportiva en Colombia</p> <p>En Colombia coexisten experiencias parciales de jornada escolar extendida y oferta extracurricular apoyadas por entidades territoriales, cajas de compensación, clubes y ligas, pero su cobertura es heterogénea y carece de un marco legal nacional que la haga obligatoria, garantice estándares de calidad e integración curricular. A pesar de que la Ley 115 de 1994 reconoce la educación física, la recreación y el deporte formativo como áreas fundamentales del currículo, en la práctica el tiempo pedagógico dedicado a estas dimensiones suele ser insuficiente y desigual entre regiones.</p> <p>La consecuencia es un aprovechamiento limitado del deporte como herramienta para mejorar aprendizajes, bienestar y convivencia escolar, y una fragmentación de programas que depende de la capacidad fiscal local y la disponibilidad de escenarios. La presente iniciativa ordena y escala esas experiencias dispersas mediante una jornada complementaria con enfoque deportivo de carácter obligatorio y progresivo, con lineamientos curriculares, criterios de talento humano, financiación y gobernanza intersectorial, para cerrar brechas de acceso y asegurar calidad y continuidad pedagógica en todo el territorio.</p> <p>- Marco Normativo Nacional</p> <p>La iniciativa de implementar la jornada escolar complementaria con enfoque deportivo se fundamenta en múltiples disposiciones de la normativa colombiana vigente, que reconocen la educación integral, la recreación y el deporte como derechos de niños, niñas y adolescentes, así como deberes del Estado. En primer lugar, la Constitución Política de 1991 consagra en su artículo 52 que "se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre", obligando al Estado a fomentar estas actividades y a inspeccionar las entidades que las ofrecen. De igual forma, el artículo 44 constitucional incluye dentro de los derechos fundamentales de la niñez la educación, la cultura, la recreación y el libre desarrollo; estos derechos prevalecen y deben ser garantizados de manera integral (C.P. art. 44). En concordancia, la presente ley busca materializar estos mandatos constitucionales facilitando el acceso universal de los estudiantes a programas deportivos en el ámbito escolar.</p> <p>El Artículo 52 de la Constitución Política reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre, e impone</p>

<p>al Estado el deber de fomentar estas actividades y inspeccionar a las organizaciones que las desarrollan. Este proyecto operativiza ese mandato al trasladar el deporte del plano meramente declarativo a un componente estructural de la jornada escolar, con estándares, evaluación y financiación. En coherencia con los artículos 44 (derechos prevalentes de la niñez) y 67 (obligaciones de la familia y del Estado con la educación), así como con la Ley 115 de 1994, la Ley 1098 de 2006 y la Ley 181 de 1995, la jornada complementaria deportiva se configura como una política pública exigible, no una simple opción extracurricular, articulada con el Sistema Nacional del Deporte y el sector educativo para garantizar acceso universal, calidad e inclusión.</p> <p>La Ley 115 de 1994 (Ley General de Educación) establece explícitamente la obligación de incluir la educación física y el deporte formativo en todos los establecimientos educativos del país. Su artículo 14 literal b) dispone que en la educación preescolar, básica y media es obligatorio "el aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo", y ordena al Gobierno promover su difusión y desarrollo. Así mismo, el artículo 23 de la Ley 115 consagra a la educación física, la recreación y los deportes como una de las áreas fundamentales del currículo obligatorio en la educación básica. Estas disposiciones reflejan el compromiso legal de brindar una formación integral donde el desarrollo corporal y deportivo sea parte esencial del proceso educativo. No obstante, a pesar de la obligatoriedad curricular mínima, en la práctica muchos planteles cuentan con tiempo muy limitado para educación física. La presente iniciativa de jornada complementaria deportiva amplía ese mandato, proporcionando un espacio adicional estructurado para la actividad física y deportiva más allá del horario académico regular, en cumplimiento del espíritu de la Ley 115 de formar ciudadanos íntegros en lo físico, cognitivo y social.</p> <p>Enfoque psicosocial: reforzar las oportunidades sociales de la niñez y la juventud</p> <p>La jornada complementaria con enfoque deportivo incorpora un componente psicosocial orientado a reforzar oportunidades sociales y prevenir riesgos. El deporte escolar se concibe como entorno protector que fortalece habilidades socioemocionales (autocontrol, trabajo en equipo, liderazgo, resolución pacífica de conflictos) y contribuye a la salud mental (reducción de estrés y ansiedad, sentido de pertenencia, autoestima), con especial atención a estudiantes en contextos vulnerables. Líneas de acción psicosocial (dentro de la jornada):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Acompañamiento y derivación: protocolos de detección temprana y canalización a rutas de orientación escolar, salud y protección, preservando confidencialidad y enfoque diferencial. - Clima y convivencia: rutinas de juego limpio, mediación escolar y actividades cooperativas integradas al microcurrículo de la jornada. - Inclusión y accesibilidad: ajustes razonables para discapacidad, enfoque de género y pertinencia cultural; metas de participación efectiva de niñas y adolescentes. - Corresponsabilidad: participación de familias y comunidad (escuelas de padres, ligas locales, cajas de compensación), para ampliar redes de apoyo y oportunidades extracurriculares. <p>Indicadores sugeridos (seguimiento psicosocial): tasa de asistencia y permanencia en la jornada; reportes de convivencia (incidencias por 100 estudiantes); tamizaje de</p>	<p>bienestar (instrumentos validados); participación de grupos priorizados; número de casos detectados y oportunidad de atención en rutas intersectoriales.</p> <p>Por su parte, la Ley 1098 de 2006 (Código de la Infancia y Adolescencia) refuerza el marco de protección de los derechos de los menores, incluyendo el derecho al juego, la recreación y el deporte. En su artículo 30 consagra que "los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho al descanso, esparcimiento, al juego y demás actividades recreativas propias de su ciclo vital", imponiendo la obligación corresponsable del Estado, la sociedad y la familia de garantizar estos derechos. Este Código eleva el juego y la recreación al estatus de derechos fundamentales e impostergables para la niñez, reconociendo su papel esencial en el crecimiento y desarrollo integral del menor. El proyecto de ley se alinea con dicha normatividad, al proponer un programa nacional que hace efectivo el derecho al deporte y al aprovechamiento del tiempo libre dentro del entorno escolar protegido, llegando a toda la población estudiantil en edad preescolar, básica y media.</p> <p>Adicionalmente, la Ley 181 de 1995 (Ley del Deporte) y sus modificatorias establecen los principios rectores de la política pública en materia deportiva. En dicha ley se proclama el principio de universalidad, según el cual "todos los habitantes del territorio nacional tienen derecho a la práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre". También desarrolla deberes del Estado para fomentar el deporte formativo en articulación con la educación. Más recientemente, la creación del Ministerio del Deporte (antes Coldeportes, convertido en ministerio mediante Ley 1967 de 2019) refleja la prioridad estatal en promover la actividad física masiva y el deporte asociado al sistema educativo. Este Ministerio, junto con el Ministerio de Educación Nacional, son actores clave para la ejecución de la jornada escolar complementaria deportiva que aquí se propone, en tanto rectores de las políticas públicas de deporte y educación respectivamente.</p> <p>Cabe destacar la Ley 1804 de 2016, por la cual se establece la Política de Estado para el Desarrollo Integral de la Primera Infancia ("De Cero a Siempre"). Esta ley reconoce la recreación como elemento fundamental en la atención integral de la primera infancia, promoviendo el juego activo y las actividades lúdicas y motrices como parte del desarrollo inicial. En coherencia, el proyecto de ley incluye al nivel preescolar dentro de su cobertura, garantizando que desde los primeros años de vida escolar los niños tengan oportunidades de movimiento, juego y deporte acorde a su edad, en un ambiente seguro y pedagógico. De esta manera se asegura continuidad en el ejercicio del derecho al juego desde la primera infancia hasta la adolescencia.</p> <p>En síntesis, el marco jurídico nacional brinda sustento sólido a la iniciativa: la Constitución, las leyes de educación, infancia y deporte consagran el derecho de la población estudiantil a la educación física, la recreación y el deporte, así como el deber estatal de fomentar programas con esos fines. La jornada escolar complementaria con enfoque deportivo se presenta entonces no solo como una política deseable, sino como el desarrollo necesario de mandatos legales vigentes que aún requieren plena realización.</p> <p>Estándares Internacionales y Comparación Internacional</p> <p>En el contexto internacional, Colombia ha asumido compromisos para garantizar el derecho a la educación y al esparcimiento de los menores, que respaldan la medida</p>
<p>aquí propuesta. La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño (1989), ratificada por Colombia, reconoce en su artículo 31 el derecho de los niños al descanso, el esparcimiento, el juego y las actividades recreativas propias de su edad, así como a participar libremente en la vida cultural y las artes. Este reconocimiento universal enfatiza que el juego y la recreación no son lujos, sino necesidades básicas del desarrollo infantil, intrínsecas a su dignidad y pleno potencial. El cumplimiento de este estándar implica ofrecer espacios seguros y accesibles donde todos los niños puedan ejercitar ese derecho; la escuela es el ámbito ideal para hacerlo de forma equitativa. Mediante la jornada escolar complementaria deportiva, Colombia avanzará en la materialización de esta obligación internacional, asegurando que cada estudiante disponga de tiempo y recursos para la actividad lúdica y física dentro de su rutina formativa.</p> <p>Asimismo, la UNESCO ha establecido lineamientos que resaltan la importancia de la educación física de calidad como parte de una educación integral. La Carta Internacional de la Educación Física y el Deporte adoptada por la UNESCO proclama que "la práctica de la educación física y el deporte es un derecho fundamental para todos", indispensable para el pleno desarrollo de la persona. Esta carta, actualizada en 2015, insta a los Estados a garantizar el acceso universal a la educación física y a dotarla de recursos adecuados. El proyecto de ley responde a dicho llamado, promoviendo la ampliación del tiempo de deporte escolar para todos los estudiantes del país, sin distinción de género, condición física o socioeconómica, en concordancia con el principio de universalidad de la UNESCO. Igualmente, la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, en su Objetivo de Desarrollo Sostenible 4 (educación de calidad), alienta a los países a "proporcionar entornos de aprendizaje seguros, no violentos, inclusivos y eficaces", lo cual incluye la oferta de actividades deportivas y recreativas que mantengan a los niños vinculados positivamente a la escuela.</p> <p>En cuanto a experiencias internacionales exitosas, varios países han implementado políticas de jornada escolar extendida con componentes deportivos, sirviendo de referencia para Colombia. Un ejemplo destacado es la República Dominicana, donde desde 2013 se ejecuta la "Jornada Escolar Extendida" (JEE) en escuelas públicas. Este programa aumentó la duración de la jornada de 4 a 8 horas diarias, incluyendo en las horas adicionales actividades artísticas, deportivas y de reforzamiento académico. La JEE dominicana, concebida para mejorar la calidad educativa y la equidad, requirió fuerte inversión en infraestructura (construcción de 28 mil nuevas aulas) y se expandió gradualmente a nivel nacional.</p> <p>Los resultados reportados han sido positivos: estudios de evaluación encontraron que la extensión de la jornada en República Dominicana produjo mejoras en los aprendizajes de los alumnos, especialmente en áreas como lenguaje y ciencias, cuyos puntajes académicos mostraron incrementos pequeños pero significativos y sostenidos tras algunos años de implementación. Esto demuestra que un horario escolar ampliado, bien aprovechado, puede incidir favorablemente en el rendimiento académico. Además, la JEE dominicana abrió espacio para la práctica deportiva sistemática dentro de la escuela, identificando talentos y mejorando la participación de niños y niñas en actividades físicas que antes no tenían oportunidad de realizar. Incluso se creó el Instituto Nacional de Educación Física (INEFI) para fortalecer el deporte escolar y capacitar docentes, evidenciando el compromiso estatal con el componente deportivo de la jornada extendida.</p>	<p>Otros países latinoamericanos han implementado iniciativas similares. Uruguay estableció desde la década de 1990 las escuelas de "tiempo completo", con jornada extendida, logrando efectos positivos en el rendimiento de alumnos de sexto grado en contextos vulnerables. Chile amplió su jornada escolar en los años 2000 (Jornada Escolar Completa) obteniendo mejoras modestas en resultados académicos. Argentina y México también han avanzado en la extensión del horario escolar mediante leyes nacionales, reconociendo la necesidad de más tiempo pedagógico para cerrar brechas educativas. Estas experiencias demuestran que la tendencia internacional es propender por escuelas de jornada completa o complementaria, en las cuales haya tiempo suficiente no solo para las materias básicas sino para la formación en deporte, artes y competencias para la vida.</p> <p>En Colombia ya se han dado primeros pasos con la Jornada Única en colegios públicos y programas locales de Jornada Escolar Complementaria apoyados por cajas de compensación familiar y autoridades deportivas. Sin embargo, aún hace falta un marco legal que consolide y generalice a todo el país la oferta de jornada complementaria deportiva, de modo obligatorio y con estándares claros. Aprendiendo de los modelos foráneos, el presente proyecto de ley diseña una implementación gradual, con financiación sostenible y énfasis en calidad, para que la ampliación del tiempo escolar produzca en Colombia los beneficios académicos y sociales esperados.</p> <p>Semilleros y detección de talentos deportivos</p> <p>La política incorpora un ecosistema de semilleros para la detección temprana y el desarrollo progresivo de talentos deportivos, sin desnaturalizar el carácter formativo e inclusivo de la jornada.</p> <p>Arquitectura propuesta:</p> <ol style="list-style-type: none"> Tamizaje motor y de habilidades (grados 2.º-3.º y 6.º-7.º): pruebas estandarizadas de coordinación, velocidad, resistencia y habilidades específicas por deporte, con enfoque no excluyente. Semilleros escolares (intramurales): grupos de iniciación y profundización por disciplinas, con plan de entrenamiento formativo y tutores licenciados en educación física o entrenadores certificados. Escuelas de formación y clubes (extramurales, articulación SND): convenios con ligas y clubes para tránsito ordenado de talentos, asegurando salvaguardas educativas (continuidad escolar, compatibilidad horaria, tutoría académica). Rutas de apoyo integral: evaluaciones médico-deportivas, nutrición básica educativa, prevención de lesiones, y apoyo psicosocial para evitar hiperespecialización temprana o presiones indebidas. Competencias de desarrollo: festivales y torneos pedagógicos intercolegiales, con criterios de participación amplia, paridad y enfoque territorial (urbano-rural). <p>Indicadores de talento (seguimiento deportivo): número de estudiantes tamizados; tasa de vinculación a semilleros; progresión de habilidades por cohorte; retención escolar</p>

de estudiantes-talento; derivaciones a clubes/liga; logros en competencias formativas; equidad de género en selección y ascenso. (LIGAS; entes deportivos)

En suma, la propuesta integra tres vectores complementarios: (i) garantía de derecho (Art. 52 C.P. y leyes concordantes) mediante la institucionalización de la jornada complementaria deportiva; (ii) enfoque psicosocial para reforzar oportunidades sociales y bienestar integral, con rutas de protección y convivencia; y (iii) semilleros y detección de talentos articulados al Sistema Nacional del Deporte, que convierten a la escuela en puerta de acceso a trayectorias deportivas y de ciudadanía activa. Con ello se maximiza el valor público de la inversión: mejores aprendizajes, salud y convivencia; reducción de riesgos sociales; y movilidad de oportunidades para niños, niñas y jóvenes en todo el país.

- Motivación Final

Mediante este proyecto de ley, Colombia da un paso decisivo hacia la consolidación de una escuela de jornada completa y formativa, donde los logros académicos van de la mano con el bienestar físico y el desarrollo social de la niñez y juventud. Se aprovecha el poder transformador del deporte para educar en valores, prevenir la violencia y la deserción, y formar generaciones más sanas y capacitadas. Tal como la evidencia nacional e internacional lo sugiere, invertir en más tiempo escolar de calidad –particularmente en deporte y recreación– mejora la convivencia, reduce brechas de inequidad y forja un mejor futuro para el país. El Congreso de la República, a través de esta iniciativa, materializa mandatos constitucionales y anhelos sociales de larga data, respondiendo al clamor de comunidades que piden entornos seguros y enriquecedores para sus hijos. En suma, la jornada escolar complementaria con enfoque deportivo es una apuesta país por la educación integral, la paz y la salud de las nuevas generaciones, cuyos beneficios repercutirán en todos los ámbitos de la sociedad colombiana.

A. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 establece que "el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo."

Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2.003:

"Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades

macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el marco fiscal.

V. IMPEDIMENTOS

Como ponente considero que difícilmente puede generarse un conflicto de interés en la participación legislativa de este proyecto por cuanto sus disposiciones son de carácter general y no están dirigidas a beneficiar, alterar, afectar, favorecer o perjudicar situaciones particulares y concretas.

Todo impedimento que se presente en el curso del trámite legislativo deberá tener la virtualidad de poner en evidencia la alteración o beneficio a favor o en contra del congresista o de sus parientes dentro de los grados previstos por la norma, de manera particular, actual y directa

VI. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, de manera atenta me permito presentar ponencia positiva, sin modificaciones, solicitándole a la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley N° 229 de 2025 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLEMENTA LA JORNADA ESCOLAR COMPLEMENTARIA CON ENFOQUE DEPORTIVO EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES Y PRIVADOS DE LOS NIVELES PREESCOLAR, BÁSICA Y MEDIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY DE JORNADA COMPLEMENTARIA DEPORTIVA ESCOLAR".

GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO
Senador de la República

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO

PROYECTO DE LEY N° 229 de 2025 SENADO

POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLEMENTA LA JORNADA ESCOLAR COMPLEMENTARIA CON ENFOQUE DEPORTIVO EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS OFICIALES Y PRIVADOS DE LOS NIVELES PREESCOLAR, BÁSICA Y MEDIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY DE JORNADA COMPLEMENTARIA DEPORTIVA ESCOLAR

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto implementar la Jornada Escolar Complementaria con Enfoque Deportivo en todos los establecimientos educativos de los niveles preescolar, básica y media del territorio colombiano, tanto del sector oficial como privado. Esta jornada complementaria consistirá en la ampliación del horario escolar, adicionando actividades regulares de educación física, deporte formativo y recreación dirigida, con el fin de promover el desarrollo integral de los estudiantes, mejorar su rendimiento académico y fortalecer la formación en valores a través del deporte.

Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente ley, se adoptan las siguientes definiciones:

- a. Jornada Escolar Complementaria con Enfoque Deportivo: extensión del tiempo escolar habitual, posterior a la jornada académica básica, dedicada al desarrollo de actividades físicas, deportivas, lúdicas y recreativas formativas, bajo supervisión institucional. Hace parte del servicio público educativo con el propósito de complementar la formación integral del educando, mas no reemplaza las horas mínimas obligatorias del plan de estudios definidas en la Ley 115 de 1994.
- b. Deporte formativo escolar: actividad físico-deportiva de carácter educativo, orientada al desarrollo físico, mental y social de los estudiantes. Se caracteriza por fomentar la participación, el aprendizaje de fundamentos deportivos y valores como el trabajo en equipo, disciplina y respeto, por encima de la competencia o el rendimiento competitivo profesional.

c. Instituciones educativas oficiales y privadas: establecimientos educativos definidos en la Ley 115 de 1994, de todos los niveles (preescolar, básica primaria, básica secundaria y media) que ofrecen educación formal. Quedan cobijados por la presente ley tanto los establecimientos del Estado (nacionales, departamentales, distritales o municipales) como los de naturaleza privada, dado el carácter obligatorio de la jornada complementaria deportiva como parte de la prestación del servicio educativo en Colombia.

d. Actividades curriculares complementarias: para efectos del enfoque deportivo, comprenden las clases de educación física adicionales, escuelas deportivas, talleres lúdico-deportivos, juegos predeportivos, entrenamiento en disciplinas deportivas, torneos intramurales, actividades recreativas dirigidas y demás iniciativas pedagógicas que se desarrollen durante la jornada escolar complementaria para cumplir los fines de esta ley.

Artículo 3. Principios. La implementación de la jornada escolar complementaria con enfoque deportivo se regirá por los siguientes principios:

- Integralidad: la formación de los estudiantes abarcará dimensiones cognitivas, físicas, sociales y emocionales de manera holística, reconociendo que el deporte y la actividad física son componentes esenciales de una educación integral.
- Inclusión y equidad: la jornada deportiva complementaria deberá ser accesible para todos los estudiantes, sin discriminación por género, condición física, discapacidad, origen étnico, nivel socioeconómico u otro factor. Se procurará brindar las adaptaciones necesarias para garantizar la participación de estudiantes con necesidades especiales.
- Calidad y bienestar: las actividades deportivas escolares se desarrollarán con altos estándares pedagógicos y de seguridad, asegurando que contribuyan efectivamente al bienestar físico y mental de los alumnos. La recreación y el deporte en la escuela deberán darse en entornos seguros, con acompañamiento idóneo, promoviendo estilos de vida saludables.
- Formación en valores: el deporte escolar será un vehículo para transmitir valores ciudadanos y de convivencia, tales como juego limpio, respeto por las normas, trabajo en equipo, solidaridad, perseverancia y manejo constructivo de la victoria o la derrota.
- Progresividad: la adopción de la jornada complementaria deportiva se realizará de manera gradual y sostenible, conforme a las capacidades institucionales y financieras, ampliando cobertura en forma progresiva hasta lograr su universalización.
- Corresponsabilidad: la ejecución de esta política pública involucra la responsabilidad conjunta del Estado, las familias, la comunidad educativa y el sector deportivo. Se promoverá la participación activa de padres de familia, entrenadores, ligas deportivas, cajas de compensación y demás actores sociales en apoyo al éxito del programa.

Artículo 4. Cobertura y obligatoriedad. La Jornada Escolar Complementaria con Enfoque Deportivo deberá ser ofrecida de manera obligatoria por todos los establecimientos educativos de preescolar, educación básica (primaria y secundaria) y media del país. Las instituciones oficiales incorporarán esta jornada complementaria dentro de su Proyecto Educativo Institucional (PEI) como parte de la oferta regular para todos los alumnos. Las instituciones educativas privadas, de igual forma, deberán ajustar sus horarios y programas

para cumplir con la presente ley, garantizando a sus estudiantes un espacio deportivo complementario equivalente en tiempo y calidad. La jornada complementaria deportiva tendrá una duración mínima de dos (2) horas diarias, las cuales podrán organizarse dentro o al final de la jornada académica, según las condiciones de cada institución, pero siempre bajo supervisión y con carácter formativo. En ningún caso la implementación de esta jornada podrá reducir las horas de las asignaturas obligatorias del plan de estudios definido por la ley; por el contrario, deberá sumarse a éstas. Se entiende que la asistencia de los estudiantes a la jornada complementaria deportiva es parte de su formación y, por tanto, obligatoria dentro de la oferta educativa oficial. Los padres, madres o acudientes tienen el deber de velar porque los menores a su cargo participen en dichas actividades, conforme al artículo 67 de la Constitución que los compromete con la educación de sus hijos.

Artículo 5. Lineamientos curriculares y contenidos. El Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con el Ministerio del Deporte, formulará los Lineamientos Curriculares Específicos para las actividades de la jornada escolar complementaria deportiva en cada nivel educativo.

Dichos lineamientos definirán, entre otros aspectos: i) las áreas o ejes de formación a desarrollar (ejemplo: habilidades motrices básicas en preescolar, iniciación deportiva general en primaria, deportes de equipo y atletismo en secundaria, etc.); ii) la intensidad horaria semanal recomendada y la distribución entre actividad física general, deporte específico, recreación y descanso activo; iii) los criterios pedagógicos para la planificación de las sesiones deportivas (enfoque lúdico, participación activa de todos los alumnos, seguridad, enfoque diferencial por edad y género); iv) mecanismos de evaluación formativa del proceso (seguimiento del desarrollo de habilidades motoras, actitudes y valores adquiridos, sin que implique calificación numérica que afecte la promoción académica). Estos lineamientos deberán articularse con el currículo de educación física existente, de manera que haya coherencia entre lo enseñado en las clases regulares de educación física y lo practicado en la jornada complementaria.

El énfasis estará en el deporte formativo y recreativo, no en la especialización competitiva, aunque se permitirá la realización de encuentros y torneos intercolegiales amistosos que motiven la participación. En la educación media se podrá ofrecer también contenidos orientados a la gestión deportiva, arbitraje básico, liderazgo juvenil en deporte y otros temas que enriquezcan las competencias de los estudiantes. El Ministerio de Educación actualizará periódicamente estos lineamientos, incorporando buenas prácticas y evidencias pedagógicas, y brindará apoyo técnico a las Secretarías de Educación para su aplicación en cada contexto.

Artículo 6. Talento humano y perfil de los docentes-entrenadores. Para la implementación de la jornada escolar complementaria deportiva, las instituciones educativas contarán con personal idóneo y calificado en el campo de la educación física y el deporte. Cada establecimiento oficial deberá vincular, de manera directa o mediante convenios, a docentes de educación física o entrenadores deportivos debidamente certificados, que se encargarán de planear y conducir las actividades de la jornada complementaria. El perfil mínimo de estos formadores incluirá: título profesional en Educación Física, Deportes, Recreación o afines, o certificaciones de entrenador deportivo otorgadas por el Sistema Nacional del Deporte; formación en pedagogía y atención a población infantil y juvenil; y acreditación de antecedentes adecuada para trabajar con menores de edad. En el nivel preescolar, se podrá contar con licenciados en educación

inicial con énfasis en motricidad. Las instituciones privadas también deberán asegurar personal con cualificación equivalente para cumplir esta ley.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación y el Ministerio del Deporte, diseñará un plan de capacitación continua para los docentes y entrenadores vinculados al programa, orientado a fortalecer sus competencias pedagógicas en deporte formativo, inclusión de niñas, niños y jóvenes con discapacidad en actividades físicas, prevención de lesiones, enfoques psicosociales en el entrenamiento, entre otros. Asimismo, se fomentará la vinculación de monitores o auxiliares deportivos (por ejemplo, estudiantes de últimos semestres universitarios en áreas deportivas) bajo modalidades de práctica o servicio social, apoyando las sesiones bajo la supervisión del docente responsable.

El personal docente que actualmente labora en las instituciones oficiales podrá ser ampliado en su carga horaria o complementado con nuevas contrataciones para cubrir las horas adicionales de la jornada deportiva. Para el efecto, el Gobierno definirá esquemas flexibles que permitan, de acuerdo con las negociaciones laborales vigentes, contratar maestros de apoyo deportivo o pagar horas extra a docentes existentes, garantizando la sostenibilidad laboral de la medida. Se procurará una adecuada proporción entrenador-estudiantes para la seguridad y calidad: en promedio no más de 25-30 estudiantes por formador en actividades deportivas, ajustando según el tipo de deporte y la edad (grupos más reducidos para primeros grados). Los lineamientos de implementación podrán precisar las modalidades de vinculación del talento humano (planta, contrato por prestación de servicios, convenios con entes deportivos, voluntariado, etc.) según el sector y la naturaleza de la institución.

Artículo 7. Implementación gradual por fases. La ejecución de la presente ley se desarrollará de manera progresiva en un horizonte de varios años, dado el impacto logístico y presupuestal que conlleva. El Gobierno Nacional, en concertación con las entidades territoriales certificadas en educación, establecerá un plan de implementación por fases, que podrá contemplar:

- Fase I (Primer año de vigencia): pilotaje y alistamiento. Identificación de establecimientos educativos oficiales priorizados (por ejemplo, aquellos en zonas vulnerables con alta deserción o problemas de seguridad, y aquellos con infraestructura deportiva básica disponible). En esta fase se implementará la jornada complementaria deportiva en al menos un 20% de las instituciones oficiales de cada entidad territorial, y se brindará acompañamiento técnico a un número equivalente de establecimientos privados interesados en sumarse anticipadamente. Paralelamente, se expedirán la reglamentación y lineamientos curriculares iniciales, se capacitará al primer grupo de docentes-entrenadores y se adecuarán espacios existentes para uso deportivo.
- Fase II (Segundo y tercer año): ampliación de cobertura. A partir de las lecciones aprendidas en la fase I, se extenderá la jornada complementaria deportiva a un mínimo del 50% de los establecimientos oficiales de cada entidad territorial al finalizar el tercer año, incluyendo zonas rurales dispersas mediante modelos flexibles (por ejemplo, concentración de estudiantes de varias sedes en polideportivos municipales). Se suscribirán convenios con cajas de compensación familiar, ligas deportivas, alcaldías y gobernaciones para cofinanciar y apoyar la operación en sus regiones. Los colegios privados deberán para entonces haber presentado ante las Secretarías de Educación sus respectivos planes de ajuste curricular para incorporar la jornada complementaria, comenzando su ejecución a más tardar en el tercer año.

- Fase III (Cuarto y quinto año): universalización en el sector oficial y consolidación en el privado. Al cumplirse cinco (5) años de la entrada en vigencia de la ley, la totalidad de las instituciones educativas públicas del país deberán estar ofreciendo la jornada complementaria con enfoque deportivo de acuerdo con los lineamientos establecidos. En el sector privado, se exigirá que el 100% de los colegios tengan implementado un programa equivalente, sujeto a inspección y vigilancia por parte del Estado. En esta fase se realizarán los ajustes normativos o de política necesarios para integrar permanentemente la jornada complementaria deportiva en el sistema educativo colombiano.

El Ministerio de Educación Nacional definirá indicadores y metas intermedias para cada fase, de forma que se pueda hacer seguimiento al porcentaje de instituciones y estudiantes cubiertos. Cualquier institución educativa que, llegada la meta de la fase correspondiente, no haya implementado la jornada complementaria, incurrirá en las sanciones administrativas establecidas en la ley por incumplimiento de deberes educativos, salvo fuerza mayor debidamente certificada. Se consideran criterios de priorización en la gradualidad: nivel socioeconómico de la población escolar (primeros estratos 1, 2 y rurales), índices de vulnerabilidad social, falta de oferta extracurricular en la comunidad, entre otros que determine la reglamentación.

Artículo 8. Infraestructura y recursos didácticos. Las entidades territoriales (departamentos, distritos y municipios) en coordinación con el Gobierno Nacional destinarán recursos para adecuar y fortalecer la infraestructura deportiva y recreativa escolar necesaria para la implementación de la jornada complementaria. En cada institución educativa oficial se deberá contar, como mínimo, con un espacio adecuado para la práctica polideportiva (ejemplo: cancha múltiple, salón comunal, patio de juegos o acceso convenido a un escenario deportivo cercano). La Nación, a través del Fondo de Financiamiento de la Infraestructura Educativa (FFIE) u otros mecanismos, cofinanciará la construcción y mejora de escenarios deportivos escolares (canchas, parques infantiles, gimnasios escolares, vestuarios, iluminación) especialmente en instituciones que carecen de ellos. Igualmente, se dotará a las escuelas de implementos deportivos básicos (balones, aros, colchonetas, mesas de juego, etc.) y materiales pedagógicos para educación física, cuya cantidad y tipo se definirán según la matrícula y niveles atendidos. Se promoverá el uso compartido de infraestructura comunitaria: los colegios podrán suscribir convenios con alcaldías para utilizar coliseos, estadios, parques públicos o espacios de cajas de compensación en los horarios de la jornada complementaria, optimizando los recursos existentes en el entorno.

Adicionalmente, se procurará la adecuación de comedores o espacios para la alimentación, en aquellos establecimientos oficiales donde la jornada complementaria se desarrolle en horas de la tarde después de la jornada de la mañana, o viceversa, garantizando que los estudiantes reciban el complemento alimentario correspondiente (almuerzo o refrigerio reforzado) según la normativa del Programa de Alimentación Escolar (PAE) vigente. También deberá considerarse la dotación de servicios de higiene (baños, vestidores) suficientes para la población ampliada en la escuela durante la jornada extendida. Los proyectos de infraestructura educativa que se ejecuten a partir de la vigencia de esta ley deberán incluir en su diseño espacios para educación física y deporte acordes al número de alumnos (por ejemplo, canchas múltiples, áreas verdes, salones de juego). El Gobierno Nacional gestionará la incorporación de estos criterios en el Plan Nacional de Infraestructura Educativa y en los planes de desarrollo territoriales.

Artículo 9. Financiación. La financiación de la Jornada Escolar Complementaria con Enfoque Deportivo provendrá de fuentes públicas y de alianzas con el sector privado y deportivo, bajo principios de sostenibilidad financiera y eficiencia en el uso de recursos. Se establecen las siguientes fuentes y mecanismos de financiación:

1. Presupuesto General de la Nación – Sector Educación: A través del Ministerio de Educación Nacional se asignarán anualmente recursos específicos dentro del presupuesto de educación preescolar, básica y media, destinados a cubrir los costos operativos de la jornada complementaria en establecimientos oficiales (pagos de docentes y entrenadores, dotación de materiales, capacitación, etc.). Estos recursos podrán canalizarse mediante la incorporación de una línea especial en la transferencia de la Nación por Sistema General de Participaciones – SGP Educación, garantizando su destinación específica y monitoreada.
2. Presupuesto General de la Nación – Sector Deporte: El Ministerio del Deporte destinará recursos de sus programas de fomento al deporte formativo y social comunitario para cofinanciar la implementación. Esto incluye apoyo en dotaciones, pagos a monitores deportivos, organización de eventos y seguimiento. Asimismo, se podrá usar el Fondo Nacional para el Desarrollo del Deporte (Fondeporte) u otros instrumentos financieros del Sistema Nacional del Deporte, priorizando proyectos relacionados con deporte escolar.
3. Recursos de entidades territoriales: Departamentos, distritos y municipios destinarán parte de sus ingresos (propios o transferidos) para invertir en este programa, en virtud de sus competencias en educación y deporte. Podrán usar recursos de los fondos educativos regionales, partidas del situado fiscal educativo, impuestos territoriales asignados al deporte (por ejemplo, porcentaje de la estampilla pro-deporte, loterías o espectáculos públicos deportivos según la normativa local) y otros fondos propios. Se invita a las Asambleas y Concejos a crear dentro de sus presupuestos secciones específicas para apoyar la jornada escolar complementaria.
4. Alianzas público-privadas y patrocinio: Se fomentará la participación del sector privado mediante convenios de asociación o patrocinio. Empresas con programas de responsabilidad social podrán aportar recursos financieros o en especie (implementos, uniformes, voluntarios) para escuelas de ciertas regiones. Igualmente, los clubes deportivos profesionales, federaciones y ligas podrán apadrinar instituciones educativas aportando entrenadores o realizando clínicas deportivas. Estas alianzas no implicarán lucro ni exclusividad comercial sobre la población estudiantil, y estarán reguladas y supervisadas por las autoridades educativas para preservar el carácter formativo del programa.
5. Cajas de Compensación Familiar: Dado su histórico rol en programas de Jornada Escolar Complementaria, las cajas (conforme a la Ley 1636 de 2013 y normativas de subsidio familiar) podrán invertir parte de sus fondos en programas de atención a la niñez escolar afiliada o no afiliada, apoyando con talento humano, infraestructura y logística para actividades deportivas extraescolares. Se autoriza al Gobierno Nacional a reglamentar mecanismos que faciliten dicha inversión social de las cajas en coordinación con las Secretarías de Educación.

6. Cooperación internacional: El Ministerio de Educación y el Ministerio del Deporte buscarán atraer recursos de cooperación técnica y financiera internacional (agencias de la ONU, Banco Mundial, BID, UNESCO, UNICEF, entre otros) que apoyen la ampliación del tiempo escolar y el deporte escolar. Estos recursos podrán canalizarse a proyectos pilotos, formación docente o dotación de infraestructura.

El Gobierno Nacional realizará anualmente una estimación de los costos totales del programa por estudiante y por institución, para asegurar la adecuada asignación en el Marco de Gasto de Mediano Plazo. Estudios iniciales han indicado que el costo adicional de una jornada escolar completa de calidad puede rondar los COP \$5 millones anuales por estudiante (a precios de 2014), monto que incluye alimentación, materiales y personal. Ajustado a la inflación y expansiones necesarias, el costo referencial de la jornada complementaria deportiva a la fecha de expedición de esta ley podría situarse entre COP \$6 a \$7 millones por estudiante por año en el sector oficial, dependiendo de las condiciones locales. Dicho cálculo será refinado por el Ministerio de Educación con apoyo del Departamento Nacional de Planeación, considerando economías de escala y uso de infraestructura existente.

En cualquier caso, la financiación de esta política constituye una inversión social estratégica del Estado colombiano, al apostar recursos hoy para la formación de ciudadanos más saludables, educados y alejados de la violencia, lo que a mediano y largo plazo generará importantes retornos en productividad, salud pública y convivencia pacífica. Por tanto, se enfatiza que los recursos destinados a la jornada complementaria con enfoque deportivo harán parte del gasto público social prioritario, protegido por las normas de sostenibilidad fiscal y la regla de inversión en niñez (artículo 11 de la Ley 1098 de 2006).

Artículo 10. Seguimiento, evaluación y control. Se crea la Comisión Intersectorial de Seguimiento a la Jornada Escolar Complementaria Deportiva, coordinada por el Ministerio de Educación Nacional e integrada por el Ministerio del Deporte, el Departamento Nacional de Planeación, el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) y dos representantes de las Secretarías de Educación departamentales o distritales (designados por ellas mismas). Esta Comisión tendrá las siguientes funciones: i) definir indicadores de resultado e impacto de la política (por ejemplo: cobertura de estudiantes, evolución del desempeño académico, indicadores de salud escolar, tasas de retención, clima escolar, etc.); ii) establecer sistemas de recolección de datos e informes periódicos por parte de las instituciones educativas y entes territoriales sobre la ejecución de la jornada complementaria; iii) analizar los avances, dificultades y buenas prácticas en la implementación, recomendando ajustes a lineamientos o asignación de recursos cuando fuere necesario; iv) presentar un informe anual público al Congreso de la República sobre el estado de avance del programa, los logros obtenidos y las recomendaciones de política para el siguiente año. Este informe anual también deberá dar cuenta del uso de los recursos financieros asignados, en cumplimiento del principio de transparencia.

Adicionalmente, el Ministerio de Educación Nacional, a través de su sistema de inspección y vigilancia, verificará el cumplimiento de la obligación de ofrecer la jornada complementaria deportiva en todos los colegios. Cualquier incumplimiento por parte de un establecimiento educativo, sea oficial o privado, podrá ser sancionado conforme a la Ley 115 de 1994 y demás normas reglamentarias (que prevén desde amonestaciones hasta multas o suspensión de licencias en casos graves para colegios privados, y medidas administrativas para los oficiales). Las Secretarías de Educación apoyarán estas labores de inspección a nivel local. Se faculta a la Contraloría General de la República y a las contralorías

- i) Enfoque de inclusión y no discriminación;
- ii) Paridad y promoción del deporte femenino;
- iii) Protección de datos personales y reserva de historias clínicas/psico deportivas;
- iv) Consentimiento informado de madres, padres o acudientes;
- v) Protocolos de integridad y prevención de violencias;
- vi) Límites a cargas y descanso según edad y maduración biológica.

5. Información, indicadores y reporte. Las entidades territoriales operarán un Módulo de Talentos interoperable con el sistema de información del Sistema Nacional del Deporte. Indicadores mínimos:

- Estudiantes tamizados (número y % sobre matrícula objetivo);
 - Tasa de vinculación a semilleros;
 - Progresión de habilidades por cohorte;
 - Retención escolar de estudiantes–talento;
 - Derivaciones efectivas a clubes/ligas;
 - Logros en competencias formativas (no de alto rendimiento);
 - Equidad de género en identificación, acceso y ascenso.
- Los entes deportivos (ligas/indeportes/IMRD) reportarán semestralmente avances, y las ETC remitirán un informe anual consolidado al Ministerio del Deporte y al MEN.

Parágrafo primero. En ningún caso la participación en semilleros o procesos de talento podrá condicionar la promoción escolar ni sustituir la educación física curricular obligatoria.

Parágrafo segundo. Los procesos de selección no podrán excluir a estudiantes por razones socioeconómicas, discapacidad o territorio; deberán garantizar ajustes razonables y cupos femeninos.

Parágrafo tercero. El PTS deberá contemplar rutas de reingreso para estudiantes que pausen su participación por motivos de salud, académicos o familiares, sin sanciones.

Artículo 12. Reglamentación. El Gobierno Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, expedirá la reglamentación necesaria para su ejecución. Esta reglamentación deberá detallar aspectos operativos como: condiciones de prestación del servicio en jornada complementaria (calendario, horarios flexibles urbanos/rurales), lineamientos pedagógicos iniciales, mecanismos de financiamiento específicos (incluyendo ajustes al SGP si se requiere), esquemas de contratación de personal, criterios de priorización en la implementación progresiva, entre otros componentes esenciales para hacer efectiva la ley en el terreno. Así mismo, el Ministerio de Educación y el Ministerio del Deporte emitirán guías técnicas conjuntas para orientar a las instituciones educativas en la adopción del programa.

Artículo 13. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y promulgación. Quedan derogadas todas las disposiciones que le sean contrarias.

territoriales, en el ámbito de sus competencias, para ejercer control fiscal sobre los fondos públicos ejecutados en desarrollo de esta ley, garantizando su destinación correcta a los fines propuestos.

En cuanto a evaluación de impacto, el Ministerio de Educación encomendará a una entidad independiente o academia la realización de evaluaciones quinquenales que midan los efectos de la jornada complementaria deportiva en indicadores clave: rendimiento en pruebas Saber, indicadores de salud (p. ej. tasas de sedentarismo, IMC promedio), convivencia (casos de violencia escolar reportados), entre otros. Los resultados de estas evaluaciones servirán para reorientar la política si es necesario y para rendir cuentas a la sociedad sobre su efectividad.

Artículo 11. Sistema territorial de semilleros y detección temprana de talentos deportivos.

1. Creación y objeto. Créase el Sistema Territorial de Semilleros y Detección Temprana de Talentos Deportivos en adelante, el Sistema como conjunto articulado de estrategias, programas y actores del orden departamental, distrital y municipal para la identificación temprana, desarrollo progresivo y protección integral de niñas, niños, adolescentes y jóvenes con potencial deportivo, sin desnaturalizar el carácter formativo, inclusivo y educativo de la jornada escolar complementaria.

2. Arquitectura del Sistema (componentes mínimos). Las entidades territoriales certificadas en educación (ETC), en coordinación con las secretarías de deporte, los institutos municipales o distritales de recreación y deporte, las ligas y clubes del Sistema Nacional del Deporte, implementarán como mínimo:

- a) Tamizaje motor y de habilidades (grados 2.º-3.º y 6.º-7.º): aplicación periódica de pruebas estandarizadas de coordinación, velocidad, resistencia y habilidades específicas por disciplina, con enfoque no excluyente y adaptaciones razonables.
- b) Semilleros escolares intramurales: grupos de iniciación y profundización por disciplinas, con plan de entrenamiento formativo, horarios compatibles con la continuidad escolar y tutores licenciados en educación física o entrenadores certificados.
- c) Escuelas de formación y clubes (extramurales): convenios de tránsito con ligas y clubes para la progresión ordenada de talentos, garantizando salvaguardas educativas (tutoría académica, compatibilidad horaria, reportes de asistencia y rendimiento).
- d) Rutas de apoyo integral: valoraciones médico-deportivas, educación nutricional básica, prevención de lesiones, acompañamiento psicosocial y prohibición de hiperespecialización temprana o presiones indebidas.
- e) Competencias de desarrollo: festivales y torneos pedagógicos intercolegiales e intermunicipales, con participación amplia, criterios de paridad de género y enfoque territorial urbano-rural.

3. Gobernanza y coordinación. Cada entidad territorial conformará una Mesa Técnica de Semilleros integrada, como mínimo, por entes deportivos territoriales, un representante de las ligas departamentales, delegados de rectores y de clubes locales. La Mesa aprobará el Plan Territorial de Semilleros (PTS), definirá metas anuales, priorizaciones poblacionales y geográficas, y validará protocolos técnicos y de salvaguarda.

4. Estándares técnicos y salvaguardas. El Ministerio del Deporte, con el MEN, expedirá lineamientos técnicos de pruebas, cargas, progresión por edades y protección de la niñez y adolescencia. Serán obligatorios:

CONTENIDO

Gaceta número 1823 - Martes, 30 de septiembre de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA PONENCIAS

Págs.

Informe de Ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 84 de 2025 Senado, 303 de 2025 Cámara, por medio de la cual se adoptan medidas para la protección de los ciclistas y peatones y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 229 de 2025 Senado, por medio de la cual se implementa la jornada escolar complementaria con enfoque deportivo en los establecimientos educativos oficiales y privados de los niveles preescolar, básica y media y se dictan otras disposiciones –Ley de jornada complementaria deportiva escolar..... 11