



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1899

Bogotá, D. C., viernes, 3 de octubre de 2025

EDICIÓN DE 27 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.secretariasenado.gov.co

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 281 DE 2025 CÁMARA

por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., agosto de 2025.

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

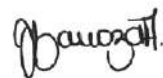
Asunto: Radicación del Proyecto de Ley, por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

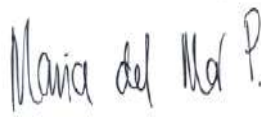
En el marco de las funciones constitucionales y legales que me asisten en calidad de Representante a la Cámara, me permito radicar el Proyecto de Ley, por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

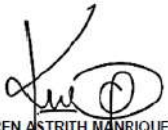
En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto constitucional y legalmente para tales efectos.

Cordialmente,

 Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal	 Anibal Gustavo Hoyos Franco Representante a la Cámara por Risaralda Partido Liberal
---	--

	
--	---

JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira	JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde	 JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento del Meta
 GERMÁN ROGELIO ROZO ANÍS Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA Representante a la Cámara por Bogotá
 ALEXANDER GUARIN SILVA Representante a la Cámara Departamento del Guainía	 LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA Representante a la Cámara por Cundinamarca- FACTO HISTÓRICO
 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante A la Cámara	 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante la Camara Departamento del Cesar,

Departamento del Magdalena	
 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara CITREP 2-Arauca	 DUVALIER SÁNCHEZ ARANGO. Representante a la Cámara por el Valle del Cauca. Partido Alianza Verde.
 Lorena Ríos Cuéllar Senadora de la República Partido Colombia Justa Libres	 DANIEL CARVALHO MEJÍA Representante a la Cámara por Antioquia

PROYECTO DE LEY NÚMERO 281 DE 2025
CÁMARA

por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.

Artículo 2º. Principios. Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 –modificado por el artículo 2º de la Ley 1383 de 2010–, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:

1. **Incrementar la movilidad integral.** Las personas que viven en comunidades, especialmente los peatones, pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público con diseño universal accesible, que contribuyan a la inclusión social, a la solidaridad y a la democracia.
2. **Diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas.** Todas las comunidades pueden acceder a un entorno ajustado a sus necesidades y expectativas, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales.
3. **Reducción del peligro de atropellos.** Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir siniestros viales, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad reducida.
4. **Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.** Las comunidades deben acceder a un

entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno.

5. Desarrollo de una cultura del caminar. Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. Se debe sensibilizar la ciudadanía sobre el rol del peatón como actor prioritario y mayormente vulnerable dentro de la pirámide de movilidad.

6. Aumentar el apoyo de las instituciones. Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un plan de acción claro, conciso y detallado para fomentar la cultura del caminar para el peatón y los demás actores viales.

7. Enfoque de género y diferencial. Para la formulación, ejecución y evaluación de las políticas, programas y demás acciones que se adelanten con ocasión de la presente ley, se tendrán en cuenta las necesidades de movilidad en perspectiva de género y diferencial, en virtud de lo cual se atenderán factores como la edad, etnia e identidad cultural, condiciones y situaciones sociales, ambientales, económicas y todas aquellas que permitan identificar y reconocer situaciones particulares y colectivas que afectan la movilidad peatonal.

8. Participación. Se promoverá la participación de los peatones y las comunidades en los procesos de planeación, formulación, ejecución y seguimiento de los programas de cuidado y prevención del peatón, así como en la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.

9. Seguridad vial. Implica abordar un enfoque de sistema seguro, mediante acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de los peatones, con implicaciones en el diseño de las infraestructuras peatonales, como la iluminación y la visibilidad.

10. Continuidad, conectividad y simplicidad en las infraestructuras. Implica garantizar que la infraestructura sea universal desde el origen hasta el destino, esto supone el uso de señalética e infraestructuras accesibles, especialmente en los cruces para el peatón y los demás actores viales.

Artículo 3º. Definiciones. Modifíquese el artículo 2º de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 2º. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Espacio público: Conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

(...)

Peatón: Es el andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física que camina por sus propios medios o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada. También incluye a personas que se desplazan a pie sin ayuda o con caminador, bastón, silla de ruedas, coche de bebé, patines y patinetas recreativas sin motor.

(...)

Artículo 4º. Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 58. *Prohibiciones a los peatones.* Los peatones no podrán:

1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril.
2. Remolcarse de vehículos en movimiento.
3. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
4. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
6. Transitar por los túneles, puentes vehiculares y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1º. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores exclusivos de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2º. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 de este Código, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Parágrafo 3º. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de:

1. Las calles con ausencia de señalización o infraestructura.
2. Vías cuyo límite de velocidad no supere los 30 km/h, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.

Artículo 5º. Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 58A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:

1. **Acceso progresivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.

2. **Inclusión.** Las personas en situación de discapacidad o en situación de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan el acceso a los espacios públicos sin barreras ni límites que garanticen la autonomía, la protección de la vida e integridad física.

3. **Uso efectivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, integridad física y tranquilidad. Así mismo, tienen derecho a acceder a cruces peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad.

4. **Prioridad.** Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, en vías cuyo límite de velocidad sea de 30km/h podrán cruzar por cualquier punto de la vía, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.

5. **Equidad.** Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.

6. **Seguridad.** Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente iluminados que garanticen su visibilidad; asimismo de conductores, ciclistas, usuarios de patinetas y demás actores viales.

7. **Difusión.** Los peatones tienen derecho a recibir por parte del Estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

Artículo 6º. Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 59. *Limitaciones a peatones especiales.*

Los peatones que se enuncian a continuación podrán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con acompañamiento:

1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.
2. Los mayores de seis (6) años.
3. Los adultos mayores
4. Las personas en situación de discapacidad.

Artículo 7º. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 63. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de peatones, ciclistas y usuarios de patinetas, dando prelación en ese orden descrito.

Artículo 8º. *Prohibición de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país.* Pasados doce (12) meses después de la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la construcción de puentes peatonales o

pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano.

Parágrafo 1º. Se exceptúan de esta prohibición las autopistas y vías de primer orden.

Parágrafo 2º. Los proyectos de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano que estuvieran en etapa de Aviso de Convocatoria en el momento de entrada en vigencia de la presente ley seguirán su curso.

Parágrafo 3º. Los puentes o pasos peatonales a desnivel existentes en vías del sistema vial urbano que se deterioren con el tiempo no tendrán repotenciación, y deberán ser reemplazados por cruces peatonales a nivel.

Parágrafo 4º. Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya y la demás normativa que le sea aplicable.

Artículo 9º. Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio del Transporte, desarrollará en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley un Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón. Este manual tendrá como objetivo principal expedir unos lineamientos básicos que privilegien la seguridad del peatón sobre los demás actores viales.

Para la expedición del Manual, el Ministerio de Transporte contará con el acompañamiento de Invías y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 10. Implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio del Transporte y en coordinación con las demás entidades territoriales competentes, serán responsables para que la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA) adoptada mediante Resolución número 7515 de 2022 de MinTransporte, se implemente adecuadamente en los municipios y distritos de más de 30.000 habitantes; asimismo en las áreas metropolitanas de Colombia; lo anterior en un plazo máximo de dieciocho (18) meses a partir de la firma de la presente ley.

Artículo 11. Lineamientos técnicos para implementar la construcción de pasos peatonales a nivel. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales, desarrollarán en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.

Parágrafo. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones y para toda persona con movilidad reducida.

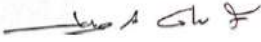
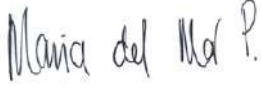
Artículo 12. Promoción e información de la cultura del peatón. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en conjunto con las entidades territoriales y en articulación con las secretarías departamentales, distritales y municipales de tránsito, transporte o movilidad desarrollarán una estrategia de comunicación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

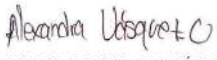
La estrategia de comunicación servirá para que la ciudadanía se informe sobre todas las medidas implementadas por estas entidades y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2º de la presente ley.

Artículo 13. Día conmemorativo del peatón. Declárese el 17 de agosto “Día mundial del peatón”, fecha en la cual la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrollará estrategias para conmemorar a los peatones víctimas de siniestros viales, fomentar la cultura vial del peatón y realizar campañas de protección y sensibilización de los derechos y obligaciones de los peatones en las vías.

Artículo 14. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación, deroga los artículos 1º y 4º de la Ley 146 de 1963 y demás disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

 Julián Peinado Ramirez Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal	 Anibal Gustavo Hoyos Franco Representante a la Cámara por Risaralda Partido Liberal
 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira	 JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde	 JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento del Meta
 GERMÁN ROGELIO ROZO ANÍS Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 MARIA DEL MAR PIZARRO GARCIA Representante a la Cámara por Bogotá

 LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA Representante a la Cámara por Cundinamarca- PACTO HISTÓRICO	 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara CITREP 2- Arauca
 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante a la Cámara Departamento del Cesar	 DUVALIER SÁNCHEZ ARANGO. Representante a la Cámara por el Valle del Cauca. Partido Alianza Verde.
 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante A la Cámara Departamento del Magdalena	 Lorena Ríos Cuéllar Senadora de la República Partido Colombia Justa Libres
 DANIEL CARVALHO MEJÍA	
Representante a la Cámara por Antioquia	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

Es un deber de los Estados en el Siglo XXI el diseñar – y rediseñar – las ciudades para las personas. Lo anterior implica, entre otros elementos, una disminución del flujo de vehículos que, por lo general, ocupa espacio público y contamina; lo que dificulta el cumplimiento del objetivo principal de las ciudades, es decir, el disfrute por parte de los ciudadanos en sus actividades diarias; la convivencia ciudadana. Así mismo, esto pasa por garantizar que el ciudadano que se moviliza a pie –el peatón– pueda disfrutar del espacio público con todas las garantías para su bienestar y derechos.

Entre otros instrumentos que reflejan este propósito, los Objetivos de Desarrollo Sostenible –en adelante ODS– para 2030 contemplan en su agenda elementos que apuntan hacia la seguridad vial y la sostenibilidad de las ciudades:

- El ODS 3 – Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, cuya meta 3.6 es “(p)ara 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” OPS. (s.f.).
- El ODS 11 – Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, cuya meta 11.2 es “(p)ara 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres,

los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” OPS. (s.f.), y su meta 11.7, que para el mismo momento busca “(...) proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (ONU, s.f.).

Por lo tanto, es un principio fundamental para el Estado, el humanizar la movilidad en las ciudades, se trascienda del imaginario del uso de las vías enfocado solo para tráfico vehicular, a la reivindicación de la movilidad a pie; entendiendo este como principal y único medio de transporte natural, que requiere ser garantizado e incentivado desde un marco jurídico protector que permita a las personas de a pie, que somos todos, caminar sin temor a perder la vida o ser lesionados por un incidente vial.

Asumir la movilidad sostenible como un valor supremo y como objetivo superlativo en la planificación de las ciudades, significa otorgarles mayor protagonismo a los modos de transporte más sostenibles, preferiblemente los no motorizados (bicicleta y peatón). Este proyecto de ley apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de herramientas que permitan un tránsito hacia esa visión de ciudad.

2. PROBLEMA POR RESOLVER

Las cifras oficiales de víctimas por siniestros viales, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), son cerca de 1,25 millones de personas anuales por esta causa (OPS, 2017). Las muertes por accidentes viales son la primera causa de muerte entre personas de entre 15 y 29 años; se estiman que cuestan a los países entre 3 y 5% del Producto Interno Bruto (OPS, 201). En las Américas, solo 17 países han establecido velocidades intraurbanas máximas 50 km/h (OPS, 2017). Esto obliga a repensar el futuro de la planificación de las ciudades centrada en las personas, ciudades sanas, tolerantes, sostenibles, seguras, accesibles, equitativas con los usuarios más vulnerables de la vía pública que realizan sus desplazamientos a pie, bicicleta y transporte pública, para avanzar hacia la transformación de una ciudad a escala humana donde prevalezca la vida en la vía.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial reportó que para el periodo enero a noviembre de 2020 “(...) los siniestros viales en Colombia han dejado 4.741 personas fallecidas y 13.019 lesionadas (...)” (2020a). El 20,6% de los fallecidos y el 16,1% fueron peatones, ocupando el segundo lugar en accidentalidad en la vía pública, tras los motociclistas. Si bien respecto al mismo periodo en el año anterior hubo una disminución de accidentes de 17,7% Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020b), el Observatorio señala que el análisis de estos datos se debe hacer considerando el contexto de las medidas adoptadas por la pandemia:

Es decir, “(...) como consecuencia directa de la restricción a la movilidad en el país los casos de

fallecidos y lesionados, así como de siniestros viales disminuyeron” Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020a). En realidad, los datos presentados en el último Boletín Estadístico de Colombia del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se puede ver como las cifras de accidentalidad de peatones venían subiendo en los años previos a la pandemia, como se observa a continuación.



Tomado de: Boletín Estadístico de Colombia ene-nov 2020 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020a)

Para 2022, se presentaron 8.264 fallecimientos por accidentes viales. Los motociclistas y los peatones fueron los que más fallecieron en territorio colombiano para el año pasado.



Tomado de: Boletín Estadístico de Colombia ene-nov 2022 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2022)

El exceso de velocidad es la primera causa de muertes y lesiones en las vías, factor que podría ser drásticamente mitigado con una norma donde se establezca un límite de velocidad mínimo de 50 km/h en zonas urbanas, el cual garantizará salvaguardar vidas. Por lo tanto, se entiende la necesidad de una disminución de la velocidad intraurbana para disminuir la accidentalidad y mortalidad entre peatones y conductores.

Los sistemas de movilidad de los territorios colombianos han experimentado un cambio de paradigma en cuanto al concepto de sostenibilidad en los desplazamientos al interior de las ciudades. De la misma manera que ocurrió en diferentes lugares del mundo, la planificación urbana de la ciudad colombiana se hizo pensando casi que, de manera exclusiva en el vehículo automotor, segregando o excluyendo de alguna manera a otros modos de transporte, como lo son la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Dada la influencia de las experiencias internacionales, especialmente la europea, se empezó a repensar la movilidad en las ciudades colombianas, constituyéndose en factores determinantes para lograrlo, la contaminación del aire, debido a las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación auditiva, la accidentalidad y la limitación progresiva de espacios para las personas. Se reconstruyó el concepto de movilidad, incorporando el vocablo sostenible, convirtiéndose en una construcción indispensable, que trae una serie de beneficios para la sociedad.

3. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley cuenta con 10 artículos incluida la vigencia. En el primero se establece el objeto de ley que, básicamente, es crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Posteriormente, se introducen una serie de principios orientados a enmarcar el mandato de las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, en relación con los peatones. Estos son 5:

- 1. Incremento de la movilidad integral.
- 2. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas.
- 3. Reducción del peligro de atropellos.
- 4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.
- 5. Desarrollo de una cultura del caminar.
- 6. Aumentar el apoyo de las instituciones.

A continuación, se introducen una serie de modificaciones a la Ley 769 de 2002 – Código de Tránsito – para garantizar y materializar la visión de prevalencia del peatón en el espacio público que se propone en este proyecto de ley. El primero es la introducción en el artículo 2° las definiciones de “peatón” y de “espacio público”, con el objetivo de enmarcar las modificaciones que se introducen luego.

Se modifica el artículo 58 del código sobre prohibiciones a los peatones, de manera que se elimina la número 5, para darle coherencia al texto propuesto por el parágrafo 3°, según el cual “(d) entro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal”. Adicionalmente, se sustituye la multa a la que se hace referencia por el deber de asistir, como sanción, a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 del código. A continuación, se agrega un artículo 58A de derechos de los peatones, los cuales están centrados en materializar la visión de una ciudad centrada en el peatón. Estos son: Progresividad, inclusividad, uso efectivo del espacio público, prioridad, equidad y difusión.

Luego se pasa a modificar el artículo 59 del código, que se refiere a las limitaciones a peatones especiales.

Se establece que el acompañamiento de una persona mayor de dieciséis años será necesario cuando el llamado peatón especial así lo considere, salvo para los menores de 6 años quienes siempre deberán tener este acompañamiento.

Así mismo, se ajustan las categorías de peatones especiales, de manera que quedan los siguientes como tal: Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los menores de seis (6) años, los adultos mayores y las personas con discapacidad. En el Proyecto de Ley anteriormente radicado y que no completó sus 4 debates, se planteó una modificación al artículo 106 del Código de Tránsito. Sin embargo, el Congreso de la República expidió la Ley 2251 de 2022-Política de Seguridad Vial- donde se establecieron los límites de velocidad entre los 30km/h y los 50km/h en las vías urbanas y carreteras municipales.

De esta forma, se elimina la propuesta de modificar el artículo 106 del Código de Tránsito dado que parametriza los límites de velocidad y faculta a las entidades territoriales de modificar dichos límites siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos referentes a la seguridad y la infraestructura viales.

Finalmente, se establece una prohibición para la construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país, y una disposición orientada a la promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel; ambas visiones partiendo de la filosofía de un espacio público que se centre en el peatón, y que promueva y garantice sus derechos. Por último, hay un mandato al Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, para desarrollar una estrategia de comunicación que promueva e informe sobre lo dispuesto por esta ley.

4. JUSTIFICACIÓN

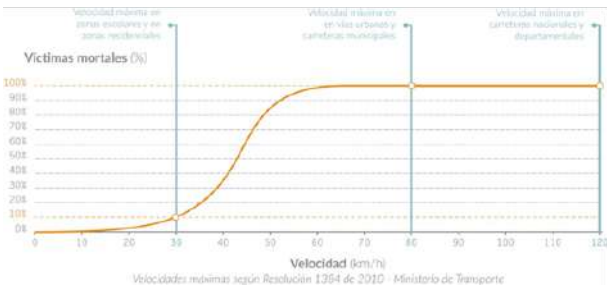
Esta regulación busca dotar al Estado en todos sus niveles de herramientas para que las ciudades sean pensadas y construidas para la gente; ciudades donde el concepto de seguridad vial confluyen con los conceptos de equidad, sostenibilidad, accesibilidad universal, perspectiva de género, salud y medio ambiente, alineados con los ODS. Así mismo, esta ley reconocerá la importancia y beneficios de las ciudades caminables, para propender un caminar seguro, disfrutable e incluyente.

En ese sentido, sólo por mencionar algunas ideas, se reconocen al menos 3 beneficios derivados de este cambio de paradigma. En ese sentido, se espera que haya impactos positivos en la salud física y mental de los habitantes, en el medio ambiente derivado de la reducción de las emisiones y de la huella de carbono, y del fortalecimiento comunitario derivado de una cultura de caminar.

Ahora, es necesario presentar la justificación que se relaciona con los cambios normativos introducidos en este proyecto de ley. Para eso, a continuación, se presenta: la evidencia científica que los respalda, las experiencias nacionales e internacionales que recogen elementos similares, y las normas que respaldan esta iniciativa.

a. Evidencia científica

Como ya se mencionó, se hace una modificación a los límites de velocidad. El siguiente cuadro muestra la probabilidad de mortalidad en un accidente dependiendo de la velocidad del vehículo. Como se puede observar, cuando un vehículo transita a 80 km/h la mortalidad es del 100%, incluso con una velocidad de 60km/h, la mortalidad sigue siendo del 100%. Además, según el artículo *Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries*, la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto de 60 km/h o más, es del 10%, mientras que la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto a 50km/h, es del 50%; es una de estas, las razones por las cuales se hace necesario, además de urgente hacer una reforma legal en el ordenamiento jurídico colombiano.



Fuente: Guía ciclo infraestructura para ciudades colombianas, (Despacio & Gea21, 2016)

Por lo anterior, es necesario un marco jurídico que garantice gestionar los factores de riesgos multicausales de los siniestros viales. Este marco jurídico ya se encuentra establecido en la Ley 2251 de 2022, donde se modificaron los límites de velocidad.

Sin embargo, se introduce una prohibición de construcción de puentes peatonales, sustituyéndolos y priorizando los pasos a nivel. La evidencia sugiere que los puentes peatonales no cumplen su función de ser más seguros para los peatones, toda vez que sus diseños en general suponen una priorización de los carros sobre el peatón, e imponen sobre este una carga adicional que se observa en, por ejemplo, caminar mucho más de lo que podría si cruzara la calle bajo el puente. Es decir, a la hora de tomar la decisión, este probablemente preferirá asumir el riesgo de cruzar sobre el de usar el puente (ITDP, 2019).

El Instituto para la Política Pública de Transporte y Desarrollo¹ –ITDP (2019), por sus siglas en inglés– refiere un estudio en India en que entre el 85-95% de las personas ignoraban los puentes peatonales. Así mismo, refiere que “(...) en Ciudad de México, las delegaciones con más puentes peatonales tienen las mayores tasas de accidentes de tránsito que involucran peatones y ‘golpear y correr’, 27% de las cuales ocurren a no más de 300 metros de un puente peatonal” (ITDP, 2019).

Echeverry, Mera, Villotay Zárata (2005) concluyen en su estudio ‘Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali’ que “(...) el instrumento vial con más alta frecuencia de uso es el semáforo (...)” y que el “(...) puente peatonal constituyó el instrumento vial con menor

¹ Institute for Transportation and Development Policy.

frecuencia de uso porque sólo un poco más de la mitad (59.2%) de la población a estudio refirió hacer uso frecuente de él (...)”, en general por pereza, por afán, o por inseguridad. Por otro lado, Mancera y Ochoa (2018), en su estudio sobre “La seguridad vial y los puentes (anti) peatonales en México y América Latina” señalan que:

“(…) en México se ha explorado la sustitución de puentes peatonales por cruces seguros, a nivel de calle, que constan de un paso peatonal y semáforos peatonales en México se ha explorado la sustitución de puentes peatonales por cruces seguros, a nivel de calle, que constan de un paso peatonal y semáforos peatonales (...)”.

Por esto, se hace una apuesta en este sentido en este proyecto de ley. En todo caso, más adelante se presentan los casos de Medellín y Pereira que ya han adelantado procesos en este sentido.

b. Experiencias internacionales
Unión Europea

Con el documento sobre “orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020” expedido por Comisión Europea, pretenden asegurar una

movilidad más sostenible para los ciudadanos del Continente, donde entre sus objetivos (#7) se enfoca en la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera, a raíz del “elevado número de fallecidos y heridos graves entre los usuarios más vulnerables de la carretera, como los motociclistas, los conductores de ciclomotores, los ciclistas y los peatones” (...), (Comisión Europea, 2010, p.11) frente a esto “En 2008, los ciclistas y los peatones representan el 27 % de las víctimas mortales en las carreteras (el 47 % en zonas urbanas). (...). Los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta y a pie, lo cual requerirá prestar más atención a los problemas en materia de seguridad vial” (Comisión Europea, 2010, p.13).

De acuerdo a esto, la comisión europea busca, a parte de las medidas frente a la estructura de los vehículos para evitar accidentes, también, busca nuevas medidas que configuren “mayor visibilidad, gestión de la velocidad, infraestructuras adecuadas para el transporte no motorizado, separación del tráfico mixto peligroso, etc. Dado que el problema afecta principalmente a la gestión urbana. (...)” (Comisión Europea, 2010, p.13).

Entre las experiencias internacionales exitosas, podemos destacar la ciudad de Copenhague, una de las ciudades con mejor calidad de vida del mundo, y que posiciona a los peatones como prioridad de la ciudad, El centro de la ciudad fue poco a poco despoblado en favor de las periferias, que otorgaban una menor cantidad de congestión, contaminación y estrés (Robles, 2017), Sin embargo, luego de la recuperación y peatonalización, el centro logró florecer en actividades ciudadanas y comercio (Robles, 2019), Podemos concluir que la Copenhague se convirtió en un modelo de ciudad centrada en el disfrute de las personas.



Avenida Strøgetl, Copenhague, Antes y después (Robles, 2019)

Otro caso exitoso es Pontevedra, España, Esta ciudad se ha convertido en la población más peatonalizada de España y la que más ha reducido su contaminación atmosférica (Vizoso), Pontevedra ha reducido el tráfico vehicular de 80,000 a 7,000 vehículos, los esenciales, y su velocidad a un límite de 30 kilómetros por hora (Vizoso), Por otro lado, en Pontevedra las emisiones de CO2 han disminuido 67%, es decir, unos 500 por habitantes y año; logrando así cumplir con las recomendaciones de calidad de aire de la OMS (Vizoso), En conclusión, Pontevedra ha logrado volver a ser una ciudad para sus habitantes, priorizando las actividades y convivencia ciudadana a través de un espacio público con menos tráfico que, asimismo, reduce la contaminación y mejorar la salud de los ciudadanos.



Calle Rua Xeneral Gutiérrez Mellado, Pontevedra, Antes y después (Bürgen, 2019),

Estados Unidos

Con base al foro de Seguridad de Peatones organizado por la Agencia Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos (NTSB por sus siglas en inglés), donde se dialogaron los “crecientes riesgos de muerte y lesiones a los que se enfrenta los peatones.” (Dinh-Zarr Bella, 2016 par.1) Es una problemática que enfrenta cada persona independiente de su lugar de residencia o como se moviliza. Según los expertos se espera que al 2030 por lo menos el 70% de la población mundial viva en zonas urbanas y suburbanas (Dinh-Zarr Bella, 2016).

“La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que 270.000 peatones pierden la vida cada año en todo el mundo. En América Latina y el Caribe, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) estima que más de 23.500 peatones mueren anualmente a causa de siniestros de tránsito. De acuerdo con el sistema de información y análisis de fatalidades de EE.UU. (Fatality Analysis Reporting System o FARS), aproximadamente 4.800 peatones

murieron y otras 65.000 personas resultaron heridas en las vías públicas de EE.UU. en 2014. Esta cifra equivale a un muerto y 14 heridos cada dos horas. Estos números no incluyen a las personas que murieron o resultaron heridos en las calzadas, caminos privados, estacionamientos y lugares de trabajo (...) (Dinh-Zarr Bella, 2016).

Entre las conclusiones resultantes de foro se expresó que “Las muertes y las lesiones a los peatones se pueden prevenir a través de la planificación urbana y del diseño de carreteras que den prioridad a los peatones y a los vehículos que tienen en cuenta la seguridad de los peatones en su diseño (...)” (Dinh-Zarr Bella, 2016 par.7) también como medidas adicionales para prevenir accidentes están mejorar los faros de los vehículos, mejor iluminación de las carreteras, en especial para evitar los accidentes en las horas de la noche.

Como conclusión generalizada en el foro está la de que, “si nos centramos en las víctimas más vulnerables (los niños, las personas mayores y las personas en sillas de ruedas o con otros problemas de movilidad), seremos capaces de mejorar la seguridad de todos los peatones. Proteger a los más vulnerables es sin duda una buena elección, tanto en transporte como en la vida” (Dinh-Zarr Bella, 2016).

Canadá

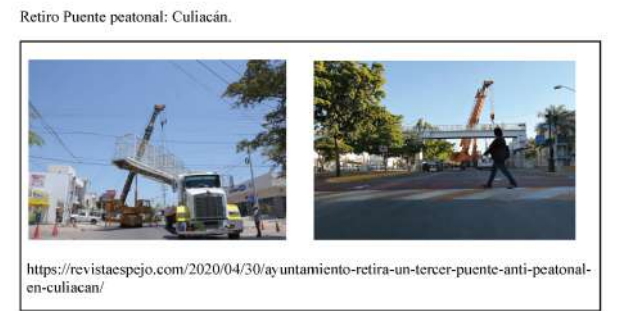
En general, en Canadá no hay una normatividad rigiendo a todo el país, cada ciudad maneja e implementa las medidas necesarias. Por ejemplo, para evitar el aumento de muertes de peatones que se está presentando en la ciudad de Montreal, se han adoptado medidas como: Revisión de intersecciones con semáforos, colocar más semáforos en intersecciones, aumentar en 4 a 6 segundos el tiempo de los semáforos. En Quebec “han ideado un cruce peatonal que se levanta cuando va a cruzar el peatón, formando una barrera que lo protege del paso de los autos” (NM Noticias.ca., 2019).

México

Carta mexicana de los Derechos del Peatón Emanada del 1º Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal, México, 11 de agosto de 2014, su antecedente está en la Carta Europea de los Derechos de los Peatones, aprobada por el parlamento europeo en 1988.

A su vez, **México** viene liderando a nivel latinoamericano el desmonte de los puentes peatonales , siendo estos una barrera para la libre movilidad para los peatones, en especial para las personas con algún tipo de discapacidad y cuyas rampas les implica un esfuerzo mayor sobre quienes deberían tener prioridad en el espacio público de la ciudad, además esta infraestructura a desnivel fomenta velocidades vehiculares en zonas urbanas generando riesgo de atropello y muerte de los peatones, es así, como la sustitución por cruces a nivel favorece a una movilidad a escala humana,

donde prevalece las personas sobre el motor. Algunos casos exitosos.



c. Experiencias locales

En la actualidad, las grandes ciudades capitales del país, a través de sus Planes de Ordenamiento Territorial, han venido incorporando una serie de elementos que distan mucho del concepto convencional de transporte y que pretenden reivindicar el valor del ser humano como eje transversal de los grandes proyectos urbanos, siendo la movilidad de los ciudadanos una fuente de cohesión social, que junto a la vivienda, la salud y la educación se han convertido en verdaderas condiciones de integración social.

La mayoría de los instrumentos normativos de las ciudades colombianas, conciben en la cúspide de la movilidad sostenible al peatón, pensando la ciudad en función de este y limitando gradualmente el uso de otros modos más contaminantes, Pero todas estas políticas dirigidas a fortalecer y encumbrar la figura del peatón deben estar respaldadas por importantes referentes normativos, los que finalmente podrán

contribuir a que las ciudades si estén pensadas y construidas a escala de las personas. A continuación, se presentan dos casos en el contexto nacional.

- **Medellín, Antioquia**

Acuerdo Municipal 84 de 2018, por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en la ciudad de Medellín.

Este acuerdo es fundamental para el avance de los derechos del peatón, toda vez que hace un estudio riguroso frente a la importancia de construir cruces peatonales seguros en la zona urbana de la ciudad, y **desincentiva la construcción de más puentes peatonales**, entendiendo que la infraestructura de estos últimos, inciden en mayores riesgos de los medios de transporte motorizados por altas velocidades, generan también más inseguridad y mayores costos de mantenimiento, infraestructura obsoleta que igualmente genera exclusión al no garantizar la movilidad a todo tipo de personas.

Retiro puente peatonal: Universidad de Antioquia.



<https://www.minuto30.com/medellin/infraestructura-medellin-area-metropolitana/puente-peatonal-barranquilla/1058348/>
<https://fundapeaton.org/2017/02/17/puentes-peatonales-la-culpa-es-del-peaton/>
Fundapeatón como organización civil trabajo articuladamente para la aprobación del acuerdo municipal del acuerdo 084/2018, con argumentos técnicos y experienciales.

- **Pereira, Risaralda**

Acuerdo Municipal 21 de 2018, por medio del cual se Promueve e Incentiva la Construcción de Cruces Peventales Seguros en el municipio de Pereira y se dictan otras disposiciones.

En este, en una línea muy parecida, se acuerda que el municipio de Pereira “(...) promoverá e incentivará la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en toda la ciudad, de acuerdo con la oferta institucional y el presupuesto dispuesto (...)” y se buscará el “(...) desestimulo a la construcción de nuevos puentes peatonales en vías urbanas del municipio (...)”.

Justificación normativa

d. Constitución Política

El artículo 2° de la Constitución Política consagra los fines esenciales del Estado. Entre estos se encuentran: *servir a la comunidad, promover*

la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

El artículo 13 de la Constitución Política establece el deber del Estado de promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, razón por la cual está en la obligación de proteger especialmente a las personas que por su condición física o mental estén en una situación de debilidad manifiesta.

Por su parte, el artículo 24 de la Carta consagra el derecho de libertad de locomoción y de residencia. La libertad de locomoción se ve diariamente amenazada por la explosión demográfica, los procesos de urbanización y la congestión en el tráfico vehicular. Por lo tanto, se requiere garantías del orden legal para materializar este derecho.

Así mismo, el artículo 47 constitucional prevé que aquellas personas que se encuentran en una situación de debilidad manifiesta merecen una atención especializada, siendo responsabilidad del Estado adelantar políticas públicas tendientes a la “previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran”. Por otra parte, el artículo 24 de la Constitución Política, consagra que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

El artículo 79 de la Carta, consagra que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. En consecuencia, es imperativo que el Estado adopte medidas y estrategias tendientes a reducir la contaminación atmosférica generada por la emisión de material particulado y gases de efecto invernadero. Por último, el artículo 82, de la constitución consagra que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

- **Leyes**

Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. La ley en mención hace referencia a los peatones en el Capítulo II, en donde afirma que el tránsito peatonal por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo. Si bien esta ley es un avance importante en materia de seguridad vial al peatón, está llena de inconsistencias y vacíos que no permiten tener una política pública clara para la protección de todos los

peatones y por tanto es modificada por la Ley 1811 de 2016, que posteriormente se explicará.

Ley 1083 de 2006, por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones. Ley que permite a los municipios y distritos, formular. Adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible, entre ellos, los que den prelación a los no motorizados (peatones y bicicletas).

Ley 1287 de 2009 la cual se adiciona la Ley 361 de 1997, por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones. En este sentido la Ley 1287 de 2009 tiene como fin garantizar la movilidad de personas en situación de discapacidad o movilidad reducida, lo que conocemos como accesibilidad (Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados), ordena a las autoridades municipales y distritales, el cumplimiento de lo indicado en el título IV de la Ley 361 de 1997 sobre la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, discapacidad o enfermedad.

Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Dicha ley define que se entienden por actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

La ley en mención tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, y así poder lograr una movilidad racional y sostenible.

Ley 1955 de 2019, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Específicamente en su artículo 96 trata sobre los planes de movilidad sostenible y segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas, así mismo, en el artículo 97 numeral 6 indica que las entidades territoriales podrán disponer de un porcentaje del recaudo para el funcionamiento sostenible, entre estos el transporte no motorizado

Ley 1811 de 2016, por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el

territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito. La anterior ley, busca avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana, siendo directamente el ciclista el beneficiario de la ley, adicional a esto, modifica a través del artículo 8° el artículo 58 de la ley 769 de 2002 sobre las prohibiciones del peatón.

Ley Estatutaria 1618 de 2013, por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad. Por medio de esta ley se busca el efectivo cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, el cual, en relación con la movilidad, indica:

Artículo 14. Acceso y accesibilidad. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizar esto se adoptarán las siguientes medidas:

(...)

1. Las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos, (...).

- Otros instrumentos

Finalmente, es relevante mencionar la Declaración de Estocolmo en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020. En este participaron los Ministros y Jefes de Delegación, incluida la Ministra de Transporte de Colombia, Dr. Ángela María Orozco Gómez, para reafirmar su compromiso con esta agenda. Así mismo, en el documento que resultó del encuentro, estos reconocieron que:

“(...) el objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales (...)”.

Adicionalmente se trazaron 18 objetivos que apuntan a reafirmar el compromiso con los objetivos del 2030 en materia de seguridad vial, y redoblar esfuerzos para alcanzar este propósito. Entre estos, resaltan los siguientes principios como fundamentales e interrelacionados con este proyecto:

- Objetivo 3: “Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público”.

- Objetivo 7: “Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos”.

- Objetivo 11: “Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico”.

5. CONCLUSIÓN

La presente ley busca dar un paso para que el Estado colombiano fortalezca su compromiso con los peatones en el espacio público, sus derechos y su protección. Con esta, se apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de mecanismos que contribuyan a construir la ciudad del futuro, la cual pasa por centrarse en las personas, y no en los vehículos. Finalmente:

A. La ley reivindicará al peatón como el actor vial principal en la jerarquía en la movilidad urbana y rural. Con los nuevos desafíos que presenta el Post Covid-19 para su libre movilidad y las oportunidades que representa en la revitalización de una mejor ciudad para caminar para los niños, mujeres, jóvenes, adultos, ancianos, personas con discapacidad, una ciudad para la gente.

B. La ley para la protección del peatón en Colombia, permitirá exaltar la importancia de la transversalidad de la seguridad vial con equidad, sostenibilidad, perspectiva de género, accesibilidad

universal, salud y medio ambiente bajo los principios de los ODS (Objetivos de desarrollo sostenible).

C. Fortalecerá el trabajo conjunto de la sociedad civil, la académica, empresas privadas, estructuras gubernamentales, medios de comunicación y otros actores directos e indirectos de la dinámica de movilidad a nivel local, nacional e internacional, con el fin de aportar a los objetivos globales trazados por la Asamblea de Naciones Unidas sobre tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global en los años 2021 al 2030, entre ellos, que ayuden a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50% y mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la, aplicación de la leyes para evitar el exceso de velocidad.

6. CONFLICTO DE INTERÉS

Siguiendo lo dispuesto por el artículo 3° de la Ley 2003 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, en que se dispone el incluir “(...) un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286”, se plantea lo siguiente: Por su naturaleza, este proyecto no presenta ninguna situación de conflicto de interés, lo que no exime al congresista que así lo considere de declararse impedido al respecto.

7. BIOGRAFÍA

- Acuerdo Municipal 21 de 2018, *por medio del cual se Promueve e Incentiva la Construcción de Cruces Peatonales Seguros en el municipio de Pereira y se dictan otras disposiciones*. Concejo de Pereira.

- Acuerdo Municipal 84 de 2018, *por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en la ciudad de Medellín*. Concejo de Medellín.

- Alcaldía de Bucaramanga, U. Pontificia Bolivariana, 2018, Plan Maestro de Espacio Público Bucaramanga, Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, Recuperado de: <https://www.bucaramanga.gov.co/la-ruta/wp-content/uploads/2018/06/03-MEP.pdf>

- Andrade Ochoa, S., & Mancera Gutierrez, M. A. (2018). La seguridad vial y los puentes peatonales en México y América Latina. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/336936570_La_seguridad_vial_y_los_puentes_an_ti_peatonales_en_Mexico_y_America_Latina

- Burgen, S, (31 de enero de 2019), Zona libre de tráfico, Roca Gallery, Recuperado de: <http://www.rocagallery.com/es/traffic-free-zone>

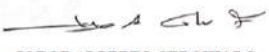
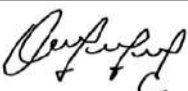
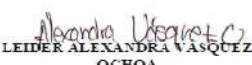
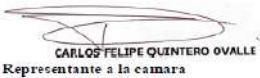
- Comisión Europea, 2010, orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.

- Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020.

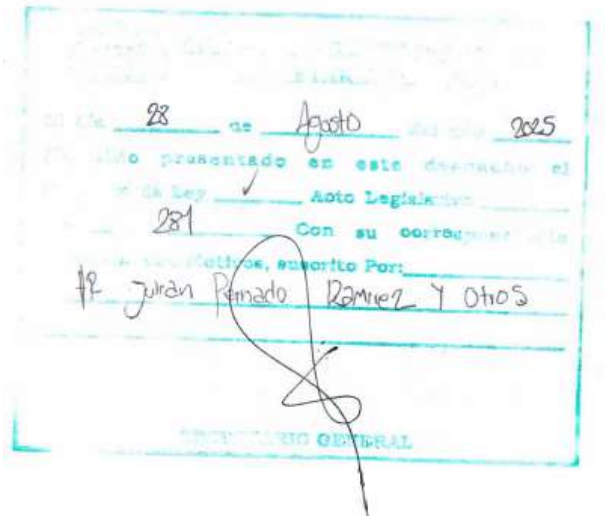
- Despacio & Gea, (2016), Guía ciclo infraestructura para ciudades colombianas, Ministerio de Transporte, Recuperado de: <https://despacio.org/wp-content/uploads/2016/04/Gui%CC%81a-bici-MdT-PPT-de-proceso-20160429-TODA.pdf>
- Dinh-Zarr Bella, 2016, Todos somos peatones: lecciones aprendidas del Foro de Seguridad de Peatones, moviliblog, Recuperado de: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/todos-somos-peatones-lecciones-aprendidas-del-foro-de-seguridad-de-peatones/>
- El País, 2019, La estrategia de pasos coloridos que emplean en Cali para proteger a peatones, Recuperado de: <https://www.elpais.com.co/calila-estrategia-de-pasos-coloridos-que-emplean-en-para-proteger-a-peatones.html>
- Escalada M. Paula, 2018, Las curiosas medidas que están usando en China para evitar la muerte de peatones, La cornica del Quindio, Recuperado de: <https://www.cronicadelquindio.com/noticias/mundo-1/las-curiosas-medidas-que-estn-usando-en-china-para-evitar-la-muerte-de-peatones>
- Giraldo Duque, M.; Echeverri Ramírez, D.; y Diez Villa, H. (s.f.). Puentes peatonales: la culpa es del peatón. Fundapeatón. Recuperado de: <https://fundapeaton.org/2017/02/17/puentes-peatonales-la-culpa-es-del-peaton/>
- Institute for Transportation and Development Policy – ITDP –. (01 de octubre de 2019). Pedestrian Bridges Make Cities Less Walkable. Why Do Cities Keep Building Them?. Recuperado de: <https://www.itdp.org/2019/10/01/pedestrian-bridges-make-cities-less-walkable-why-do-cities-keep-building-them/#:~:text=Statistically%2C%20pedestrian%20bridges%20are%20demonstrably,of%2C%20or%20look%20for%20pedestrians>
- **Ley 1083 de 2006**, por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.
- **Ley 1287 de 2009 la cual se adiciona la Ley 361 de 1997**, por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.
- **Ley 1503 de 2011**, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
- **Ley 1811 de 2016**, por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.
- **Ley 1955 de 2019**, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.
- **Ley 769 de 2002**, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- **Ley Estatutaria 1618 de 2013**, por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.
- Liga Peatonal. (23 de febrero de 2021). Post en Facebook. Recuperado de: <https://www.facebook.com/LigaPatonal/posts/4077538975624628>
- Martínez José L., SF, Bogotá, Bogotá ya cuenta con el primer manual para peatones, Recuperado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/manual-del-peaton-en-bogota>
- Minuto 30. (11 de junio de 2020). FOTO: Puente peatonal de la calle Barranquilla quedó ‘en el recuerdo’, ya fue desmontado. Recuperado de: <https://www.minuto30.com/medellin/infraestructura-medellin-area-metropolitana/puente-peatonal-barranquilla/1058348/>
- NM Noticias.ca., 2019, Montreal adoptará nuevas medidas para proteger a los peatones, Recuperado de: <http://nmnoticias.ca/2019/11/19/montreal-adoptara-nuevas-medidas-para-proteger-a-los-peatones/>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2020a). Boletín Estadístico de Colombia. Fallecidos y Lesionados Serie Nacional. Comparativo ene - nov 2019 – 2020. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de: https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/boletin_mensual_nacional_noviembre.pdf
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2020b). Observatorio. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de: <https://ansv.gov.co/observatorio/>
- ONU. (s.f.). Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- OPS, (4 de mayo de 2017), Reducir la velocidad en zonas urbanas, clave para salvar vidas, Organización Panamericana de la Salud, Recuperado de: https://www.paho.org/uru/index.php?option=com_content&view=article&id=1162:reducir-la-velocidad-en-zonas-urbanas-clave-para-salvar-vidas&Itemid=451
- OPS. (s.f.). Acerca de Seguridad Vial. Recuperado de: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es
- Organización Panamericana de la Salud, 2020, 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, Recuperado de: <https://www.paho.org/es/noticias/3-3-2020-3a-conferencia-ministerial-mundial-sobre-seguridad-vial>
- Ramírez, B.T. (04 de agosto de 2020). Retiran puente peatonal de Avenida Chapultepec. La Jornada. Ciudad de México. Recuperado de: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/08/04/retiran-puente-peatonal-de-avenida-chapultepec-6854.html>
- Redacción Espejo. (30 de abril de 2020). Ayuntamiento retira un tercer puente anti peatonal en Culiacán. Revista Espejo. Recuperado de: <https://revistaespejo.com/2020/04/30/ayuntamiento-retira-un-tercer-puente-anti-peatonal-en-culiacan/>

- Robles, A, (5 de enero de 2017), El arquitecto en las (nuevas) grandes ciudades peatonalizadas, Fundación Arquia, Recuperado de: <https://blogfundacion.arquia.es/2017/01/el-arquitecto-en-las-nuevas-grandes-ciudades-peatonalizadas/>
- Vizoso, S, (22 de junio de 2018), La ciudad que mejoró su aire al pensar en sus peatones, El País, Recuperado de: https://elpais.com/politica/2018/06/07/actualidad/1528378617_230832.html
- Zamarrón, H. (29 de diciembre de 2016). Por primera vez quitan puente “anti peatonal” en la CdMx. Milenio. Ciudad de México. Recuperado de: <https://www.milenio.com/estados/por-primera-vez-quitan-puente-antipeatonal-en-la-cdmx>
- Zavala Jhorman, 2019, ¿Un cruce peatonal que se levanta para proteger a los peatones?, Nitro PE., Recuperado de: <https://www.nitro.pe/el-urbano/un-cruce-peatonal-que-se-levanta-para-proteger-a-los-peatones.html>
- Cepeda. Manuel. 1997. Los derechos fundamentales en la Constitución de 1991, Editorial Temis.

De los honorables Congressistas,

 Julian Peinado Ramirez Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal	 Anibal Gustavo Hoyos Franco Representante a la Cámara por Risaralda Partido Liberal
 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira	 JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde	 JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento del Meta
 GERMÁN ROGELIO ROZO ANÍS Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA Representante a la Cámara por Bogotá
 LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA Representante a la Cámara por Cundinamarca- FACTO HISTORICO	 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara CITREP 2- Arauca
 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante a la cámara Departamento del Cesar	 DUVALIER SÁNCHEZ ARANGO. Representante a la Cámara por el Valle del Cauca. Partido Alianza Verde.
 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante A la Cámara Departamento del Magdalena	 Lorena Ríos Cuéllar Senadora de la República Partido Colombia Justa Libres


DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por
Antioquia



PROYECTO DE LEY NÚMERO 282 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se establecen medidas para promover, difundir y facilitar el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., agosto de 2025.
Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE
Secretario General
Honorable Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley, *por medio de la cual se establecen medidas para promover, difundir y facilitar el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones.*

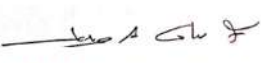
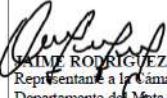
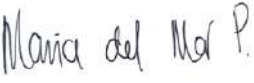
En el marco de las funciones constitucionales y legales que me asisten en calidad de Representante a la Cámara, me permito radicar el Proyecto de Ley, *por medio de la cual se establecen medidas para promover, difundir y facilitar el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones.*

En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto constitucional y legalmente para tales efectos.

Cordialmente,


Julian Peinado Ramirez
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Liberal


Anibal Gustavo Hoyos Franco
Representante a la Cámara por Antioquia
Partido Liberal

 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira	 JEZMI LIZETH BARRAZA ARCAUT Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde	 JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento de Meta
 MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA Representante a la Cámara por Bogotá	 ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara Departamento del Guainía
 LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA Representante a la Cámara por Cundinamarca- PACTO HISTÓRICO	 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara CITREP - Arauca
 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante a la Cámara Departamento del Cesar	 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante A la Cámara Departamento del Magdalena

PROYECTO DE LEY NÚMERO 282 DE 2025
CÁMARA

por medio de la cual se establecen medidas para promover, difundir y facilitar el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones.

(Ley de Lenguaje Claro)
El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto promover el uso y el desarrollo de un lenguaje claro en los documentos, procesos, comunicaciones, trámites, servicios y otros procedimientos administrativos que se generen hacia la ciudadanía por parte de las entidades públicas y demás señalados en el artículo 5º de la Ley 1712 de 2014 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya.

Así mismo, las entidades públicas y demás señalados en el artículo 5º de la Ley 1712 de 2014 deberán tener en cuenta la Ley 1381 de 2010 para facilitar el acceso y la comprensión de la información pública de todas las personas en el territorio nacional, esto con el fin de reducir costos, eliminar barreras y cerrar brechas entre el Estado y la ciudadanía.

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

a) Lenguaje claro. El lenguaje claro es una práctica comunicativa oral o escrita orientada a la relación entre el Estado y la ciudadanía que se

caracteriza por ser sencilla, directa, clara y concreta, sin tecnicismos innecesarios, de manera que el objeto del intercambio comunicativo sea comprensible, útil y eficiente, garantizando la transparencia de la información.

Una comunicación está en lenguaje claro cuando su contenido y estructura permite que los destinatarios puedan encontrar fácilmente lo que necesitan, comprendan el porqué de la información, la entiendan y puedan usarla para tomar decisiones y satisfacer sus necesidades.

En caso de ser imprescindible el uso de un lenguaje técnico y especializado, las entidades deberán realizar la contextualización de la información de tal manera que le permita al ciudadano entender el alcance de la información que allí reposa.

b) Lectura fácil. La lectura fácil es un método de adaptación de documentos con enfoque diferencial y contenidos de interés público e información compleja, complementario al lenguaje claro, que pretende ayudar a las personas con dificultades de comprensión lectora a entender la información dirigida al conjunto de la ciudadanía, con un enfoque diferencial que no abarca siempre el lenguaje claro.

La lectura fácil se dirige especialmente hacia colectivos en situación o riesgo de exclusión social: personas mayores, personas en situación de discapacidad cognitiva u otras que dificulten la lectocomprensión de contenidos, personas con baja alfabetización, cualificación o migrantes recientes con poco conocimiento del idioma y/o personas pertenecientes a grupos étnicos. Su objetivo es crear entornos comprensibles y eliminar las barreras de comprensión, fomentando el aprendizaje. la participación e inclusión social.

Artículo 3º. Prácticas y estrategias para la implementación del lenguaje claro. Las entidades señaladas en el artículo 5º de la Ley 1712 de 2014 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya deberán implementar prácticas y estrategias de lenguaje claro y lectura fácil en aras de facilitar el acceso a la información pública y de reducir costos y cargas para el ciudadano, respetando las garantías sobre los derechos lingüísticos establecidos en la Ley 1381 de 2010.

Los jueces y magistrados deberán procurar que las providencias judiciales que producen permitan al lector identificar fácilmente los puntos más relevantes que llevaron a tomar la decisión, así como lograr la mejor comprensión de la parte resolutive de los fallos, sin perjuicio del lenguaje técnico y especializado que se requiera para cada caso.

Parágrafo 1º. El Gobierno nacional, en cabeza del Departamento Administrativo de la Función Pública, expedirá en un término de hasta doce (12) meses los lineamientos generales para que las entidades del Estado, tanto descentralizadas por servicios como territorialmente, incorporen estrategias de lenguajes claros, accesibles e incluyentes en sus diversas prácticas de relacionamiento con las ciudadanías.

Parágrafo 2°. Los lineamientos que se expidan para tal efecto deberán atender y garantizar el reconocimiento, la protección y el desarrollo de los derechos lingüísticos, individuales y colectivos de grupos étnicos con tradición lingüística propia, consagrados en la Ley 1381 de 2010.

Parágrafo 3°. El Departamento Nacional de Planeación y el Departamento Administrativo de la Función Pública deberán participar en el proceso de reglamentación que realice el Gobierno nacional de la presente ley y ofrecerán lineamientos conjuntos para que las demás entidades del Estado implementen estrategias de lenguaje claro.

Artículo 4°. *Objetivos del Lenguaje Claro.* Las estrategias de lenguaje claro deberán contribuir a la materialización de los siguientes objetivos:

- a) Garantizar el ejercicio de los derechos de la ciudadanía.
- b) Facilitar los procesos de relacionamiento entre las entidades del Estado y la ciudadanía.
- c) Contribuir al fortalecimiento de la confianza de la ciudadanía con los asuntos públicos.
- d) Dinamizar los ejercicios y procesos comunicativos entre las entidades del Estado y la ciudadanía.
- e) Reducir costos y cargas para la ciudadanía.
- f) Reducir costos y cargas administrativas y de operación para las entidades públicas.
- g) Aumentar la eficiencia en la gestión de las solicitudes de los ciudadanos.
- h) Reducir el uso de intermediarios.
- i) Fomentar un ejercicio efectivo de rendición de cuentas por parte del Estado.
- j) Promover la transparencia y el acceso a la información pública.
- k) Facilitar el control ciudadano a la gestión pública, la participación ciudadana y la inclusión social.

Artículo 5°. *Formación y capacitación.* Para cumplir con los propósitos de la presente ley, las entidades señaladas en el artículo 5° de la Ley 1712 de 2014, o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, implementarán directrices de capacitación y formación a los servidores públicos en lenguaje claro.

La Escuela Superior de Administración Pública, ESAP en coordinación del Departamento Nacional de Planeación Departamento Administrativo de la Función Pública, liderarán el proceso de formación y capacitación sin perjuicio de que otras Instituciones de Educación Superior y organizaciones de la sociedad civil puedan participar en ellos.

Parágrafo. La Escuela Superior de Administración Pública, ESAP cuenta con veinticuatro (24) meses contados a partir de la expedición de la presente ley para determinar

los mecanismos de formación y capacitación respectivos.

Artículo 6°. *Informes de seguimiento.* Las entidades señaladas en el artículo 5° de la Ley 1712 de 2014, o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, deberán incluir en el informe de rendición de cuentas que elaboren en cada vigencia con base en la normatividad vigente, los reportes en las plataformas o modelos públicos que se destinen para ello y una sección del estado de cumplimiento de la presente ley.

Parágrafo. Con el objetivo de optimizar los mecanismos de reporte de información existentes y evitar cargas administrativas adicionales, los informes de seguimiento de los que trata el presente artículo podrán ser incluidos en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG) y/o en el Formulario Único de Reporte de Avance en la gestión (FURAG).

Artículo 7°. *Versión de lectura fácil en los informes de rendición de cuentas.* Con el objetivo de promover la consulta y uso efectivo de la información contenida en los informes que proveen las entidades públicas y teniendo en cuenta los lineamientos conceptuales y metodológicos para formular e implementar estrategias de rendición de cuentas del Departamento Administrativo de la Función Pública o quien haga sus veces, los sujetos obligados en la Ley 1712 de 2014, o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, promoverán la difusión de los informes de rendición de cuentas en versión de lectura fácil. Este ejercicio de difusión se hará con el propósito de invitar al ciudadano a consultar la gestión realizada en formatos más accesibles, con recursos físicos y audiovisuales que permitan comprender más fácilmente los diferentes documentos e información.

Artículo 8°. *Informes de gestión en versión pedagógica y de fácil lectura.* Con el fin de garantizar el derecho al acceso a la información y el principio de transparencia, los informes de gestión que las entidades señaladas en el artículo 5° de la Ley 1712 de 2014, o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya deberán redactarse de manera que cualquier persona, incluyendo aquellas en situación de discapacidades puedan comprender fácilmente su contenido.

Por lo tanto, estas entidades deberán proporcionar una versión pedagógica y de fácil lectura de los informes de gestión, junto con la versión estándar, para garantizar el control social y la accesibilidad de la información a toda la ciudadanía.

Artículo 9°. *Uso del lenguaje claro y lectura fácil en los planes de acción de Estado Abierto.* El Comité de Estado Abierto de Colombia propenderá por el uso del lenguaje claro y lectura fácil en la construcción y mesas de cocreación con los actores de la sociedad civil.

El uso del lenguaje claro y lectura fácil deberá contribuir al mejoramiento y entendimiento de los estándares de gobierno abierto tales como:

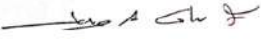
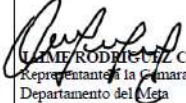
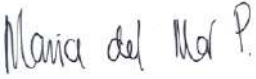
transparencia, participación ciudadana, rendición de cuentas e innovación pública.

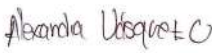
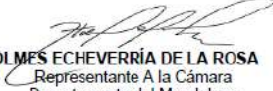
Por lo tanto, estas entidades deberán proporcionar una versión pedagógica y de fácil lectura de los informes de gestión, junto con la versión estándar, para garantizar el control social y la accesibilidad de la información a toda la ciudadanía.

Artículo 10. Mecanismos y herramientas para personas en situación de discapacidad. El Estado deberá garantizar los mecanismos y herramientas para que los documentos, procesos, comunicaciones, trámites, servicios y otros procedimientos administrativos sean accesibles a la población en situación de discapacidad siguiendo los parámetros del método lectura fácil en redacción, estructura, diseño y presentación.

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

De los honorables Congresistas,

 Julián Peinado Ramírez Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal	 Anibal Gustavo Hoyos Franco Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal
 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira	 JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde	 JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento del Meta
 MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA Representante a la Cámara por Bogotá	 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara CITREP 4 - Arauca

 LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA Representante a la Cámara por Cundinamarca- PACTO HISTÓRICO	 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante A la Cámara Departamento del Magdalena

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Problema y objetivo del proyecto

El problema principal que buscamos resolver con la presente ley es la desconfianza y la distancia institucional que el lenguaje oscuro y difícil de comprender que el Estado utiliza con los ciudadanos.

En la relación entre personas y organizaciones, sean públicas o privadas, debe primar un diálogo y una comunicación que resulten eficaces para ambas partes, se entiendan y nutran sus perspectivas. De esta forma, el lenguaje claro resulta una herramienta que permite generar la confianza necesaria para construir ese diálogo, elimina las cargas administrativas innecesarias que tienen que sufrir a diario los ciudadanos y funciona para solucionar con mayor prontitud los trámites e inconvenientes que se presentan ante las entidades del Estado.

De acuerdo con la bibliografía y la experiencia internacional revisada, el lenguaje claro permite la garantía de un derecho de toda persona *a comprender*. Este resulta necesario para que los individuos adquieran un conjunto de criterios mínimos para tomar decisiones sobre todo aquello que les afecta. Como se ha referido el catedrático de derecho administrativo español, Juli Pocen Solé, en el marco de los principios del buen gobierno y el derecho a una buena administración, las entidades tienen un deber intrínseco de hacerse comprender por y ante los ciudadanos; de esto se trata el lenguaje claro.

De esta forma, el objetivo del proyecto es que la información pública sea accesible y oportuna, pero también clara y comprensible y que además contribuya a que el ciudadano pueda encontrar lo que busca, entender lo que encuentra y usarlo de forma fácil y rápida, para el goce efectivo de sus derechos y para la satisfacción plena de sus necesidades.

Antecedentes

En el marco de diversos esfuerzos y arreglos institucionales orientados hacia la renovación y modernización de los procesos estructurales de la Administración Pública, el Estado colombiano se ha preocupado por introducir el enfoque del lenguaje claro para ser más eficiente y reducir las cargas administrativas. Sin embargo, dicha tarea se ha realizado de manera interna o individual por parte de diferentes entidades públicas lo ha hecho de manera accesoria al interior de programas y políticas de rendición de cuentas, transparencia, información pública y participación ciudadana.

Ahora bien, se han aprobado diferentes documentos por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) desde el 2010 haciendo referencia a la Política de Rendición de Cuentas de la Rama Ejecutiva a la Ciudadanía y a la Política Nacional de Eficiencia Administrativa al Servicio del Ciudadano. *Su contenido resalta la necesidad de que la información entregada a la ciudadanía deba ser comprensible, actualizada, oportuna, disponible y completa.*

Como resultado de los intentos por “traducir el lenguaje administrativo a un lenguaje más cotidiano para fomentar la participación ciudadana”, se elaboró la Guía de lenguaje ciudadano para la Administración Pública colombiana bajo el liderazgo del *Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP) y la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP).*

Por su parte, el Congreso de la República expidió la Ley 1712 de 2014 “Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”, la cual contribuyó a la *“divulgación de la información pública en diversos idiomas y lenguas y elaboración de formatos alternativos comprensibles”* para facilitar el uso de la información de las personas. De la misma manera, de la revisión de la constitucionalidad de la ley la Corte Constitucional, en la Sentencia C-274 de 2013, señaló que *“no basta con informar. Las obligaciones que se le imponen a los sujetos que deben brindar información deben hacer un esfuerzo en centralizar y unificar la información que sea de interés público reduciéndola a un lenguaje sencillo y comprensible para los ciudadanos”*.

En el 2015, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) publicó la “Guía de Lenguaje Claro para Servidores Públicos colombianos”. El objetivo de la guía es que las entidades del Estado utilicen un lenguaje claro y efectivo en sus mensajes a la ciudadanía, así mismo, da pautas sobre el manejo adecuado del lenguaje para comunicar de manera clara y efectiva las tareas que adelantan las distintas entidades públicas.

En virtud de lo anterior, se puede asegurar que Colombia registra unos antecedentes valiosos en la tarea por introducir un lenguaje claro en la administración pública, con el fin de que el ejercicio de derechos por parte de los ciudadanos sea efectivo.

Conveniencia del proyecto de ley.

“La escritura clara es un derecho civil”. Al Gore, 1998.

¿Qué es el lenguaje claro?

Se trata de comunicar de una forma clara y simple para que el mayor número posible de personas que tengan acceso a lo que se escribe, pueda encontrar lo que necesita; entender lo que encuentra y usar lo que encuentra para satisfacer sus necesidades. No por lo anterior, el lenguaje claro es simplista, básico o inculto, por el contrario este tipo de escritura tiene que ver con la forma en que se comunica y la eficiencia y claridad de la misma.

El éxito del lenguaje claro se determina en que sea fácil de leer, entender y usar e involucra mucho más que simplemente palabras sencillas y oraciones cortas.

El lenguaje claro puede ser utilizado en textos de diversas categorías: leyes y documentos gubernamentales, en áreas legales y del derecho, en el sector financiero, en los negocios y entidades que prestan atención a la ciudadanía así como también en textos de carácter científico. En Sudáfrica, por ejemplo, el Estatuto de Protección al Consumidor en su artículo 22 establece el “Derecho a la información en lenguaje claro y comprensible”. Por lo que se convirtió en obligación para las entidades del sector financiero entregar documentos al consumidor en lenguaje claro.

En 2010, Estados Unidos se convirtió en el primer país en legislar sobre la materia. El Congreso aprobó el “Plain Writing Act” para mejorar la efectividad y responsabilidad de las Agencias Federales hacia el público mediante la promoción de la comunicación clara desde el Gobierno para el uso y entendimiento del público.

Se hace evidente cómo el lenguaje claro no está limitado al sector privado o al sector legal, hablar en lenguaje claro es competencia y responsabilidad de todos.

¿Cuáles son los beneficios del lenguaje claro?

Son múltiples los beneficios reconocidos al uso del lenguaje claro. A nivel estatal reduce el uso de intermediarios, aumenta la eficiencia y eficacia en la gestión de las solicitudes de los ciudadanos, promueve la transparencia y el acceso a la información, facilita el control y la participación ciudadana y fomenta la inclusión social para grupos con discapacidad.

Escribir con lenguaje claro genera certeza sobre lo que se está leyendo, la información que no se escribe de forma clara exige que se tenga que reescribir o aclarar, generando así más tiempo y recursos para explicar lo que desde un principio se quería transmitir.

Comunicar con lenguaje claro nos ayuda a ahorrar costos administrativos y costos de los trámites de peticiones, quejas y reclamos. Transformar leyes y algunos textos de consulta general a lenguaje claro es un proceso que ya han realizado varios países y que genera algunos costos en el corto plazo, pero que genera beneficios y ahorro en el largo plazo.

Se ha evidenciado que la comunicación tradicional del ámbito jurídico y la que proviene de las entidades estatales no comunica correctamente; y que el lenguaje claro sí mejora el entendimiento de los lectores. De igual forma se ha señalado que los documentos jurídicos, incluso los más complejos, se pueden escribir en lenguaje claro sin perder la exactitud y precisión.

A nivel empresarial, han sido incuestionables los beneficios de usar lenguaje claro. Al comunicarse con los clientes de una forma clara y precisa se ahorra tiempo y dinero ya que se reducen, por ejemplo, las llamadas solicitando ayuda o con ciertos procedimientos, y de esta forma se reducen los recursos que se deben disponer para atender este tipo de solicitudes haciendo más competitiva la compañía.

El lenguaje claro en el legislativo

Las normas son parte fundamental del Estado. A través de estas se establecen reglas y lineamientos para la sociedad. Sirven también como mecanismo de control y limitación a conductas dentro de la sociedad. Por vía de estas se amparan los derechos de todos, por lo que el Estado debe velar por que las leyes sean claras y de fácil comprensión.

Quienes redactan las leyes deben pensar para quiénes las escriben y sobre todo que quienes

deben comprender el texto que se está redactando son los ciudadanos y no únicamente los grupos especializados de algún sector, el Gobierno o incluso los mismos congresistas.

El propósito de la legislación es ser comunicada de manera exitosa, la claridad requiere simplicidad y precisión. Cuando los ciudadanos se encuentran ante una ley, tienen la expectativa de poder entenderla plenamente y encontrar una solución a sus necesidades.

El rol del lenguaje claro en la relación entre ciudadanía e instituciones públicas

Es necesario transformar la relación entre las instituciones públicas y los ciudadanos. Hay que acercar el Estado al ciudadano y una de las formas más efectivas de hacerlo es fomentando la transparencia. Uno de los propósitos esenciales del Estado es garantizar el

goce efectivo de derechos y el cumplimiento de deberes de los ciudadanos, por lo que tiene el deber de transmitir de forma clara la información sobre sus trámites y servicios.

El lenguaje claro en Colombia

- En Colombia, el Gobierno ha encontrado que las entidades públicas deben utilizar lenguaje claro porque:

- Es una necesidad que el ciudadano comprenda la información pública y la utilice para ejercer sus derechos, con base en acuerdos sobre lo que entendemos por determinado asunto de interés común.

- Es una obligación hacerse entender por el ciudadano: el servidor público trabaja para la gente, para el ciudadano, a quien presta un servicio, informa y le rinde cuentas sobre lo que es de todos.

- Es una ventaja: enriquece la gestión, el punto de vista del ciudadano, habla del resultado que se debe presentar como servidor público, lo evalúa, le sugiere ajustes, le confirma el camino.

De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), en los resultados de la encuesta de 2012, tan sólo el 44% de los encuestados se declaró satisfecho con el lenguaje y la forma de expresarse de los funcionarios que atendieron sus solicitudes o requerimientos. Adicionalmente, el 37% se declaró satisfecho con la “claridad en el proceso de trámites o servicios a realizar”.

En el año 2018 el DNP lanzó un Curso de Lenguaje Claro para servidores públicos, pues encontró que el 90% de los colombianos considera que la Administración Pública no se comunica de manera clara y comprensible²

² Entrevista Luis Fernando Mejía (ex Director DNP). Funcionarios públicos volverán a clases para mejorar su comunicación. En línea: <https://www.rcnradio.com/educacion/funcionarios-publicos-volveran-clases-para-mejorar-su-comunicacion>

La percepción de los ciudadanos respecto a la gestión de trámites y servicios provistos por las entidades del Estado manifiesta:

- Información incompleta y poco precisa.
- Uso de palabras técnicas, siglas y extranjerismos.
- La información proporcionada por las entidades no corresponde con la realidad de los trámites y servicios.

Con el objeto de hacer más claro el lenguaje al interior de las entidades públicas, entre otros, el Gobierno Colombiano se comprometió a través del Open Government Partnership (2012), con alcanzar la meta del “lenguaje claro al ciudadano y la calidad de la información” el cual busca que la información publicada por las entidades cumplan con estándares de: funcionalidad, confiabilidad, utilidad, relevancia, credibilidad, accesibilidad, oportunidad, coherencia, aplicabilidad, no redundancia, pertinencia, disponibilidad, interpretabilidad y comparabilidad. Así mismo se deberán generar directrices y apoyo en capacitación a los servidores públicos para que el lenguaje con que se brinde la información sea claro y de fácil recordación para el ciudadano (estrategia plain language). Este proyecto de ley está encaminado para contribuir con el alcance de esa meta.

Es claro entonces que pese a los esfuerzos realizados para mejorar la comunicación entre el Estado y la ciudadanía y los lineamientos y compromisos sobre lenguaje claro, en Colombia se siguen evidenciado dificultades en el cómo se comunica. Se hace necesario entonces reforzar legalmente la materia para alcanzar los compromisos adquiridos en este campo y conseguir así que los ciudadanos comprendan efectivamente lo que leen y se les comunica garantizando de esta forma el goce efectivo de sus derechos.

Red de Lenguaje Claro Colombia

En octubre de 2018 se firmó un Acuerdo de Intención (sin fines de lucro) para crear en Colombia la Red de Lenguaje Claro (Red LC – Colombia). El objetivo de este acuerdo es *generar iniciativas, proyectos y medidas que promuevan, difundan y faciliten el uso del lenguaje claro al interior de las entidades públicas de la rama ejecutiva, legislativa y judicial, como también en los organismos autónomos e independientes del Estado*³.

El Departamento Nacional de Planeación, la Cámara de Representantes, el Instituto Caro y Cuervo, la Universidad Eafit y la Universidad de los Andes iniciaron este proyecto y hasta el momento, se han adherido a la Red la Universidad Icesi, la Universidad del Norte, la Veeduría Distrital de Bogotá y la firma de abogados Peña & Asociados.

³ Acuerdo de Intención firmado entre el Departamento Nacional de Planeación, la Cámara de Representantes, el Instituto Caro y Cuervo, la Universidad Eafit y la Universidad de los Andes.

El conjunto de estas entidades tiene como responsabilidad, lograr la apropiación social e institucional del lenguaje claro. Para lograrlo, cada una de las entidades que pertenecen a la Red designan un grupo de personas que se reúnen periódicamente para:

1. Utilizar lenguaje claro en los documentos y/o iniciativas, escritas o audiovisuales, que emanen de las partes constituyentes y adherentes;

2. Promover y difundir el uso del lenguaje comprensible tanto al interior de las partes constituyentes y adherentes, como en otras instituciones públicas o privadas con las cuales se relacionen;

3. Intercambiar información necesaria para la mejor realización de los compromisos anteriores;

4. Generar espacios de promoción a nivel nacional e internacional de la estrategia de Lenguaje Claro (encuentros académicos, mesas de trabajo interinstitucionales, campañas de comunicación a través de redes sociales o páginas web, etc.), lo que no compromete recursos financieros de las entidades participantes.

5. Desarrollar iniciativas de innovación, difusión, medición, cualificación, evaluación y gestión del conocimiento en lenguaje claro.

La Red LC – Colombia ha servido como plataforma para compartir conocimientos, habilidades y experiencias del lenguaje claro y también para incentivar el interés de otras entidades públicas en la promoción y uso del lenguaje claro.

El lenguaje claro proporciona:

1. **Efectividad e impacto del mensaje.** Si se utiliza un lenguaje claro, el mensaje llegará a su destinatario y éste lo comprenderá. Por ello, el impacto del mensaje será mayor si utiliza un lenguaje comprensible porque resultará accesible y es preferido por su lector o escuchante.

2. **Seguridad frente a ambigüedad.** Hay seguridad en la comprensión cuando no hay varias posibles interpretaciones, en especial, malas interpretaciones que induzcan a error.

3. **Localización de la información.** En un enunciado claro debe poder identificarse con claridad el mensaje, y dentro de él, la idea principal de la secundaria.

4. **Reducción de tiempo y costes evitando conflictos.** Si el mensaje es claro, no necesita dedicar otros recursos a volver a explicar lo que no se entiende. Se evitan conflictos que pueden acabar en los tribunales para buscar responsabilidades por la falta de claridad, en contratos, normas, etc.

5. **Reducción de la discrecionalidad,** impulso de la transparencia y refuerzo de la democracia.

6. **Generación de confianza.** Lo que no entendemos nos produce desconfianza. Lo que entendemos, genera esa confianza. Así, el cumplimiento de las obligaciones ciudadanas será consecuencia directa de la generación de confianza

en las instituciones, lo que pasa por la exposición clara de normas justas.

Experiencia comparada

En Canadá, el Departamento de Educación recopiló experiencias de los departamentos gubernamentales en cuanto a las estrategias para adoptar lenguaje claro y editó una guía para promover su uso en todos los niveles de gobierno.

En España, el Ministerio de Administraciones Públicas promovió el uso del lenguaje llano entre las agencias gubernamentales para construir una identidad plural, superando barreras que generan las diferentes lenguas que se hablan en ese país.

En Estados Unidos, a partir del mandato presidencial de Bill Clinton, se han constituido redes de acción en varias instituciones del Gobierno Federal y en los gobiernos estatales con la intención de mejorar la comunicación y las normas que los ciudadanos deben acatar.

En el Reino Unido, se han llevado a cabo proyectos para simplificar normas y trámites relacionados con el pago de impuestos y recientemente se ha impulsado el uso de lenguaje claro en la información contenida en las páginas gubernamentales.

En Suecia, el Gobierno central a través del Ministerio de Justicia ha promovido la comunicación efectiva entre la administración pública y la sociedad por más de 30 años⁴.

España

Santiago Muñoz Machado, catedrático de Derecho Administrativo en España y Secretario de la Real Academia Española (RAE), ha sostenido que, en el mundo del derecho, tanto el teórico como el aplicado en leyes y sentencias, se ha asumido la claridad como un deber y también como un derecho que tienen los ciudadanos⁵. En su país, España, incluso desde la Corona, demandan cada vez, con más insistencia, un lenguaje claro y riguroso en el periodismo y en el ámbito público.

Basados en la convicción de que “sin lenguaje claro no existen sociedades democráticas” y que “es, sencillamente, una exigencia de justicia, porque resulta imprescindible para que los afectados en cada campo puedan ejercer su autonomía, que supone comprensión y posibilidad de participación activa”⁶., en España, y básicamente en la Unión

⁴ De Sousa Rodrigues, Giovanna. 2015. El lingüista en el Parlamento. EN: Gordejuela Senosiáin, A., Izquierdo Alegría, D., Jiménez Berrio, F., De Lucas Vicente, A. y M. Casado Velarde (eds.) (2015): Lenguas, lenguaje y lingüística. Contribuciones desde la Lingüística General. Pamplona: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra. ISBN: 978-84-8081-478-2.

⁵ El País. España. 20 de enero de 2017. La claridad de los textos es un deber de los juristas. Consultado el 30 de junio de 2017. http://politica.elpais.com/politica/2017/01/24/actualidad/1485287452_141787.html

⁶ El Mundo. España. 3 de mayo de 2017. La reina pide un lenguaje claro y riguroso en el periodismo y ámbito público. Consultado el 30 de junio de 2017.

Europea, existen muy diversos mecanismos que tienen como objeto principal, eliminar barreras de accesibilidad cognitiva y erradicar el lenguaje judicial hermético, obscuro y poco claro.

Reino Unido

En el año 1997, el Comité de Administración Pública del Reino Unido (Public Administration Select Committee, PASC) ordenaba que de ahora en adelante las leyes que se aprobaran en el Parlamento británico debían estar escritas en un inglés sencillo y proponía la reescritura de algunos documentos gubernamentales⁷. El objetivo: prescindir de un lenguaje arcaico que no entienden la mayoría de los ciudadanos.

Con este punto de partida se han instaurado grupos como el “International Plain Language Working Group” (IPLWG), un proyecto global que está compuesto por diferentes asociaciones en el mundo y cuyo trabajo se ha venido concentrando desde 2009 en varias iniciativas: i) la definición de lenguaje claro; ii) el establecimiento de normas sobre lenguaje claro; iii) el diseño de una institución internacional de lenguaje claro; iv) la formación y certificación para profesionales; v) la investigación y publicaciones relacionadas con el lenguaje claro y; vi) la promoción del lenguaje claro.

México

De acuerdo con la Guía de Lenguaje Claro para Servidores Públicos de Colombia emanada del Departamento Nacional de Planeación, en cuyo contenido aparecen algunos antecedentes internacionales, México se convirtió en el primer país de habla hispana en adoptar como política pública la utilización de un lenguaje claro en las comunicaciones entre el Gobierno y los ciudadanos⁸

El Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 del gobierno de Vicente Fox establece que la información que transmiten las dependencias y entidades gubernamentales debe ser “comprensible [...], confiable, clara y veraz” (Guzmán, 2012, pág. 13)⁹

Para dar desarrollo a lo anterior, la Secretaría de la Función Pública, SFP, (lo que para los colombianos sería el Departamento Administrativo de la Función Pública, DAFP) elaboró el Manual de Lenguaje Claro de México, cuya tesis central es que “el Gobierno tiene la obligación de proporcionar a los ciudadanos, información clara y entendible que fomente la transparencia, la rendición de cuentas y la mejora de la gestión”. El uso de un lenguaje claro y accesible orientado a las necesidades de

información de todos los mexicanos, fortalece el entendimiento, la transparencia y la certeza jurídica, sostiene la SFP.

Chile y Argentina

Chile y Argentina se configuran como los grandes referentes actuales en materia de lenguaje claro. “Los esfuerzos para promover el uso de lenguaje claro en Chile los dirige la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN), que ha venido desarrollando diferentes servicios y productos destinados a facilitar el acceso y la comprensión de las leyes”¹⁰

En 2003, la Biblioteca del Congreso Nacional presentó el programa “LEY FÁCIL”, una iniciativa que busca que los ciudadanos puedan comprender con mayor facilidad las normas aprobadas por el Congreso. Así, los ciudadanos acceden a las leyes en un lenguaje simple, claro y directo. El programa, diseñado en distintos formatos y medios, toma en cuenta las características de sus audiencias, como los invidentes, las lenguas originarias y los estilos de comprensión de los textos (Ferreiro, 2012)¹¹

Pero, eso sí, las iniciativas trascienden el ámbito legislativo. Desde el año 2016, la Comisión de Lenguaje Claro, creada en el seno del Poder Judicial de la República de Chile, convoca al Concurso Nacional de Sentencias en Lenguaje Claro, cuyo objeto es el de distinguir y reconocer al juez que haya redactado una sentencia en lenguaje claro que garantice su fácil comprensión por parte de los usuarios.

En la convocatoria de ese concurso, el primero, se puede leer:

El Poder Judicial de Chile, a través de su Comisión de Lenguaje Claro, en cumplimiento del mandato constitucional y las convenciones suscritas por el Estado de Chile y consciente del rol que le cabe en la comunicación con la ciudadanía y con el propósito de reconocer la labor de aquellos que redactan sus sentencias en lenguaje claro y sencillo (también llamado “lenguaje claro o ciudadano”), convoca a todos y todas los interesados: usuarios (as), abogados (as), académicos (as), estudiantes, funcionarios (as), magistradas (os) del país para participar en el Primer Concurso Nacional de Sentencias Redactadas en Lenguaje Claro.

La experiencia de Chile también es rescatada junto a la de otros países por Giovana de Sousa Rodrigues en su trabajo “El Lingüista en el Parlamento”, destacando que allí, la Presidencia del Senado comenzó a impulsar el uso de Lenguaje Ciudadano para contribuir a la transparencia y eficacia de las leyes; elemento clave en la consolidación democrática.

Claudia Poblete Olmedo, Profesora y Jefa de Departamento de Comunicación y Habilidades profesionales de la Escuela de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, y además, Representante de Clarity International en

<http://www.elmundo.es/cultura/2017/05/03/5909c430e2704ef2338b464f.html>

⁷ Departamento Nacional de Planeación de Colombia, DNP. 2015. Guía de lenguaje claro para servidores públicos en Colombia. Bogotá.

⁸ Departamento Nacional de Planeación de Colombia, DNP. 2015. Guía de lenguaje claro para servidores públicos en Colombia. Bogotá.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*

Chile, entiende “que la transparencia no pasa solo por poner en la web los datos de gastos o ingresos o subir más y más documentos de libre acceso, sino que esa información [sea] comprensible para los ciudadanos”¹²

Sobre el caso de su país, la profesora Poblete sostiene que el Poder Judicial chileno tomó la delantera y partió con una propuesta interna de proyecto de “Simplificación de resoluciones judiciales” que se concretó en una Comisión de Lenguaje permanente en la Corte Suprema.

Así las cosas, se produce un “giro” en las instituciones públicas chilenas. De esta forma, comenzamos a reunirnos un grupo de servidores públicos cuyo interés era y es cómo lograr que los contenidos y documentos de acceso público fueran comprensibles para los ciudadanos. Realizamos cursos, dimos charlas, todo de forma voluntaria. El sueño era crear una red de instituciones públicas que demostraran y trabajaran en pro del **derecho a comprender**.

Luego de dos años de reunirnos y convencer a nuestras instituciones que el lenguaje claro se necesita para profundizar la democracia, para aumentar la confianza de las personas en sus instituciones, entre otras cosas, llegamos a la firma de un acuerdo en marzo de 2017 que suscribieron seis de las más importantes instituciones públicas de Chile (Corte Suprema, Contraloría General de la República, Cámara de Diputados, Biblioteca del Congreso Nacional, Consejo para la Transparencia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso), el que entre sus intenciones señala:

- “Consolidar una Red de Lenguaje Claro (Red-LC) al interior de sus instituciones y promoverla en otros órganos públicos;
- Utilizar lenguaje claro en los documentos y/o iniciativas, escritas o audiovisuales, que emanen de las partes firmantes;
- Promover y difundir el uso del lenguaje comprensible al interior de las entidades firmantes, como en otras instituciones públicas con las cuales se relacionen;
- Elaborar estándares de lenguaje claro y comprensible que sean considerados por los distintos organismos del Estado en la redacción de normas y de documentos públicos”.

A dos meses de la firma del acuerdo, se nos suma el **Poder Ejecutivo** a través de sus oficinas de transparencia, lo que constituye un segundo hito¹³.

Fundamento constitucional, internacional y legal de la iniciativa

El proyecto de ley que ahora se presenta y se pone a consideración del Congreso de la República de

Colombia encuentra principalmente su fundamento constitucional en los siguientes artículos de la Carta Política.

Artículo 15. Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas.

En la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución.

La correspondencia y demás formas de comunicación privada son inviolables. Sólo pueden ser interceptadas o registradas mediante orden judicial, en los casos y con las formalidades que establezca la ley.

Para efectos tributarios o judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención del Estado podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la ley.

Artículo 20. Se garantiza a toda persona la libertad de expresar y difundir su pensamiento y opiniones, la de informar y recibir información veraz e imparcial, y la de fundar medios masivos de comunicación.

Estos son libres y tienen responsabilidad social. Se garantiza el derecho a la rectificación en condiciones de equidad.

No habrá censura.

Artículo 23. Toda persona tiene derecho a presentar peticiones respetuosas a las autoridades por motivos de interés general o particular y a obtener pronta resolución. El legislador podrá reglamentar su ejercicio ante organizaciones privadas para garantizar los derechos fundamentales.

Artículo 74. Todas las personas tienen derecho a acceder a los documentos públicos salvo los casos que establezca la ley.

El secreto profesional es inviolable.

Artículo 78. La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.

Así mismo, se soporta en el ya desarrollado derecho fundamental de acceso a la información

¹² Poblete Olmedo, Claudia. 2017. Lenguaje claro en Chile: de intenciones particulares a un acuerdo y política pública. Consultado el 30 de junio de 2017.
<http://www.lenguajejuridico.com/lenguaje-claro-chile/>

¹³ *Ibid.*

(Ley 1712 de 2014) protegido a su vez por los artículos 13 de la Convención Americana, 19 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y 19 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

**CONVENCIÓN AMERICANA SOBRE
DERECHOS HUMANOS (Pacto de San José)**

**Artículo 13. Libertad de Pensamiento y de
Expresión**

1. Toda persona tiene derecho a la libertad de pensamiento y de expresión. Este derecho comprende la libertad de buscar, recibir y difundir informaciones e ideas de toda índole, sin consideración de fronteras, ya sea oralmente, por escrito o en forma impresa o artística, o por cualquier otro procedimiento de su elección.

2. El ejercicio del derecho previsto en el inciso precedente no puede estar sujeto a previa censura sino a responsabilidades ulteriores, las que deben estar expresamente fijadas por la ley y ser necesarias para asegurar:

- a) el respeto a los derechos o a la reputación de los demás, o
- b) la protección de la seguridad nacional, el orden público o la salud o la moral públicas.

**DECLARACIÓN UNIVERSAL DE
DERECHOS HUMANOS**

Artículo 19

Todo individuo tiene derecho a la libertad de opinión y de expresión; este derecho incluye el no ser molestado a causa de sus opiniones, el de investigar y recibir informaciones y opiniones, y el de difundirlas, sin limitación de fronteras, por cualquier medio de expresión.

**PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS
CIVILES Y POLÍTICOS**

Artículo 19

Nadie podrá ser molestado a causa de sus opiniones.

1. Toda persona tiene derecho a la libertad de expresión; este derecho comprende la libertad de buscar, recibir y difundir informaciones e ideas de toda índole, sin consideración de fronteras, ya sea oralmente, por escrito o en forma impresa o artística, o por cualquier otro procedimiento de su elección.

2. El ejercicio del derecho previsto en el párrafo 2 de este artículo entraña deberes y responsabilidades especiales. Por consiguiente, puede estar sujeto a ciertas restricciones, que deberán, sin embargo, estar expresamente fijadas por la ley y ser necesarias para:

- a) Asegurar el respeto a los derechos o a la reputación de los demás;
- b) La protección de la seguridad nacional, el orden público o la salud o la moral públicas.

La mencionada Ley 1712 de 2014, revisada por su carácter estatutario a través de la Sentencia

C-274/13, fue declarada exequible por haber sido expedida conforme al procedimiento constitucional previsto.

Sobre las funciones que tiene el derecho de acceder a la información pública, la Corte manifiesta en dicha Sentencia que: *“en primer lugar, el acceso a la información pública garantiza la participación democrática y el ejercicio de los derechos políticos; en segundo lugar, el acceso a la información pública cumple una función instrumental para el ejercicio de otros derechos constitucionales, ya que permite conocer las condiciones necesarias para su realización y para alcanzar fines constitucionalmente legítimos; y finalmente, el derecho a acceder a la información pública garantiza la transparencia de la gestión pública, y por lo tanto, se constituye en un mecanismo de control ciudadano de la actividad estatal”*.

Pero además, aclara nuestro tribunal constitucional que no basta con informar. Las obligaciones que se le imponen a los sujetos que deben brindar información deben hacer un esfuerzo, dice la sentencia, *“en centralizar y unificar la información que sea de interés público reduciéndola a lenguaje sencillo y comprensible para los ciudadanos”*. (Cursiva y resaltado nuestro).

Sobre el caso particular del artículo 8° de la Ley 1712 (criterio diferencial de accesibilidad para poblaciones específicas), destaca la Corte:

“dado que la publicidad de la información oficial es el principio general que rige en el Estado democrático colombiano, y que uno de los principios de esta ley estatutaria es la divulgación proactiva de la información pública, no resulta acorde con las normas constitucionales y las finalidades de la ley estatutaria, restringir la presentación de la información oficial en diversos idiomas y lenguas pertenecientes a poblaciones específicas de las comunidades étnicas y en formatos alternativos comprensibles para tales grupos, sólo al evento en que se haya presentado solicitud de las autoridades de dichas comunidades, máxime cuando se está frente a sujetos de especial protección constitucional.

En este sentido, y puesto que la garantía más importante del adecuado funcionamiento del régimen constitucional está en la plena publicidad y transparencia de la gestión pública, y que la diversidad de idiomas y lenguas constituye una barrera para el acceso a la información pública y el consecuente ejercicio del derecho a la participación y demás derechos fundamentales que del mismo derivan, la Sala encuentra que los sujetos obligados tienen el deber constitucional de traducir la información pública en todos aquellos casos en que se presente la posible afectación de una o varias comunidades étnicas que no tienen la posibilidad de comunicarse en castellano, lengua oficial de Colombia de acuerdo con el artículo 10 constitucional, aún en el evento en que no medie solicitud de la autoridad o autoridades correspondientes. Este deber se reafirma al

consagrar la misma ley el principio de publicidad proactiva. (Subrayado fuera de texto).

De lo anterior se desprende la obligación particular y general de todos los sujetos obligados en la norma de imprimir en sus procesos de divulgación y publicidad de la información, un enfoque de lenguaje claro asociado con lo que recordaría la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República en su intervención: *“lograr que las personas puedan disponer de la información sin la necesidad de que medie una petición, con información de calidad y un lenguaje accesible y de fácil comunicación”*.

Sobre el trámite legislativo de la iniciativa

Contexto

La presente iniciativa ya había sido radicada para la legislatura 2020-2021 (PL020 de 2020, Cámara -479 de 2021, Senado) El proyecto inició su trámite legislativo en la Cámara de Representantes y fue aprobado tanto en la Comisión Primera Constitucional Permanente como en la Plenaria de la Cámara de Representantes; cuando el proyecto llegó a la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República se alegó que el proyecto de ley violaba la reserva de ley estatutaria toda vez que: *“la iniciativa afecta directamente los derechos fundamentales de conocer, actualizar y rectificar información, recibir información veraz e imparcial y acceso a los documentos públicos”*.

Fundamentos constitucionales y legales de la reserva de ley estatutaria

El artículo 152 de la Constitución Política de 1991 establece que mediante las leyes estatutarias se regulan las siguientes materias: (i) derechos y deberes fundamentales de las personas y los procedimientos y recursos para su protección; (ii) administración de justicia; (iii) organización y régimen de los partidos y movimientos políticos; estatuto de la oposición y funciones electorales; (iv) instituciones y mecanismos de participación ciudadana; (v) estados de excepción y; (vi) lo referente a la reelección presidencial.

Por su parte, el artículo 207 de la Ley 5ª de 1992 reitera lo referente al artículo 152 de nuestra Carta.

Ahora bien, la Corte Constitucional ha emitido diferentes pronunciamientos referentes a la materia. Por ejemplo, en la Sentencia C-015 de 2020, la corte señaló que:

“(…) en general, todas las leyes afectan eventualmente un derecho fundamental, bien porque establecen un límite sobre éste o desarrollan alguno de sus elementos. Sin embargo, esto no significa que, per se, toda ley deba ser en consecuencia estatutaria, pues, aplicar este criterio amplio implicaría vaciar de contenido las distinciones hechas por la Constitución en materia de clasificación de las leyes, así como anular la competencia del legislador ordinario”.¹⁴

De la misma manera, el Tribunal Constitucional afirmó en la Sentencia C-370 de 2019 que: “La

Corte Constitucional reiteró sus anteriores pronunciamientos respecto de la reserva de Ley Estatutaria al afirmar que, la superioridad de estas normas radica en un mayor grado de permanencia en el ordenamiento, a su vez la seguridad jurídica; además, los temas regulados mediante estas son de gran relevancia, por tanto, requieren más consenso y debate para su aprobación. Dada la amplitud de los temas encomendados a esta reserva, la Corte ha afirmado que debe entenderse de forma restrictiva, es decir, toda norma se refiere directa o indirectamente al ejercicio o restricción de un derecho fundamental, sin embargo no por ello todo asunto debe ser tramitado bajo esta restricción dado que la determinación de la norma se da por su contenido material”.¹⁵

De esta forma, se puede afirmar que no porque una norma regule una materia que podría estar relacionada con un derecho fundamental, esta deba tramitarse como ley estatutaria, la misma Corte ha establecido que el artículo 152 de la Constitución se debe interpretar de forma restrictiva.

Esto conlleva a analizar los criterios fijados por la Corte Constitucional para saber si una ley requiere ser tramitada como estatutaria:

(i) que efectivamente se trate de derechos y deberes de carácter fundamental;

(ii) que el objeto directo de la regulación sea el desarrollo del régimen de derechos fundamentales o un derecho fundamental en sí mismo;

(iii) que la normativa pretenda regular, de manera integral, estructural y completa, un derecho fundamental; o

(iv) que verse sobre el núcleo esencial y los principios básicos del derecho o deber, es decir, que regule los aspectos inherentes al ejercicio del derecho; y

(v) que se refiera a la afectación o el desarrollo de los elementos estructurales del derecho, esto es, que consagre límites, restricciones, excepciones y prohibiciones que afecten la estructura general del derecho, como elementos cercanos a su núcleo esencial.¹⁶

En conclusión: (i) hay materias que la constitución y la ley establecen que deben regularse a través de una ley estatutaria, entre las que se encuentra aquellos relacionado con los derechos fundamentales; (ii) esta regulación no es absoluta dado que de alguna u otra forma todas las normas versan sobre derechos fundamentales; y (iii) la Corte Constitucional ha establecido unos criterios que permiten determinar cuándo una materia debe o debió ser regulada a través de una ley estatutaria que ya fueron reseñados.

Análisis del proyecto de ley

¹⁵ C.Const., Sent. C-370 ago. 14/19 M. P. Gloria Stella Ortiz Delgado.

¹⁶ C.Const., Sent. C-370 ago. 14/19 M. P. Gloria Stella Ortiz Delgado.

El proyecto de ley consta de 9 artículos incluida la vigencia cuyo contenido es el siguiente:

1. Objeto: Establece como objeto de la iniciativa promover el uso y desarrollo de un lenguaje claro en los documentos, procesos, comunicaciones, trámites, servicios y otros procedimientos administrativos que los sujetos obligados señalados en el artículo 5 de la Ley 1712 de 2014 generen hacia la ciudadanía.

2. Definiciones: Ofrece las definiciones de “lenguaje claro” y “lectura fácil”.

3. Prácticas de lenguaje claro: Establece el mandato específico para que diferentes actores estatales implementen prácticas y estrategias de lenguaje claro y lectura fácil.

4. Objetivos: Plantea los objetivos de lenguaje claro.

5. Formación y capacitación: Establece el mandato de que se implementen prácticas de formación y capacitación en aras de lograr los objetivos de la ley.

6. Informes de seguimiento: Dispone que los sujetos obligados incluyan un aparte del cumplimiento de esta ley en sus informes de rendición de cuentas.

7. Rendición de cuentas: Trae elementos para que los informes de rendición de cuentas tengan una versión de lectura fácil.

8. Personas en condición de discapacidad: Crea mecanismos y herramientas para personas en condición de discapacidad en relación con el objetivo de la ley.

A la luz de los criterios establecidos por la Corte Constitucional para determinar si un proyecto de ley debe tramitarse como ley estatutaria se puede establecer lo siguiente:

Criterio 1. Que efectivamente se trate de derechos y deberes de carácter fundamental.

Criterio 2. Que el objeto directo de la regulación sea el desarrollo del régimen de derechos fundamentales o un derecho fundamental en sí mismo.

En efecto, existen derechos fundamentales que están relacionados con esta norma, pero no se trata directamente de ellos, el objeto es su materialización con el lenguaje claro. Estos son:

- Del artículo 15 de la Constitución Política, el que “(e)n la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución”.

- Del artículo 20 de la Constitución Política, la garantía de “de informar y recibir información veraz e imparcial”.

- Del artículo 23 de la Constitución Política, que regula el “derecho a presentar peticiones respetuosas a las autoridades por motivos de interés general o particular y a obtener pronta resolución”.

- Del artículo 74 de la Constitución Política, en que se establece que “(t)odas las personas tienen derecho a acceder a los documentos públicos”.

- Y el derecho fundamental de acceso a la información, que ya fue desarrollado por la Ley 1712 de 2014.

Sin embargo, el contenido del proyecto de ley no desarrolla, delimita y tampoco afecta los núcleos esenciales de los mencionados derechos. Por otro lado, el objeto directo de la regulación no es desarrollar el régimen de un derecho fundamental o de varios derechos fundamentales. La iniciativa sí está encaminada a que a través del lenguaje claro sea la materialización, como, de hecho, la gran mayoría de leyes ordinarias pretenden, también, brindar garantías al cumplimiento de los derechos fundamentales. Aquella condición no las convierte en leyes de carácter estatutario.

Por tanto, no se cumplen los criterios 1 y 2 establecidos por la Corte.

Criterios 3 y 4: Que la normativa pretenda regular, de manera integral, estructural y completa, un derecho fundamental; o que verse sobre el núcleo esencial y los principios básicos del derecho o deber, es decir, que regule los aspectos inherentes al ejercicio del derecho:

Ahora, al revisar si se cumple alguna de las situaciones previstas en los presentes criterios – que se busque regular de manera integral, estructural y completa, un derecho fundamental; o que verse sobre el núcleo esencial y los principios básicos del derecho o deber – se encuentra que sería un exceso afirmar que los artículos descritos de manera alguna regulan de forma integral, estructural y completa estos derechos fundamentales.

Apenas se asignan mandatos que permitirán la implementación de políticas públicas para su avance, más no se desarrollan estos en su totalidad. Por lo tanto, no se cumpliría con este requisito. De la misma manera que en el punto anterior, no se puede afirmar que se toque el núcleo esencial y los principios básicos del derecho, por lo que no se cumpliría con este requisito tampoco. Así mismo, este no se refiere a la afectación o el desarrollo de los elementos estructurales de estos derechos.

De igual forma, debe considerarse que ya ha habido otras leyes de carácter estatutario que desarrollaron de la manera prevista por este artículo los derechos enunciados. **Por lo tanto, debe concluirse que no se cumple ninguno de estos criterios.**

Criterio 5. Que se refiera a la afectación o el desarrollo de los elementos estructurales del derecho, esto es, que consagre límites, restricciones, excepciones y prohibiciones que afecten la estructura general del derecho, como elementos cercanos a su núcleo esencial:

Finalmente, al revisar el articulado propuesto, se encuentra que no se establecen límites, restricciones, excepciones y prohibiciones que afecten la estructura general del derecho o derechos que se tocan en esta regulación. En realidad, se establecen mandatos específicos para fortalecer el deber correlativo al derecho y, por ende, el derecho como tal. Es decir, el resultado es que se garantice de forma más clara y amplia el ejercicio de los derechos enunciados por parte de la ciudadanía. Por lo tanto, **no se cumple con este criterio tampoco.**

Conclusión

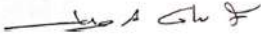
Si bien es cierto que la iniciativa protege y materializa diferentes derechos fundamentales en nuestra Carta, esto per se, no implica que deba surtir el trámite referido en los artículos 119 y 208 de la Ley 5ª de 1992.

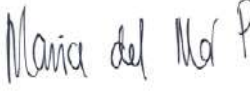
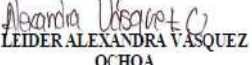
Al analizar los 5 criterios desarrollados por la jurisprudencia constitucional ninguno se adecua para afirmar que esta ley deba surtir un trámite distinto al dispuesto para las leyes ordinarias. De esta forma, no se configura ningún vicio de inconstitucionalidad que pueda afectar el presente proyecto.

Conflicto de interés

Dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, se considera que la discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, puesto que no generaría beneficios particulares, actuales y directos a los congresistas.

De los honorables congresistas,

 Julián Peinado Ramirez Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal	 Anibal Gustavo Hoyes Franco Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal
 JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira	 JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT Representante a la Cámara Departamento del Atlántico
 WILMER CASTELLANOS HERNANDEZ	 JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento del Meta

Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde	
 MARIA DEL MAR PIZARRO GARCÍA Representante a la Cámara por Bogotá	 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara CITREP 4 - Arauca
 LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA Representante a la Cámara por Cundinamarca- PACTO HISTÓRICO	 CARLOS FELIPE QUINTERO OVALLE Representante a la cámara Departamento del Cesar
 OLMES ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante A la Cámara Departamento del Magdalena	

28

de

Agosto del año 2025

Se presentando en este despacho el

le ley 282

Con su correspondiente

Noticia, suscrita por:

Dr. Juan Peinado Ramirez y otros

SECRETARIO GENERAL

ACTUALIZACIONES Y NOVEDADES EN
LOS LIBROS DE REGISTROS DE CON-
FLICTOS DE INTERESES

(Periodo Constitucional 2022-2026)
(Honorable Representante Luis Eduardo Díaz Matéus)

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Bogotá D.C., septiembre 17 del 2025

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad

CAMARA DE REPRESENTANTES
Secretaría General
CORRESPONDENCIA
22 SEP 2025
Recibido en
Bogotá D.C.

Cordial saludo,

Adjunto copia del formato único de declaración juramentada de bienes y actividad económica privada personal natural, para su conocimiento y fines pertinentes.

Agradezco su atención.

Atentamente,


LUIS EDUARDO DÍAZ MATEUS
Representante a la Cámara de Santander

