

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2026

“Por medio de la cual se modifica el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 para exceptuar de la obligación de adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT – a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.) y se dictan disposiciones para su implementación y transición”

EL Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto exceptuar de la obligación de adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.), así como establecer reglas mínimas de verificación, transición e implementación que aseguren la continuidad de la atención de las víctimas de siniestros viales y la aplicación uniforme de la excepción en todo el territorio nacional.

Artículo 2. Modificación del artículo 42 de la Ley 769 de 2002. Modifíquese el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“Artículo 42. Seguros obligatorios. Para poder transitar en el territorio nacional, todos los vehículos deberán estar amparados por un seguro obligatorio vigente, salvo las motocicletas que, de manera concurrente, se encuentren registradas en el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT– y en la licencia de tránsito en la clase ‘motocicleta’ y con cilindraje igual o inferior a doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.).

Para todos los efectos legales relativos a la exigibilidad, control y aplicación del régimen del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT–, la excepción prevista en el inciso anterior se entenderá incorporada a los artículos 192, 193 y 197 del Decreto Ley 663 de 1993 y a las demás disposiciones concordantes que regulen la materia.

Parágrafo 1º. La acreditación de la clase del vehículo y del cilindraje para efectos de la excepción se realizará con base en la información registrada en el RUNT y en la licencia de tránsito. Las autoridades de tránsito verificarán la procedencia de la excepción mediante consulta al RUNT y, de manera subsidiaria, con la licencia de tránsito cuando la consulta electrónica no se encuentre disponible.

Parágrafo 2º. En caso de inconsistencia entre la información registral y las características técnicas del vehículo, el propietario, poseedor o locatario deberá promover la corrección

ante el organismo de tránsito competente. Hasta tanto se efectúe la corrección, registrá la información oficialmente registrada.


Parágrafo 3°. Cuando la motocicleta sea objeto de transformación, cambio de motor o modificación técnica que implique un cilindraje superior a doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.), la excepción cesará de pleno derecho desde la ocurrencia de la modificación. El propietario, poseedor o locatario deberá actualizar la información registral antes de poner nuevamente el vehículo en circulación.

Parágrafo 4°. La excepción prevista en este artículo no exonera al propietario, poseedor, locatario o conductor del cumplimiento de las demás obligaciones legales y reglamentarias en materia de tránsito, revisión técnico-mecánica cuando haya lugar, responsabilidad civil, penal, administrativa o contravencional derivada de la circulación del vehículo, ni puede interpretarse como restricción a la atención inicial de urgencias de las víctimas de siniestros viales.

Parágrafo 5°. El Gobierno nacional, por conducto del Ministerio de Transporte, del Ministerio de Salud y Protección Social y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con participación de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud –ADRES– y de la Superintendencia Financiera de Colombia, reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley la interoperabilidad de la información, el procedimiento de verificación y control de la excepción, la memoria fiscal de implementación y el esquema administrativo transitorio de reconocimiento y pago de las atenciones de salud derivadas de siniestros viales en los que participen motocicletas exceptuadas, conforme a las fuentes legalmente disponibles y sin barreras para la atención inicial de urgencias.”

Artículo 3. Vigencia. La presente ley rige a partir de los seis (6) meses siguientes a su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Durante el término de transición continuará aplicándose el régimen vigente.

De los Honorables Congresistas,

 Paloma Valencia Laserna Senadora de la República	
---	--

--	--

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY No. ___ DE 2026

“Por medio de la cual se modifica el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 para exceptuar de la obligación de adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT – a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (20 c.c.) y se dictan disposiciones para su implementación y transición”

I. Objeto de la iniciativa legislativa

Esta iniciativa busca exceptuar de la obligación de adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.), así como establecer reglas mínimas de verificación, transición e implementación que aseguren la continuidad de la atención de las víctimas de siniestros viales y la aplicación uniforme de la excepción en todo el territorio nacional.

II. Justificación de la iniciativa legislativa

La necesidad social de la iniciativa es real, pero no basta por sí sola. La Ley 2161 de 2021 tuvo precisamente como objeto promover la adquisición, renovación y no evasión del SOAT; sobre esa base, el Gobierno avanzó luego hacia alivios tarifarios diferenciales para determinadas categorías de vehículos, incluidas las motos de bajo cilindraje. La experiencia regulatoria reciente muestra, entonces, dos hechos relevantes: primero, que sí existe una presión económica sobre segmentos específicos del parque automotor; y segundo, que la respuesta estatal ha sido hasta ahora reducir barreras de acceso al seguro, no suprimir la obligación de contratarlo. Un proyecto de exención debe asumir ese punto de partida y explicar con mayor rigor por qué el alivio tarifario resulta insuficiente para las motocicletas de hasta 250 c.c.

El fundamento jurídico principal de la propuesta es la competencia legislativa. El artículo 191 del Decreto Ley 663 de 1993 indica que solamente por ley pueden crearse seguros obligatorios; correlativamente, corresponde a la ley redefinir su ámbito subjetivo de obligatoriedad. La sentencia C-395 de 2022 es relevante porque, aunque declaró exequible la decisión legislativa de establecer un beneficio en la prima del SOAT, anuló los segmentos que invadían competencias técnicas del Gobierno. Esa decisión no cierra la puerta a una exención legal por categoría objetiva de vehículo; lo que exige es que la ley no pretenda reemplazar toda la regulación técnica y actuarial del sistema. Por eso el proyecto propuesto toma una decisión legal de cobertura subjetiva, pero remite a la reglamentación la interoperabilidad, verificación, flujos administrativos y memoria fiscal.

La propuesta también se apoya en consideraciones constitucionales estrictas. El artículo 48 de la Constitución define la seguridad social como servicio público obligatorio y el artículo 49 dispone que la atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado; a ello se suma la Ley Estatutaria 1751 de 2015, que garantiza el derecho fundamental a la salud y el acceso oportuno, eficaz y con calidad a los servicios, y la Ley 100 de 1993, que ordena atención inicial de urgencias a toda persona independientemente de su capacidad de pago y sin necesidad de contrato u orden previa. Dicho de otro modo: la ley puede aliviar la carga del tomador, pero no puede traducir ese alivio en desprotección material para peatones, pasajeros, conductores o terceros lesionados. Esa es la razón por la cual el articulado incluye expresamente que la excepción no puede interpretarse como barrera para la atención inicial de urgencias.

La función social del SOAT refuerza esa conclusión. El artículo 192 del Estatuto Financiero dispone que el seguro obligatorio tiene como objetivos cubrir la muerte o los daños corporales, sufragar gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, y asegurar la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito, incluso aquellas causadas por vehículos no asegurados o no identificados; el artículo 193 desarrolla las coberturas y cuantías; y el artículo 198 conserva un fondo con fines de interés público para el pago de siniestros causados por vehículos no identificados o no asegurados y para apoyar la red de urgencias. Cualquier reforma que reduzca la base de aportantes en un segmento relevante del parque automotor debe, por tanto, explicar cómo se evitará que la función social del sistema se debilite.

El contexto regulatorio reciente confirma esa necesidad de prudencia. El Decreto 2497 de 2022 introdujo un rango diferencial por riesgo aplicable, entre otras categorías, a ciclomotores, motos de menos de 100 c.c. y motos entre 100 y 200 c.c., con un valor a pagar equivalente aproximadamente al 50% del precio vigente a 14 de diciembre de 2022, justamente para mejorar el acceso al seguro y combatir la evasión. El Decreto 2312 de 2023 preservó ese trato diferencial, pero dispuso su ajuste anual por la variación de la UVT, y la regulación sanitaria posterior mantuvo un mecanismo de reconocimiento por parte de

ADRES para ciertos servicios de salud asociados a pólizas de rango diferencial. Estos antecedentes son importantes porque muestran que el ordenamiento ya admitió un trato especial para motos de bajo cilindraje, pero sin sacrificar la continuidad del financiamiento de la atención.

Las cifras vigentes de la autoridad financiera y del sector salud indican que el cambio de un descuento a una exención es sustancial, no marginal. Para 2026, la Superintendencia Financiera ajustó la tarifa máxima del SOAT a \$167.000 para motos de menos de 100 c.c. y a \$224.300 para motos entre 100 y 200 c.c.; además, señaló que las 14 categorías cobijadas por rango diferencial conservan condiciones especiales y que, según la información reportada por las aseguradoras, el parque asegurado pasó de aproximadamente 9,9 millones a 10,6 millones de pólizas entre 2024 y 2025, mientras la siniestralidad general del ramo disminuyó 4,9%. Al mismo tiempo, para 2025 la misma autoridad había advertido que las motocicletas registraban un aumento de 18,8% en su indicador de siniestralidad, y la Agencia Nacional de Seguridad Vial reportó que los usuarios de motocicleta fueron el actor vial más afectado en 2024, con 5.291 muertes, equivalentes al 62% del total. Estas cifras explican por qué una exención debe acompañarse de un análisis fiscal y sanitario mucho más robusto que el exigido para un descuento.

La objeción más fuerte contra la iniciativa será, previsiblemente, la desfinanciación de la atención de víctimas. Esa objeción tiene base normativa y empírica. La Ley 100 establece una contribución equivalente al 52% del valor de la prima del SOAT que se cobra en adición a ella para financiar la subcuenta correspondiente, mientras que el Estatuto Financiero mantiene transferencias del 20% de las primas emitidas por las aseguradoras al fondo respectivo; adicionalmente, ADRES reportó para 2025 giros de \$702 mil millones por reclamaciones de accidentes de tránsito y un reconocimiento y giro de \$326 mil millones a IPS en el primer semestre de 2025 por servicios médicos a víctimas de siniestros asociados a vehículos no identificados o sin SOAT. La respuesta correcta no es negar el riesgo, sino diseñar medidas de mitigación obligatorias y trazables.

La primera respuesta institucional propuesta es la vacatio legis de seis meses. Ese plazo permite que el Gobierno limite el riesgo de desorden operativo antes de la entrada en vigor material de la excepción. Durante ese semestre, el Ministerio de Transporte puede parametrizar reglas de consulta y control; el Ministerio de Salud y Protección Social puede definir el flujo de reconocimiento y pago para eventos con motocicletas exceptuadas; la Superintendencia Financiera puede ajustar instrucciones de reporte, información y control del ramo; ADRES puede definir ventanas, soportes y cruces de información; y el Ministerio de Hacienda puede emitir concepto sobre consistencia fiscal y fuente de cobertura transitoria, en cumplimiento del artículo 7 de la Ley 819 de 2003. La exigencia no es decorativa: la ley orgánica exige que el impacto fiscal de cualquier

proyecto que ordene gasto o que otorgue beneficios con incidencia fiscal sea explícito y compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

La segunda respuesta es la verificación registral objetiva. La excepción no opera por mera afirmación del conductor. Solo procede cuando concurren dos datos oficiales: clase “motocicleta” y cilindraje igual o inferior a 200 c.c., registrados en el RUNT y en la licencia de tránsito. El soporte normativo para anclar la regla a esos datos es sólido: la licencia debe contener la cilindrada; cualquier modificación de características exige autorización previa e inscripción; y la administración sectorial ya conoce procedimientos para corrección y complementación de información registral. Ello reduce la discrecionalidad del control en vía, facilita la interoperabilidad y disminuye el incentivo a fraudes simples.

La tercera respuesta es el cese automático de la excepción cuando haya transformación o cambio de motor que supere el umbral de 250 c.c. Esta regla es indispensable porque evita que el beneficio se desligue del criterio técnico que justifica la diferenciación. Además, se ajusta al artículo 49 del Código de Tránsito, que exige autorización e inscripción cuando cambian características del vehículo, y al precedente administrativo del sector transporte según el cual la modificación del motor o de las características técnicas exige actualización de la licencia y del registro. Sin esa cláusula, la excepción sería vulnerable a abuso y a indeterminación.

La cuarta respuesta es la cláusula de concordancia con el Estatuto Financiero. En puridad de técnica normativa, lo ideal sería reformar también en forma expresa el artículo 192 del Decreto Ley 663 de 1993. Sin embargo, bajo la restricción de tres artículos impuesta a este proyecto, la opción más sólida es que el nuevo artículo 42 disponga expresamente que la excepción se entiende incorporada a los artículos 192, 193 y 197 y a las normas concordantes. Esa técnica no es tan limpia como una reforma paralela del estatuto especial, pero es sensiblemente más robusta que una excepción muda, y descansa en la misma premisa de que una ley posterior puede modificar una norma con fuerza de ley preexistente.

La quinta respuesta es de política pública: acompañar la exención con un paquete de mitigación que preserve la protección de las víctimas. El precedente regulatorio más cercano muestra que, aun cuando el Gobierno redujo el costo de la póliza para ciertos segmentos, mantuvo intacta la premisa de que la atención no podía resentirse. Por ello, este informe recomienda que el reglamento incluya como mínimo: un esquema transitorio de compensación presupuestal a ADRES o a la red pública y privada de prestadores; una obligación de reporte trimestral sobre frecuencia, severidad y costo de siniestros con motocicletas exceptuadas; fortalecimiento de acciones de repetición contra responsables; y un plan focalizado de prevención y control de siniestralidad de motociclistas encabezado por la autoridad de seguridad vial. Sin esos elementos, la iniciativa sería mucho más vulnerable en el debate constitucional, fiscal y sectorial.

Importancia socioeconómica del sector motociclista y perfil del motociclista en Colombia

Frente a la composición del parque automotor y relevancia del segmento en Colombia, a junio de 2024 el país superó los 12 millones de motocicletas, lo que representa más del 62% del parque automotor nacional. Este crecimiento no es accidental; responde a las deficiencias en la cobertura y costo del transporte público, consolidando a la motocicleta como el medio de transporte motorizado más popular y accesible.

Imagen. Datos de la industria de las motocicletas



Fuente: Cámara de la Industria de Motocicletas, tomado de la cámara de industria de motocicletas 2024 (ANDI)

Cabe resaltar que el segmento de bajo cilindraje es el corazón de esta flota. Durante el año 2023, el 93,5% de las motocicletas registradas en el país tenían un cilindraje igual o inferior a los 250 centímetros cúbicos (C.C.). Específicamente, las motos entre 100 c.c. y 125 c.c. representaron el 51,52% de las matrículas, confirmando que la base de la pirámide de movilidad en Colombia se sustenta en vehículos de baja cilindrada.

Tabla. Registro de Motocicletas por cilindrada (2022-2023)

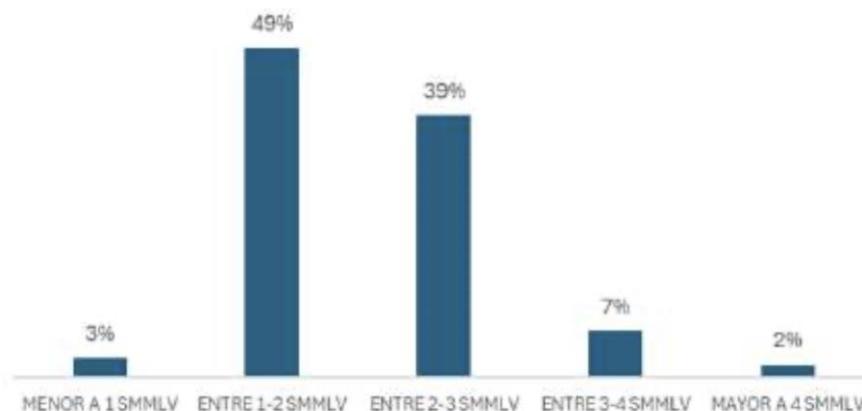
Registro de Motocicletas por cilindrada año 2022-2023					
CILINDRADA	UNIDADES 2022	PARTICIPACIÓN	UNIDADES 2023	PARTICIPACIÓN 2023	Variación
<100cc	56.266	6,84%	32.472	4,78%	-42,29%
Entre 100cc y 125cc	407.308	49,49%	349.723	51,52%	-14,14%
Entre 125cc y 150cc	113.269	13,76%	96.943	14,28%	-14,41%
entre 150cc y 200cc	180.083	21,88%	155.561	22,92%	-13,62%
>200cc	66.108	8,03%	44.074	6,49%	-33,33%
TOTAL	823.034	100%	678.773	100%	-17,53%

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), tomado de la cámara de industria de motocicletas 2024 (ANDI)

El acceso a la motocicleta se ha generalizado entre los sectores más vulnerables de la población. Cerca del 92% de los propietarios de motocicletas pertenecen a los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3. Para estos ciudadanos, la motocicleta no es un bien de lujo, sino un activo esencial para la generación de ingresos y la superación de la pobreza. [44]

El 60% de los motociclistas percibe ingresos inferiores a dos salarios mínimos legales vigentes (SMMLV). Asimismo, se estima que el 33,7% de los usuarios emplea su vehículo directamente como herramienta de trabajo en actividades de mensajería, domicilio y servicios diversos. En este contexto, cualquier carga impositiva o de aseguramiento obligatorio, incluso con tarifas diferenciales, impacta desproporcionadamente la capacidad de subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos que dependen indirectamente de este medio de transporte. [45]

Gráfica. Nivel de ingresos de nuevos compradores de motocicletas



Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI

Por otra parte, el sector de motocicletas es un pilar de la reindustrialización nacional. El 93% de las motocicletas vendidas en el país son ensambladas localmente en 11 plantas de producción, lo que posiciona a Colombia como el tercer mayor productor de Latinoamérica. Esta industria sostiene una cadena de valor que genera más de 80.000 empleos directos e indirectos en los procesos de ensamble, comercialización y servicios de posventa. Por lo tanto, en caso de que se considere su uso como instrumento de trabajo, la moto apoya la ocupación de aproximadamente 2,6 millones de personas en el país. [46]

III. Análisis fiscal y de impacto

La tabla siguiente es deliberadamente prudente. Utiliza únicamente hechos de alto respaldo oficial y evita cuantificar un costo agregado exacto porque, en las fuentes públicas consultadas para esta respuesta, no apareció un consolidado oficial fácilmente verificable del número de motocicletas activas de hasta 200 c.c. cruzado con siniestralidad y costo medio por categoría. La base oficial disponible muestra, no obstante, cuatro señales inequívocas: existe un rango diferencial vigente para motos de hasta 200 c.c.; las tarifas máximas 2026 para ese segmento son relativamente bajas frente a otras categorías; el sistema actual sí depende parcialmente de primas, contribuciones y transferencias asociadas al SOAT; y el gasto público o cuasi público por reclamaciones de tránsito sigue siendo material.

Dimensión	Hecho oficial de referencia	Efecto probable de la exención	Riesgo para la política pública	Medida mitigante recomendada
Ahorro directo del hogar	Para 2026 la tarifa máxima es de \$167.000 para motos de menos de 100 c.c. y de \$224.300 para motos entre 100 y 200 c.c.	Eliminación total del costo anual del SOAT en el segmento exceptuado	Bajo para el usuario individual	Mantener verificación exclusiva por RUNT y licencia para evitar ampliaciones de hecho
Financiación de víctimas	La Ley 100 prevé una contribución equivalente al 52% de la prima; el Estatuto Financiero	Pérdida de flujos asociados al segmento exceptuado y mayor presión	Alto	Compensación presupuestal transitoria y memoria fiscal obligatoria

Dimensión	Hecho oficial de referencia	Efecto probable de la exención	Riesgo para la política pública	Medida mitigante recomendada
	conserva transferencias del 20% de primas emitidas al fondo correspondiente	sobre recursos públicos o cuasipúblicos		
Atención sanitaria efectiva	La atención inicial de urgencias es obligatoria para todas las personas y la regulación reciente insistió en no afectar coberturas ni el derecho a la salud	Riesgo de traslado de carga financiera a ADRES e IPS si no hay esquema sustituto	Alto	Reglamentación previa del reconocimiento y pago, sin barreras de acceso
Sostenibilidad del ramo	La SFC reportó 10,6 millones de pólizas expedidas en 2025 y caída general de la siniestralidad de 4,9% entre 2024 y 2025	Reacomodo del equilibrio del ramo en categorías no exceptuadas	Medio-alto	Seguimiento anual y facultades técnicas intactas para la autoridad financiera
Seguridad vial	ANSV reportó 5.291 muertes de usuarios de motocicleta en 2024, equivalentes al 62% del total	La exención por sí sola no reduce riesgo vial y puede recibir por "desalineación" incentivos	Alto	Plan paralelo de prevención, formación y fiscalización focalizada
Control fraude	y La licencia contiene la cilindrada y el cambio de características requiere autorización e inscripción	Incentivo a subregistro o a circular con datos desactualizados si no se controla	Medio	Cese automático por cambio de motor y obligación de corrección registral

La lectura de la tabla es sencilla: el beneficio distributivo existe y es visible para el propietario de motocicleta, pero la exposición fiscal y sanitaria también existe. Por eso, si el proyecto avanza, el mejor argumento de defensa no será negar el impacto sino demostrar que la ley lo reconoce, lo hace explícito y activa una transición reglada con responsabilidades nominadas para el Ministerio de Transporte[23], el Ministerio de Salud y Protección Social[24], la Superintendencia Financiera de Colombia[25], la ADRES[26] y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público antes de la entrada en vigor material. [27]

IV. Conflicto de interés

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, “*Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992*”, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas*

que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. (...)"*

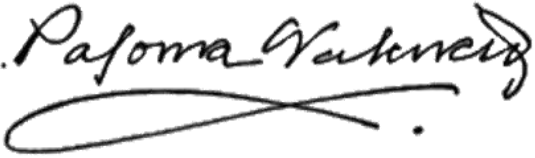
Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

Por lo anterior, se estima que esta iniciativa legislativa no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que

no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo. No obstante lo anterior, es menester precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar inmerso.

De los Honorables Congresistas,

 Paloma Valencia Laserna Senadora de la República	
