 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

PROYECTO DE ACUERDO No. 246 DE 2020

“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO


Objetivo General

El objetivo general del presente proyecto que se pone a consideración del Honorable Concejo de Bogotá es brindar herramientas que disminuyan los índices de accidentalidad en el Sistema derivados de exceso de velocidad.

Objetivos Específicos

- Disminuir la accidentalidad de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la capital.
- Disminuir el número de heridos y muertos a causa de accidentes en vehículos de transporte público de pasajeros.
- Mejorar las condiciones de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la Capital, ya que, por mal uso, exceso de velocidad presentan fallas, daños con frecuencia y con anterioridad a su vida útil.
- Mejorar los tiempos de movilización en la capital, ya que al disminuir los accidentes se generarán menos embotellamientos.
- Mejorar la percepción ciudadana sobre el servicio de transporte público.
- Reducir los perjuicios económicos derivados de los accidentes de tránsito.

II. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Esta iniciativa fue presentada y radicada por los Honorables Concejales de la Bancada del partido Cambio Radical durante el periodo anterior. A continuación se relacionan los ponentes y el sentido de sus ponencias:

- Proyecto de Acuerdo 358 de 2018. Archivado.

H.C. Daniel Andrés Palacios Martínez rindió ponencia positiva

H.C. Ángela Sofía Garzón Caicedo rindió ponencia positiva

- Proyecto de Acuerdo 437 de 2018. Archivado.

H.C. Ángela Sofía Garzón Caicedo rindió ponencia positiva

H.C. Xinia Rocío Navarro Prada

- Proyecto de Acuerdo 035 de 2019. Archivado.

H.C. Marco Fidel Ramírez Antonio rindió ponencia negativa

H.C. Ricardo Correa Mujica rindió ponencia positiva

- Proyecto de Acuerdo 241 de 2019. Archivado.

H.C. Marco Fidel Ramírez Antonio rindió ponencia negativa

H.C. Ricardo Correa Mujica rindió ponencia positiva


III. SUSTENTO JURÍDICO DE LA NORMA

La presente iniciativa encuentra respaldo jurídico en las siguientes disposiciones, así:

Constitución Política de 1991

El artículo 1º de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.

Artículo 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

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. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Leyes

-Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.


Artículo 2º.- Principios Fundamentales.

a. De la soberanía del pueblo: La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

c. De la libre circulación: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

d. De la integración nacional e internacional: El transporte es elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Reglamentado Decreto Nacional 1326 de 1998, Ver las Resoluciones del Min. Transporte 1282 y 1383 de 2012.


- LEY 336 DE 1996 Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte

Artículo 2º- La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Artículo 3º- Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

-LEY 769 DE 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones

ARTÍCULO 7º. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. *Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.


Cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

PARÁGRAFO 1o. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

PARÁGRAFO 2o. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.

PARÁGRAFO 3o. El Ministerio de Transporte contribuirá al desarrollo y funcionamiento de la Escuela Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial.

PARÁGRAFO 4o. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Ley 1239 de 2008:

“Artículo 1°. El artículo 106 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.


“Artículo 2: El artículo 107 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

“Artículo 107. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía”.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Resoluciones:

Resolución No. 001384 de 20 de abril de 2010 “Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia.

“ARTÍCULO PRIMERO. De conformidad con lo previsto en la Ley 1239 de 2008, para efectos de establecer los límites de velocidad máximos y mínimos en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales, se adopta el manual denominado “Método para establecer límites de velocidad en carreteras colombianas”, elaborado por la Universidad del Cauca, el cual hace parte integral de la presente resolución.


“PARÁGRAFO. El método para establecer los límites de velocidad adoptado en este artículo no aplica para establecer los límites de velocidad adoptado en este artículo no aplica para vías urbanas. En estas vías, las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el Distrito o municipio respectivo, de conformidad con lo señalado en la Ley 1239 de 2008.”

IV. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

En el día a día de los ciudadanos es común observar accidentes donde el principal protagonista es un bus perteneciente al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

De acuerdo con diario El Heraldó (2015), anualmente en el mundo más de 1.17 millones de personas mueren en accidentes de tránsito, con una tendencia que superará al número de muertos por VIH en 2030, y subraya que el Banco Mundial resalta que estos eventos cuestan aproximadamente entre el 1 y el 3% del PIB.

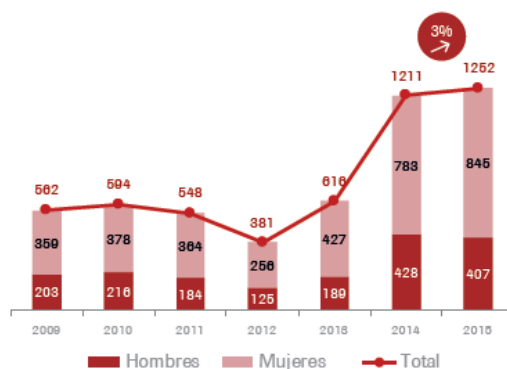
Según el informe del observatorio de movilidad realizado por la Universidad de los Andes y La Cámara de Comercio de Bogotá (2015), el exceso de velocidad, no respetar las señales de tránsito y las fallas mecánicas, son las principales causas de los accidentes en este transporte público.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

El Tiempo (2016) indica que, en Bogotá se presentan en promedio 500 accidentes simples de tránsito, con un costo de entre 5 y 13 millones de pesos, siendo los corredores Avenida Circunvalar, Autopista Norte y Carrera 30 los principales focos de accidentalidad.

En 2012 se presentaron 381 lesionados en transporte público, en 2013 por poco se duplica este número dado que se registraron 616 casos de este tipo. Para 2014 se vuelve a incrementar drásticamente la cifra de lesionados en transporte público, alcanzando 1.211 casos de personas lesionadas, para 2015 se presentaron 1.252 lo que equivale a un incremento del 3% respecto al año anterior, tal y como lo reflejan las siguientes gráficas.

Gráfica 29. Lesionados en transporte público





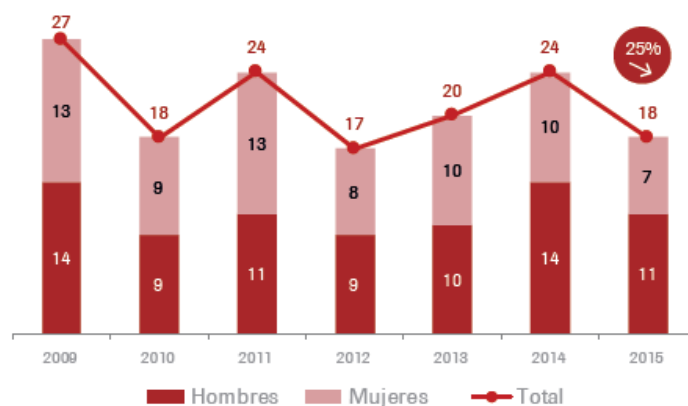
 Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), Bogotá, 2015.

Gráfico tomado de Observatorio de Movilidad 2015. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/18119>

De igual manera el incremento en el número de muertes en transporte público no deja de ser preocupante. En 2012 se presentaron 17 casos, en 2013 se registraron 20 muertes, en 2014 se alcanzó la nefasta cifra de 24, y finalmente, en el 2015 fueron 18 los casos muertes en transporte público.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Gráfica 28. Muertes en transporte público



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), Bogotá, 2015.


Gráfico tomado de Observatorio de Movilidad 2015. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/18119>

Este estudio de la Universidad de Los Andes y de la Cámara de Comercio de Bogotá, también presenta cifras sobre siniestros. De esta manera, durante el año 2015 se presentaron 31.340 siniestros, de los cuales en el 16% de los casos estuvo involucrado un bus, buseta, microbús; dicho tipo de vehículos son los que conforman la flota del SITP Y SITP provisional.

La Secretaría Distrital de Movilidad (2018) presentó la siguiente información sobre accidentes viales en el Distrito Capital:

Tabla por Siniestros viales discriminados por año y gravedad

GRAVEDAD DEL SINIESTRO	AÑO						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
Siniestros solo daños	22514	22929	22690	20074	23843	24276	
Heridos	12773	11114	10596	10738	10579	10386	
Allegidos	315	283	383	529	566	538	

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

siniestros	35602	34326	33669	31341	34988	35200	1
-------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	---

**enero, febrero, marzo y abril de 2018*

Fuente: SIGAT II. Fecha de consulta 8 de junio de 2018. Fecha de datos 7 de junio de 2018

Se puede observar la alta ocurrencia de siniestros en el Distrito Capital, lo cual se traduce, necesariamente, en una afectación a la vida, la salud y el patrimonio de los bogotanos. Vale la pena informar que la misma accidentalidad ha cobrado 2775 muertes y 70037 heridos en cinco años.


Dentro de estos accidentes se ven involucrados buses del SITP, así, distintos medios de comunicación han hecho eco de la referida situación, así: El Espectador (2017), informó que los buses del SITP se involucran en casi nueve accidentes diarios, con 4602 accidentes en el año 2016, 29 muertos y 1613 heridos.

Igualmente, el diario El Tiempo (2017) informó que, desde enero hasta noviembre de 2017 se presentaron 751 accidentes de tránsito donde se vio involucrado algún buses del SITP. También Noticias Caracol (2017) mostró que un vehículo SITP estrelló cuatro vehículos, presuntamente por exceso de velocidad.

La magnitud de los accidentes viales ha tenido tanta importancia, que según lo afirmado por el Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, la Administración Distrital considera esta situación como una *“problemática de salud pública, que supera en número otras enfermedades como el EPOC, el cáncer de cuello uterino, la diabetes y el cáncer de mama. Así mismo, supera el número de muertes por conflicto armado, suicidio y muertes accidentales en la capital del país”* (Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, 2019)

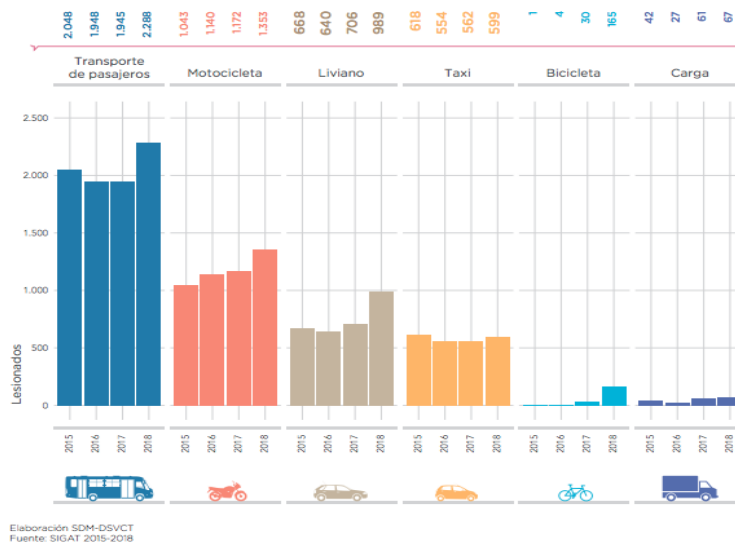
Así mismo, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá presentó el Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018, en donde se recopiló el comportamiento sobre la materia en la capital durante el respectivo año.

De acuerdo con el mismo escrito, el mayor número de pasajeros lesionados según el modo de transporte, es el correspondiente al transporte público, con un 42%,

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019


seguido por el transporte en vehículos livianos o taxis con un 29% y un 25% que configura los pasajeros que se transportaban en motocicleta.

Gráfica 19.
Pasajeros lesionados según modo de transporte
Años 2015 - 2018



Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

Relata el respectivo informe de la Secretaría Distrital de Movilidad, que el 65% de los pasajeros que tuvieron que ser hospitalizados por haber estado involucrado en algún accidente vial corresponde a personas que se movilizaban en transporte público o en motocicletas.

 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Gráfica 22.
Pasajeros hospitalizados según modo de transporte
Años 2015 a 2018



Elaboración: SDM-OSV
Fuente: SIGAT 2015-2018

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018


Al revisar las cifras sobre muertes consignadas en el respectivo estudio según condición y transporte, se tiene que estas ascienden a 514 en 2018, de las cuales el 95% corresponden a peatones, motociclistas y ciclistas, los denominados usuarios vulnerables.

Tabla. 4.
Cantidad de víctimas fatales según condición y transporte
Año 2018

Condición	Víctimas fatales	Participación
Peatón	245	47,7%
Motociclista	150	29,2%
Ciclista	64	12,5%
Pasajero	47	9,1%
Motocicleta	29	5,6%
Vehículo liviano	8	1,6%
Vehículo de transporte de pasajeros	6	1,2%
Taxi	2	0,4%
Vehículo de transporte de carga	2	0,4%
Conductor	8	1,6%
Vehículo liviano	4	0,8%
Taxi	3	0,6%
Vehículo de transporte de pasajeros	1	0,2%

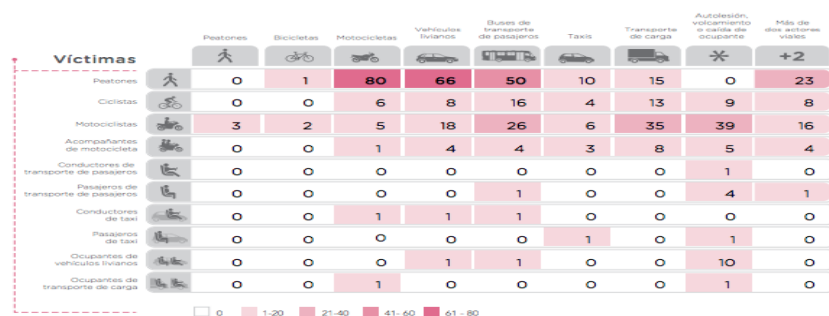
Elaboración: SDM-OSV
Fuente: SIGAT II 2018

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019


De acuerdo con los datos sobre personas fallecidas en siniestros de tránsito, consagradas en la gráfica 32 del referido estudio, se evidencia que el transporte público de pasajeros es el tercer generador de muertes en peatones con 50, el primero en ciclistas con 16 y el tercero en motociclistas con 26, en el periodo de enero – diciembre de 2018.

Gráfica 32.
Fallecidos en siniestros de tránsito
Enero - diciembre de 2018



Elaboración SDM-OSV
Fuente: SIGAT II 2018

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Gráfica 94.
**Caracterización de víctimas en siniestros que involucraron
vehículos de transporte de pasajeros**
Año 2018




Elaboración: SDM-OSV
Fuente: SIGAT II 2018
* En un siniestro grave se puede registrar más de un lesionado

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

En el referido estudio se presenta un acápite donde se relacionan los siniestros asociados a vehículos de transporte de pasajeros, dentro del mismo se indica que durante el 2018 “hubo 1 persona muerta en un siniestro que involucró vehículos de transporte de pasajeros cada 3 días. Se registró 1 siniestro grave con vehículos de transporte de pasajeros cada 3 horas y 3 minutos. 11 personas resultaron heridas en siniestros que involucraron vehículos de transporte de pasajeros por día”¹(Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, 2019)

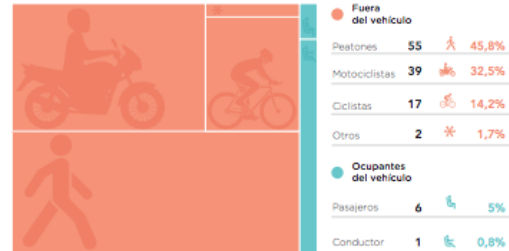
¹ Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018, pág. 136.

 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Gráfica 102.

Porcentaje de víctimas fatales en siniestros que involucraron vehículos de transporte público, por condición

Año 2018

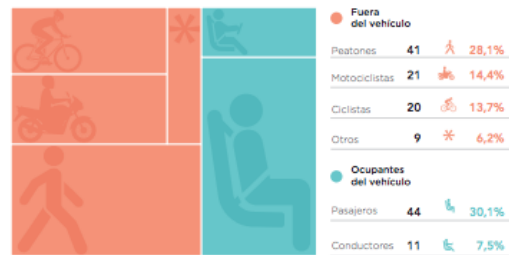


Elaboración: SDM-OSV
Fuente: SIGAT II 2018

Gráfica 103.

Porcentaje de lesionados hospitalizados en siniestros que involucraron vehículos de transporte público, por condición

Año 2018



Gráfica 104.


Porcentaje de lesionados valorados en siniestros que involucraron vehículos de transporte público, por condición

Año 2018



Elaboración: SDM-OSV
Fuente: SIGAT II 2018

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. SDM-DSVCT SIGAT 2015-2018

 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019


Finalmente se presentan estas gráficas con la intención de evidenciar que la problemática es altamente preocupante, pues en términos de lesiones y de hospitalizaciones los pasajeros del transporte de público, resultan ser los más afectados. Cerca del 30% de los lesionados hospitalizados en virtud de un siniestro donde estuvo un vehículo de transporte público fueron los pasajeros, seguidos por los peatones con un 28%, las motociclistas y los bicicletas con un 14% cada uno.

Al revisar la información correspondiente a los lesionados valorados en siniestros que involucraron vehículos de transporte público por condición, se evidencia que, nuevamente, los pasajeros son los mayores afectados, pues del total de estos lesionados, el 54.3%, fueron pasajeros de vehículos de transporte público, el 14 fueron motociclistas, el 10% peatones y el 9% ciclistas.

En términos de víctimas fatales en accidentes donde hubo presencia de un vehículo de transporte público, los más afectados son los peatones con cerca del 46% seguido por los motociclistas con un 32% y los ciclistas con un 14%. En esta medición los pasajeros de este tipo vehículos que fallecieron en accidentes asciende al 5% del total de los casos.

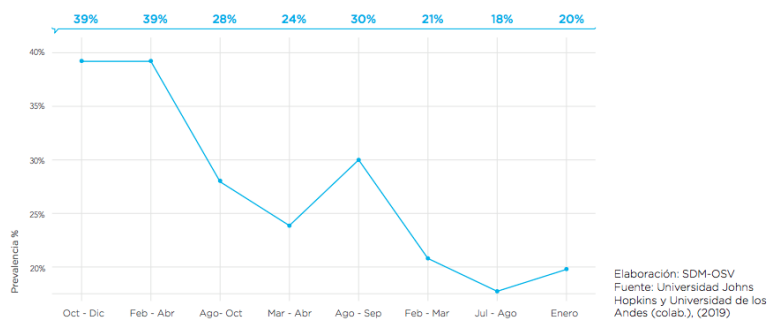
Ahora bien, teniendo claridad con las cifras de accidentabilidad, es preciso revisar cual es la principal causa de esta situación. De acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el exceso de velocidad es una de las principales causas de estos resultados. Cerca del 40% de los accidentes se debe a la misma (Caracol Radio, 2017).

Al revisar los factores de riesgos considerados en el Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá en el 2018, se observa que el exceso de velocidad, si bien ha decrecido, sigue representado un 20% de las causas de los accidentes durante 2018 y enero de 2019. Este dato resulta más aterrador cuando existen normas que regulan el límite máximo de velocidad, luego, el porcentaje debería ser mucho menor.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Gráfica 157.

Vehículos excediendo límite de velocidad




Fuente: Universidad Johns Hopkins y Universidad de los Andes (colab. 2019) en Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá para el 2018. Elaboración SDM-OSV

Estas cifras justifican tomar medidas para garantizar que este exceso de velocidad no sea una de las variables de la accidentalidad en el servicio público. Una de estas medidas es la instalación de mecanismos que informen sobre vulneración a los límites de velocidad que le permitan al pasajero saber cuándo el vehículo en el que se movilizan los infringe.

En el contexto internacional se han pensado medidas similares; en la Unión Europea, mediante Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea de 5 de noviembre de 2002, se estableció que los vehículos que transportan pasajeros, entre otros, deben tener un limitador de velocidad.

A nivel latinoamericano, específicamente en el caso de Argentina, el Diario El Clarín (2016), informa que se han implementado los limitadores de velocidad con el fin de reducir el porcentaje de accidentalidad, en este caso, como medida inicial se toma los automotores nuevos, deberán tener implementado de fábrica este sistema de limitación y gradualmente se irán implementando.

En el país se han adoptado medidas de control en la velocidad para la prevención de accidentes de tránsito, así, mediante Resolución 001122 de 2005 el Ministerio de Transporte estableció que los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial, los particulares de servicio escolar y los

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

pertenecientes a establecimientos educativos, debían tener un dispositivo de control de velocidad, que emitiese un sonido cuando sobrepasa el límite de velocidad máximo, que tuviese una pantalla donde se pudiese visualizar la velocidad del vehículo, y que el dispositivo almacena los datos, entre otros.

Este panorama nos muestra que los accidentes viales en el Distrito Capital generan un problema de salud pública y además son una gran pérdida económica para la ciudad.

Teniendo en cuenta que la celeridad es uno de los factores determinantes de accidentalidad vial, es pertinente limitar físicamente la velocidad de los vehículos, en este caso los de servicio público de pasajeros, con el fin de disminuir los índices de eventos catastróficos derivados de esta causa.

V. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ.

El Concejo Distrital es competente para aprobar la presente iniciativa conforme con lo establecido en el numeral 1º y 19º del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, el cual señala lo siguiente:


“Artículo 12. *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:*

1. *Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.”*

19. *Dictar normas de tránsito y transporte.*

VI. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta la Ley 819 de 2003 en su Artículo 7º indica: “Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios,

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo”.

El presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal adicional a los apropiados mediante el Presupuesto de Bogotá, debido a que los eventuales gastos que genere la presente iniciativa serán asumidos por los operadores y/o propietarios de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la Capital, teniendo en cuenta que los operadores del SITP deben contemplar las normas de seguridad que se establezcan para la prestación del servicio.

De otro lado, dentro de las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, consagradas en el artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, se contemplan:

“a. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

“b. Funcionar como autoridad de tránsito y transporte.

“c. Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.


“d. Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.

“e. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

“f. Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.

“g. Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.

“k. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.”

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Funciones dentro de las cuales se enmarca este proyecto de Acuerdo, motivo por el cual, no se están consagrando cargas económicas a la Secretaría.

BIBLIOGRAFÍA

Caracol Radio (17/04/2017). *El 40 por ciento de los accidentes en vías de Colombia son por exceso de velocidad*. Recuperado de http://caracol.com.co/radio/2017/04/18/nacional/1492471482_184638.html

El Clarín. (27/05/2016). *Limitan de fábrica la velocidad de colectivos, camiones y micros*. Recuperado de http://www.clarin.com/sociedad/limitan-fabrica-velocidad-colectivos-camiones_0_E1DeRhZ7W.html

El Espectador. (27/03/2017). *Buses del SITP, involucrados en casi nueve accidentes diarios en 2017*. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/buses-del-sitp-involucrados-en-casi-nueve-accidentes-diarios-en-2017-articulo-686541>

El Heraldo (15/11/2015). *Entre el 1 y 3% del PIB es el costo por accidentes de tránsito*. Recuperado de <https://www.elheraldo.co/economia/entre-el-1-y-3-del-pib-es-el-costopor-accidentes-de-transito-228468>


El Tiempo. (26/11/2016) *Por choques simples, la gente pierde hasta \$ 13 millones cada hora*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/costo-de-un-accidente-de-transito-en-bogota-35412>

El Tiempo. (26/11/2017) *Tras constantes accidentes, empeora la crisis del SITP*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/accidentes-empeora-la-crisis-del-sitp-en-bogota-149440>

Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, 2019. Radiografía de la Siniestralidad Vial en Bogotá: 514 personas murieron en 2018, Bogotá. Recuperado de <http://ie.u.nal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/radiografia-de-la-siniestralidad-vial-en-bogota-514-personas-murieron-en-2018>

Noticias Caracol (15/12/2017). *Conductor de SITP estrelló cuatro vehículos por exceso de velocidad*. Recuperado de <https://noticias.caracoltv.com/ojo-de-la-noche/conductor-de-sitp-estrello-cuatro-vehiculos-por-exceso-de-velocidad>

Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea. (2002). Directiva 2002/85/CE de 05/11/2002 “Por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE del Consejo relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad”. Recuperado de <https://www.boe.es/doue/2002/327/L00008-00009.pdf>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

República de Colombia. Alcaldía Mayor de Bogotá. Secretaría Distrital de Movilidad. (04 de julio de 2018). *SDM-154746-2018. CONCEJO DE BOGOTÁ 2018EE6784*. Radicado No. ER-16459 de 04/07/2018. Concejo de Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá (2019). Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2018, Bogotá. Recuperado de <http://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/anuario/Anuario de Siniestralidad Vial de Bogota 2018.pdf>

Universidad de Los Andes, Cámara de Comercio de Bogotá. (2016). Observatorio de Movilidad. Reporte Anual de Movilidad. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/18119>

Cordialmente,


ADRIANA CAROLINA ARBELAEZ GIRALDO **ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA**
 Concejal de Bogotá Concejal de Bogotá

YEFER YESID VEGA BOBADILLA **PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA**
 Concejal de Bogotá Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO No DE 2020

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS
 SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO
 (SITP)”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL,

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, especialmente de las conferidas por los numerales 1 y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO. La Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., previo estudio de factibilidad, ordenarán a las empresas concesionarias del Sistema Integrado de Transporte (SITP) y SITP Provisional, dotar los vehículos de un dispositivo que limite la velocidad a la que se puede desplazar de acuerdo a la normativa vigente, así como también tableros que permitan a los pasajeros verificar la velocidad a la que transitan los automotores.

Parágrafo: La Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A. tendrán un término de doce (12) meses a partir de la promulgación del presente acuerdo para adelantar los estudios de factibilidad necesarios.

ARTÍCULO SEGUNDO. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.