



MEMORANDO

PARA: **NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO**
Subsecretaria de la Comisión Primera

DE: **H.C. OSCAR RAMIREZ VAHOS**
Concejal de Bogotá

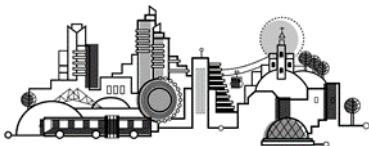
ASUNTO: Ponencia para al Proyecto de Acuerdo No. 055 de 2020


Respetada Secretaria:

Atendiendo la designación efectuada por la Mesa Directiva del Concejo de Bogotá, y encontrándonos dentro del término reglamentario, conforme a lo dispuesto en los artículos 68 y 71 del Acuerdo 741 de 2019, se presenta ponencia para debate al Proyecto de Acuerdo No. 055 de 2020 ***“Por medio del cual se ordena la implementación de medidas de seguridad en el sistema integrado de transporte público (SITP)”***

Cordialmente,

Oscar Ramírez Vahos
Concejal de Bogotá



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

**PONENCIA
PROYECTO DE ACUERDO No. 055 DE 2020**

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

En cumplimiento de la designación efectuada por la Presidencia de la Corporación y con fundamento en los artículos 68 y 71 del Acuerdo 741 de 2019, nos permitimos rendir ponencia para al Proyecto de Acuerdo No. 055 de 2020 **“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)”**

I. OBJETO DEL PROYECTO.

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.

II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.


Esta es la primera vez que se presenta el actual proyecto de acuerdo en el Concejo de Bogotá.

III. FUNDAMENTO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA:

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 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*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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.

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.*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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.*

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.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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.*


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:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

“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”.*

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 serán determinada y*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá tiene como competencia dictar normas relacionadas con la naturaleza y alcance del Proyecto de Acuerdo objeto de estudio, según las disposiciones legales vigentes, en especial por las atribuciones conferidas en el Decreto Ley 1421 de 1993:

Constitución Política

Artículo 313. Corresponde a los Concejos.

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. (...)

El Decreto Ley 1421


Artículo 12. Atribuciones. 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. (...)
25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.

V. CONSIDERACIONES A LA INICIATIVA

DISPOSITIVO PARA CONTROL DE VELOCIDAD SATELITAL

Son un sistema electrónico que le permite indicar a través de una pantalla tipo display la velocidad a la que circula el vehículo. Además, posee una alarma sonora que se activa en el momento en que el vehículo sobrepasa o excede la velocidad límite programada en el equipo. Esta alarma sonora, emite un mensaje de advertencia cuando el conductor excede la velocidad permitida, informado tanto al

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

conductor como a los pasajeros que el vehículo se encuentra transitando sobre los límites máximos permitidos y seguros, poniendo en riesgo la seguridad y la vida de los ocupantes y el público en general.

¿Cómo funciona?

Los dispositivos de control de velocidad, son un sistema electrónico que le permite indicar a través de una pantalla tipo display la velocidad a la que circula el vehículo.

Además, posee una alarma sonora que se activa en el momento en que el vehículo sobrepasa o excede la velocidad límite programada en el equipo.


Esta alarma sonora, emite un mensaje de advertencia cuando el conductor excede la velocidad permitida, informado tanto al conductor como a los pasajeros que el vehículo se encuentra transitando sobre los límites máximos permitidos y seguros, poniendo en riesgo la seguridad y la vida de los ocupantes y el público en general.

¿Qué beneficios aporta?

Cabe recordar que cuando el vehículo transita por encima de los límites de velocidad se expone tanto a multas para la empresa, el dueño del vehículo y para el mismo conductor, además del deterioro que sufre el vehículo al conducirlo de esta manera (Aumento en combustibles, bandas de frenos, ajuste del vehículo, etc).

Para mejorar el control sobre el comportamiento del conductor en caso de no disminuir los límites de velocidad, el dispositivo cuenta con una memoria interna que almacena un registro de los sobrepasos efectuados por el conductor. Esto permite obtener un reporte sobre la cantidad, ubicación y fecha de dichos sobrepasos. La información almacenada en el dispositivo puede ser descargada posteriormente para ser analizada y tomar las acciones pertinentes.¹

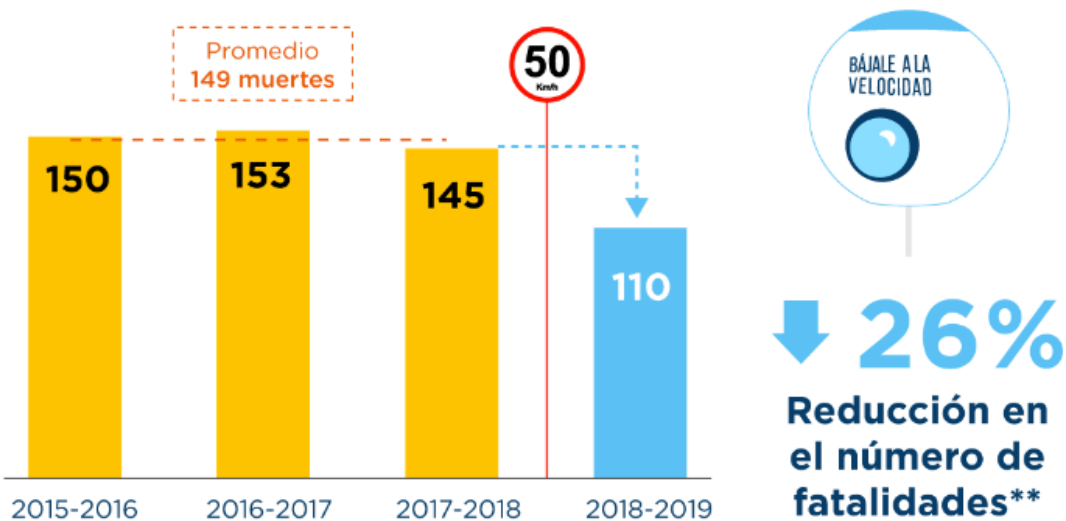
¹ <https://ingetronik.com/producto/dispositivo-para-control-de-velocidad-satelital/>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

BENEFICIOS DE LA REDUCCIION DE VELOCIDAD EN BOGOTÁ

Trabajamos a diario para lograr tener una ciudad con CERO muertes en el tránsito

Al 31 de agosto de 2019 se han **salvado 39 vidas** en los ocho corredores con velocidad máxima de **50 km/h***: **Av. Boyacá, Av. Ciudad de Cali, Av. Américas, Av. 68, Av 80, Av. NQS, Av. Primero de Mayo y Av. Suba.**




Fuente: SIGAT II, Datos preliminares a 31 de agosto de 2019.

* Primera etapa desde octubre de 2018:
Av. Boyacá, Av. Ciudad de Cali, Av. Américas, Av. 68 y Av. 80.
Segunda etapa desde marzo de 2019: Av. NQS y Av. Primero de Mayo.
Tercera etapa desde julio de 2019: Av. Suba.

** En comparación con el promedio de fatalidades 2015-2018.

**VISIÓN
CERO** 

Alcaldía de Bogotá

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Según la Organización Mundial para la salud, todos los años mueren aproximadamente 1,25 millones de personas en las vías de tránsito del mundo como consecuencia de las colisiones en las vías de tránsito. Son la principal causa de muerte de la población joven entre los 15 y los 29 años de edad.

Durante el último decenio, y como parte de las iniciativas dirigidas a reducir las muertes y los traumatismos causados por el tránsito, el mundo viene prestando más atención al problema de la velocidad.

En el contexto de la Cuarta Semana de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, la OMS ha publicado su nuevo informe en la materia, con el que pretende alertar de los peligros del exceso de velocidad y explicar las medidas que se deben aplicar para combatir el riesgo importante de muertes y traumatismos como consecuencia de los accidentes de tránsito.³

CIFRAS


Hay que destacar que la iniciativa del proyecto de acuerdo está enfocada en reducir los siniestros ocurridos en las calles y avenidas de la ciudad, y causados por el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), según el reporte del diario El Tiempo, entre enero y el 16 de diciembre de 2019, según datos del Instituto Nacional de Medicina Legal, 6.329 personas han muerto en accidentes, un 2 por ciento más que en el mismo periodo del 2018, cuando se reportaban para ese periodo 6.214 casos. Así, cada día de este año, en promedio, han fallecido unas 18 personas en siniestros.

Si bien el número de muertos creció en el 2019, los lesionados han disminuido en un 7 por ciento. Así, entre enero y el 16 de diciembre, 33.539 personas resultaron heridas en choques, mientras que en el mismo periodo del año anterior fueron 35.988.

Entre los fallecidos del 2019, según el reporte de Medicina Legal, la mayoría de víctimas (unas 1.633) tenían entre los 20 y 29 años. En el caso de los lesionados, las víctimas que tenían esa edad supera las 10.000, lo que ubica a la población joven en mayor riesgo.

Precisamente la Agencia de Seguridad Vial asegura que “es muy preocupante que el 39,2 por ciento de los siniestros los generen conductores con dos o menos años

³ https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/managing-speed/es/

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

de experiencia”, por lo que, asegura, se requiere una reestructuración del proceso de licenciamiento para “constatar que los candidatos son idóneos para conducir”.

Unas 18.410 personas que han resultados lesionadas en los accidentes iban conduciendo sus vehículos, mientras que 8.386 eran pasajeros, y 6.736, peatones. Entre los muertos, 3.421 (el 54%) iban conduciendo el vehículo. Otros 1.563 eran pasajeros, y 1.077, peatones.

Llama la atención, además, que este año han muerto 97 personas en buses y busetas, y 22 han fallecido en aviones. La cifra de muertos en aviones es superior a la de todo el 2018, cuando se reportaron 9 muertos en aeronaves. Los accidentes que dejan más víctimas fatales son los choques, registrados en el 53 por ciento de los casos. Después están los atropellos (1.563 víctimas), y los volcamientos (551 fallecidos).⁴

NORMATIVIDAD EN ESPAÑA


Dispositivo de limitación de velocidad en camiones y autobuses, los camiones de gran tonelaje, autocares y autobuses necesitan motores potentes que les permitan subir las pendientes. Sin embargo, esto también les ofrece la posibilidad de alcanzar grandes velocidades en carreteras llanas, algo incompatible con otros componentes como pueden ser frenos y neumáticos. Por ello, se ha establecido la obligatoriedad de que cuenten con dispositivos de limitación de velocidad para determinadas categorías de vehículos.

Además de la mayor seguridad que ofrecen, también contribuyen a una menor contaminación y disminuye el consumo de energía. Al tener la velocidad limitada también tienen un menor desgaste del motor y de los neumáticos. Todo encaminado a una mejor seguridad vial.

El Real Decreto 1417/2015, de 25 de noviembre, regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de los dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, así como establece los requisitos que deben cumplir y las normas de actuación de las entidades y talleres que realicen las instalaciones y comprobaciones de funcionamiento.

Según el artículo 4 de este Real Decreto, deben llevar obligatoriamente instalado este dispositivo de limitación de velocidad los vehículos a motor de las categorías N2 y N3 (que pueden superar la velocidad de 25 km/h), es decir, los destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3,5

⁴ <https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/balance-muertos-y-heridos-en-accidentes-de-transito-en-colombia-en-2019-446400>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

toneladas. El dispositivo de limitación de velocidad sólo les permite circular a una velocidad que no supera los 90 km/h.

Igualmente, los vehículos de motor de las categorías M2 (vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos además del asiento del conductor, y que no excedan el peso máximo de 5 ton. Métricas) y M3 (vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos además del asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a las 5 ton. métricas) sólo podrán circular con este dispositivo teniendo la velocidad máxima limitada a 100 km/h.

Hay que tener en cuenta que los dispositivos de limitación de velocidad deben funcionar correctamente en todo momento y deben mantener los precintos que le son colocados. Estos dispositivos sólo pueden ser instalados y comprobados por entidades y talleres que hayan sido previamente autorizados.


Están exentos de llevar el dispositivo de limitación de velocidad:

- Vehículos a motor utilizados por las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, servicios de protección civil, contra incendios y otros servicios de urgencia.
- Por construcción, los vehículos a motor que no puedan superar la velocidad de 90 km/h.
- Los vehículos a motor que sean utilizados con la finalidad de ensayos científicos por carretera.
- Los que sólo sean utilizados para servicio público en áreas urbanas.⁵

En España, desde el año 2001, en la fabricación de vehículos incorporan los limitadores de velocidad activos y pasivos de serie, es decir, avisan al conductor mediante el endurecimiento del tacto sobre el pedal del acelerador y mediante sonido y testigo de luz cuando se rebasa la velocidad indicada o establecida por el propio conductor. Actualmente y en vehículos de gama alta están mejorando estos limitadores convirtiéndolos además en reguladores y controles inteligentes de velocidad para mantener la distancia de seguridad y evitar las colisiones por alcance.

El limitador de velocidad pasivo es meramente informativo mientras se conduce y nos evita tener que mirar constantemente el velocímetro del coche. Sin embargo, el activo impide superar la velocidad establecida mientras lo decida así su conductor o se interrumpa tras una maniobra de emergencia. De hecho, la persona que va al

⁵ <https://www.seguridadvalenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/dispositivo-limitacion-velocidad-camiones-autobuses.jsp>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

mando del vehículo podrá desactivar el limitador si supera la velocidad programada y activarlo nuevamente cuando la velocidad desciende de nuevo por debajo del límite indicado.

Saber su funcionamiento es muy importante para sacarle el máximo rendimiento. Por ejemplo, los limitadores son muy útiles en autopistas, autovías, en trayectos largos e incluso en ciudad por evitar la tensión que produce estar pendiente de los límites de velocidad y radares fijos permitiendo prestar más atención al resto de las circunstancias del tráfico. Está claro que su uso evita que por descuido se exceda el límite de velocidad y así evitar una posible multa y la detracción de puntos. Además, una conducción irregular pegando frenazos y acelerones aumenta el consumo y en consecuencia el gasto.⁶

INICIATIVA EN ESTADOS UNIDOS

El senador demócrata por Nueva York Charles Schumer urgió este domingo al Departamento de Transporte dar luz verde a una propuesta que presentó según la cual requeriría que los camiones grandes, autobuses y autobuses escolares de más de 26,000 libras instalen un dispositivo electrónico para limitar el exceso de velocidad en estos vehículos.


Schumer dijo durante el anuncio que el exceso de velocidad no es ajeno para los neoyorquinos y que la instalación de nueva tecnología los accidentes de los camiones grandes serán una cosa del pasado que hará que los conductores estén más seguros y miles de vidas podrán ser salvadas.

“Tenemos que presionar a las autoridades federales para que adopten este sistema lo más rápido posible para limitar la velocidad de una forma segura y razonable y de esta forma reducir al mínimo los accidentes y en consecuencia garantizar la seguridad de los conductores como de los peatones”, dijo Schumer.

De acuerdo con información facilitada por la oficina de prensa del senador, en agosto, la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico (NHTSA) y la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA) propusieron la instalación de dispositivos electrónicos que limitan la velocidad de los grandes camiones comerciales en las carreteras. Los dispositivos se ajustan a una velocidad máxima y la mantiene estable.

Schumer destacó que, si bien el proceso de elaboración de normas federales a veces puede tomar años, esta regla debería concluir lo más rápidamente posible para que las instalaciones de los sistemas puedan comenzar rápidamente y los controladores sean entrenados adecuadamente. De acuerdo con la American

⁶ <https://www.circulaseguro.com/que-es-el-limitador-de-velocidad/>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Trucking Associations (ATA), aproximadamente el 70 por ciento de las empresas de transporte por carretera ya utilizan limitadores de velocidad electrónicos. Schumer dijo que la adopción de esta propuesta podría ayudar a reducir las más de 1.000 víctimas mortales que involucran a vehículos pesados por exceso velocidad cada año. Schumer destacó que, si bien muchos camiones y vehículos de gran tamaño funcionan de manera segura, la tecnología como limitadores de velocidad, cuando se utiliza correctamente puede ayudar a reprimir a los pocos malos actores que están poniendo en peligro la vida de muchos ciudadanos. Según la NHTSA, en 2014 hubo 3.903 muertos y 111.000 heridos en accidentes con camiones grandes en todo el país. De las personas que murieron en accidentes de camiones grandes, el 83% eran ocupantes de otros vehículos o peatones.

De acuerdo con el Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York, en 2014, hubo 10.742 accidentes de camiones grandes reportados por la policía en el estado de Nueva York. De estos accidentes, 990 estaban relacionados con el exceso de velocidad.⁷

INICIATIVA EN ARGENTINA


Para evitar accidentes viales o hechos de inseguridad vial (evitables), se dispuso que los colectivos limiten su velocidad máxima a 60 km/h, con un dispositivo. Los camiones y micros tendrán una velocidad máxima de 90 y 100 km/h, respectivamente.

Por la nueva normativa, publicada esta mañana en el Boletín Oficial, todos los vehículos nuevos que transporten pasajeros y carga en la República Argentina deberán contar con un dispositivo de fábrica que limite su velocidad máxima. Los vehículos usados también, aunque tendrán plazos para adecuarse, en 6 meses.

La medida fue apoyada por algunos expertos en seguridad vial porque apunta a la prevención. “La experiencia recogida indica que controlar las velocidades máximas (...) no siempre permite revertir la conducta imprudente, con el agravante de que el control, incluso cuando es exitoso, se verifica mediante la transgresión ya cometida”, dice la resolución.

La norma dispone que: “todas las unidades cero kilómetros disponen de computadora de abordaje y que la limitación de la velocidad máxima de los rodados sólo requiere de una simple operación sobre el software por parte de la terminal automotriz”.

⁷ <https://laopinion.com/2016/10/16/1128327/>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


En el caso de micros, la normativa ya disponía que deben tener un indicador lumínico rojo, para alertar al pasajero si excede la velocidad. Este indicador, presente en el cockpit del micro ¿? tiene que ser visible al pasajero y hacer ruido.

La norma agrega que “los conductores de las unidades afectados al transporte por automotor de pasajeros y cargas mantienen plena responsabilidad sobre la circulación del rodado, debiendo respetar las velocidades mínimas y máximas establecidas por la autoridad vial y adecuar éstas, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito y cualquier otra circunstancia que afectase o pudiese afectar las condiciones de circulación, asegurándose siempre el total dominio de su vehículo y no entorpecer la circulación. De no encontrarse en condiciones de garantizar estos extremos, deberán abandonar la vía o detener la marcha del vehículo en un lugar reparado, adoptando las medidas de seguridad previstas en las normas locales para estos tipos de detenciones.”⁸


Teniendo en cuenta que la presente iniciativa es relevante debido a que está enfocada en garantizar la seguridad vial de la ciudadanía capitalina, me permito hacerle modificaciones al articulado, considerando que el título del proyecto de acuerdo debe ser más específico en cuanto al rigor de seguridad vial, el cual se va ha desarrollar.

PROYECTO DE ACUERDO No. 055 DE 2020	PLIEGO MODIFICATORIO
“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)” EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL,	“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)” EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL,
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	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

⁸ <https://www.derechoenzapatillas.com/2016/limitan-la-velocidad-maxima-de-colectivos-micros-y-camiones/>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

ACUERDA:	ACUERDA:
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>ARTÍCULO SEGUNDO. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.</p>	<p>ARTÍCULO SEGUNDO. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.</p>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


VI. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el análisis del impacto fiscal en cualquier proyecto de acuerdo que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el marco fiscal de mediano plazo, así mismo, deberá estar incluido expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámites respectivas.

Sin embargo, es relevante mencionar, que, para el caso concreto, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macro-económicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.


 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

VII. CONCLUSIÓN

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, me permito rendir, **PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES** al Proyecto de Acuerdo No. 055 de 2020 “**POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)**”

Cordialmente,

OSCAR RAMIREZ VAHOS
Concejal de Bogotá

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PROYECTO DE ACUERDO No. 055 de 2020

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

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 Y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, y el artículo 356 de la Ley 1819 de 2016

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.