



ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 3668 DIRECTORA: LUZ ANGÉLICA VIZCAINO SOLANO MAR. 19 DEL AÑO 2024

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 238 DE 2024 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA FORTALECER EL PLAN INTEGRAL DE ACCIONES AFIRMATIVAS, CON LA ADECUACION PROGRESIVA EN LOCALIDADES DE BOGOTA DE CASAS DE ATENCION O CENTROS DE INTERÉS QUE REIVINDIQUEN LA CULTURA DE LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES, NEGRAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (ANRP) EN BOGOTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	4268
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 239 DE 2024 PRIMER DEBATE</u> “POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”	4280
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 240 DE 2024 PRIMER DEBATE</u> “POR EL CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE EL ACUERDO 650 DEL 2016 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	4313

PROYECTO DE ACUERDO N° 238 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA FORTALECER EL PLAN INTEGRAL DE ACCIONES AFIRMATIVAS, CON LA ADECUACION PROGRESIVA EN LOCALIDADES DE BOGOTA DE CASAS DE ATENCION O CENTROS DE INTERÉS QUE REIVINDIQUEN LA CULTURA DE LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES, NEGRAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (ANRP) EN BOGOTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital.

- **DE ORDEN CONSTITUCIONAL**

Artículo 7. El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y

oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptara medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

Artículo 93. Los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno.

Los derechos y deberes consagrados en esta Carta, se interpretarán de conformidad con los tratados internacionales sobre derechos humanos ratificados por Colombia.

El Estado Colombiano puede reconocer la jurisdicción de la Corte Penal Internacional en los términos previstos en el Estatuto de Roma adoptado el 17 de julio de 1998 por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y, consecuentemente, ratificar este tratado de conformidad con el procedimiento establecido en esta Constitución.

La admisión de un tratamiento diferente en materias sustanciales por parte del Estatuto de Roma con respecto a las garantías contenidas en la Constitución tendrá efectos exclusivamente dentro del ámbito de la materia regulada en él.

Artículo 103. Son mecanismos de participación del pueblo en ejercicio de su soberanía: el voto, el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. La ley los reglamentará. El Estado contribuirá a la organización, promoción y capacitación de las asociaciones profesionales, cívicas, sindicales, comunitarias, juveniles, benéficas o de utilidad común no gubernamentales, sin detrimento de su autonomía con el objeto de que constituyan mecanismos democráticos

de representación en las diferentes instancias de participación, concertación, control y vigilancia de la gestión pública que se establezcan.

CONVENIOS

Convenio OIT/169 de 1989. Sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países independientes.

- **DE ORDEN LEGAL**

Ley 22 de 1981 “Por medio de la cual se aprueba "La Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación Racial", adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Resolución 2106 (XX) del 21 de diciembre de 1965, y abierta a la firma el 7 de marzo de 1966”.

Ley 21 de 1991 “Por medio de la cual se aprueba el Convenio número 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, adoptado por la 76a. reunión de la Conferencia General de la O.I.T., Ginebra 1989”.

Ley 725 de 2001 “Por la cual se establece el Día Nacional de la Afrocolombianidad”.

Ley 1381 DE 2010 Por la cual se desarrollan los artículos 7°, 8°, 10 y 70 de la Constitución Política, y los artículos 4°, 5° y 28 de la Ley 21 de 1991 (que aprueba el Convenio 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales), y se dictan normas sobre reconocimiento, fomento, protección, uso, preservación y fortalecimiento de las lenguas de los grupos étnicos de Colombia y sobre sus derechos lingüísticos y los de sus hablantes.

- **DECRETOS**

3770 de 2008 “por el cual se reglamenta la Comisión Consultiva de Alto Nivel de Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras; se establecen los requisitos para el Registro de Consejos Comunitarios y Organizaciones de dichas comunidades y se dictan otras disposiciones

CONPES

3169-2002. Política para la población afrocolombiana

3310-2004. Política de Acción Afirmativa para población negra y afrocolombiana

3660-2019. Política para promover la igualdad de oportunidades para la población negra, afrocolombiana, palenquera y raizal.

- SENTENCIAS

T-422/96. La diferenciación positiva correspondería al reconocimiento de la situación de marginación social de la que ha sido víctima la población negra y que ha repercutido negativamente en el acceso a las oportunidades de desarrollo económico, social y cultural. Como ocurre con grupos sociales que han sufrido persecuciones y tratamientos injustos en el pasado que explican su postración actual, el tratamiento legal especial enderezado a crear nuevas condiciones de vida, tiende a instaurar la equidad social y consolidar la paz interna y, por lo mismo, adquiere legitimidad constitucional.

- NORMATIVIDAD DISTRITAL

Acuerdo Distrital 175 de 2005. Por medio del cual se establecen los lineamientos de la Política Pública para la Población Afrodescendiente residente en Bogotá y se dictan otras disposiciones", prevé en el artículo 6 que "El Alcalde Mayor contará con el término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, para expedir el Plan Integral de Acciones Afirmativas para la Población Afrodescendiente residente en Bogotá", las cuales, de conformidad con el artículo 1º ídem, "(...) orientan el conjunto de acciones dirigidas a promover de manera efectiva y eficaz el desarrollo integral de esta población, a fin de proteger la diversidad étnica y cultural de la ciudad y reconocer los aportes de la población afrodescendiente en la consolidación de un proyecto de ciudad más democrática.

Decreto 151 de 2008. Se adoptaron tanto los lineamientos de la Política Pública Distrital como el Plan Integral de Acciones Afirmativas reseñado, para el reconocimiento de la Diversidad Cultural y la Garantía de los Derechos de los Afrodescendientes residentes en Bogotá, D.C.

Decreto 403 de 2008. Artículo 1. El Plan Integral de Acciones Afirmativas para los Afrodescendientes residentes en Bogotá D.C. es el instrumento para la ejecución de los lineamientos de la Política Pública Distrital de Reconocimiento y Garantía de los Derechos de la Población Afrobogotana, el cual se construirá con la participación de todos los sectores de la Administración Distrital, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Planeación".

Decreto 192 de 2010. Por el cual se adopta el Plan Integral de Acciones Afirmativas para el Reconocimiento de la Diversidad Cultural y la Garantía de los Derechos de la Población Afrocolombiana, Negra y Palenquera en el Distrito Capital y se ordena su ejecución.

Decreto 554 de 2011. Por el cual se adopta la Política Pública Distrital para el Reconocimiento de la Diversidad Cultural, la garantía, la protección y el restablecimiento de los Derechos de la Población Raizal en Bogotá y se dictan otras disposiciones.

Decreto 171 de 2013. Por medio del cual se estandarizan las definiciones y se unifica el plazo para la formulación o ajuste de los Planes de Acción de las Políticas Públicas Poblacionales y los Planes de Acción Integrales de Acciones Afirmativas de Bogotá, D.C.

Decreto 611 de 2015. Adopta el Decenio Internacional de los Afrodescendientes proclamado por la Resolución 68/237 del 23 de diciembre de 2013 de la Organización de las Naciones Unidas por medio de la cual se declara entre el 1º de enero de 2015 y el 31 de Diciembre de 2024 el Decenio Internacional para los Afrodescendientes y declarar en concordancia con lo anterior, el decenio de los Afrobogotanos y Afrobogotanas entre las mismas fechas adoptadas por la Organización de las Naciones Unidas y trazar lineamientos para su implementación en el territorio urbano y rural de Bogotá, Distrito Capital en los términos de la citada Resolución.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La deuda histórica existente con las comunidades minoritarias para este caso: afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras es un punto de partida para fortalecer la construcción de una sociedad que se reconozca a sí misma como multiétnica y multicultural. La consolidación de los procesos identitarios de una sociedad no solo pasa por la narrativa positiva del derecho expresada en las formas jurídicas sino al mismo tiempo, por las formas o prácticas del reconocimiento entre los diferentes actores sociales, tal reconocimiento se manifiesta en los imaginarios, cosmovisiones y discursos a las expresiones culturales en su más amplia expresión que los grupos societales manifiestan, justamente para validar su existencia en el aquí y ahora.

El Distrito Capital es un referente social, económico y político que atrae gracias a su múltiple oferta de bienes servicios, distintos grupos poblacionales que ven en la capital del país la posibilidad de construir un mejor presente y futuro. No obstante, lo anterior la dinámica del conflicto armado también ha atraído comunidades enteras a la ciudad en busca de salvaguardar su propia existencia y desde su nuevo espacio territorial retomar su horizonte de vida.

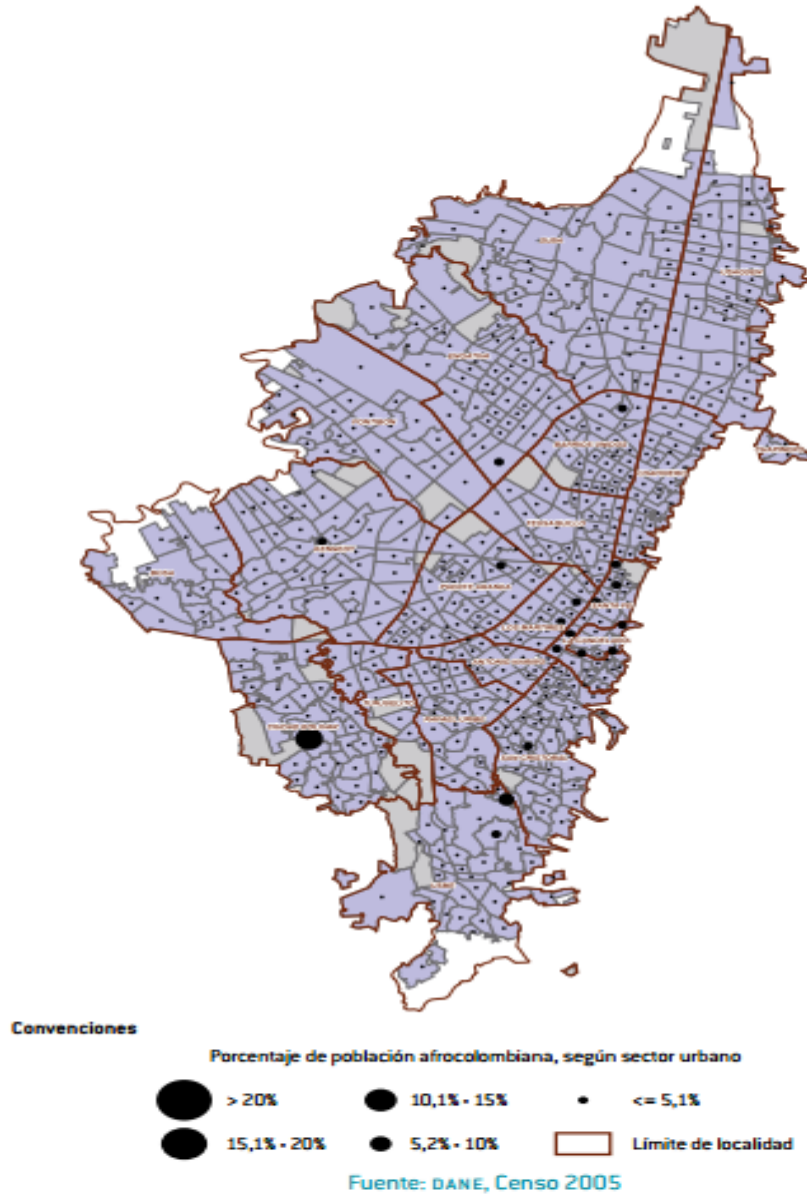
La población de afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras ha desarrollado formas de movilización en el territorio colombiano por diferentes causas, como es sabido uno de los destinos de ese proceso migratorio interno es la ciudad de Bogotá, ya con anterioridad según cifras oficiales en la capital existía una gran concentración de esta población en algunas localidades como lo indica el siguiente cuadro:

Código localidad	Población			Total Muestra		
	Nombre Localidad	Población Afro	Proporción Afro	Muestra PPT	Total Asignación Fija	Total Muestra
11	Suba	14.478	15%	264	0	264
8	Kennedy	9.701	10%	177	30	207
10	Engativá	14.006	14%	255	0	255
1	Usaquen	4.601	5%	84	10	94
19	Ciudad Bolívar	5.671	6%	103	40	143
7	Bosa	7.749	8%	141	20	161
9	Fontibón	3.316	3%	60	20	80
4	San Cristóbal	8.262	8%	150	10	160
18	Rafael Uribe Uribe	5.295	5%	96	50	146
5	Usme	6.994	7%	127	40	167
16	Puente Aranda	2.371	2%	43	40	83
13	Teusaquillo	1.605	2%	29	40	69
12	Barrios Unidos	1.798	2%	33	40	73
2	Chapinero	1.884	2%	34	40	74
6	Tunjuelito	2.426	2%	44	40	84
3	Santa Fe	3.091	3%	56	40	96
15	Antonio Nariño	1.100	1%	20	70	90
14	Los Mártires	2.793	3%	51	40	91
17	La Candelaria	734	1%	13	40	53
20	Sumapaz	10	0%	0	10	10
Total		97.885	100%	1782	620	2400

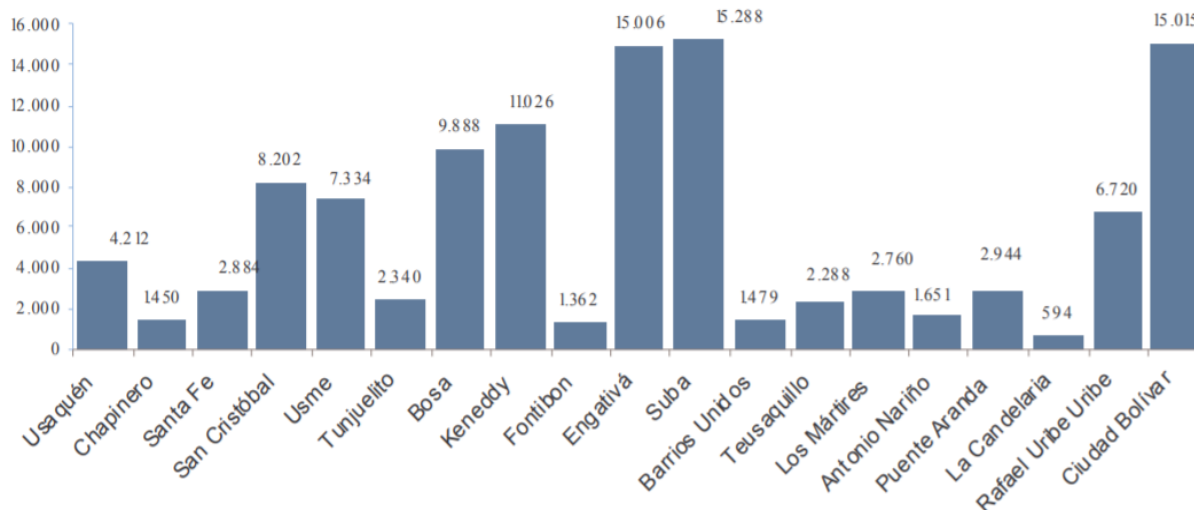
Fuente: Población Afrodescendiente DANE - Censo 2005

Muestreo: Proporcional al Tamaño de la Población - con asignación Fija

La siguiente imagen nos permite una mejor referenciación o ubicación espacial de esta misma población dentro del mapa de Bogotá:



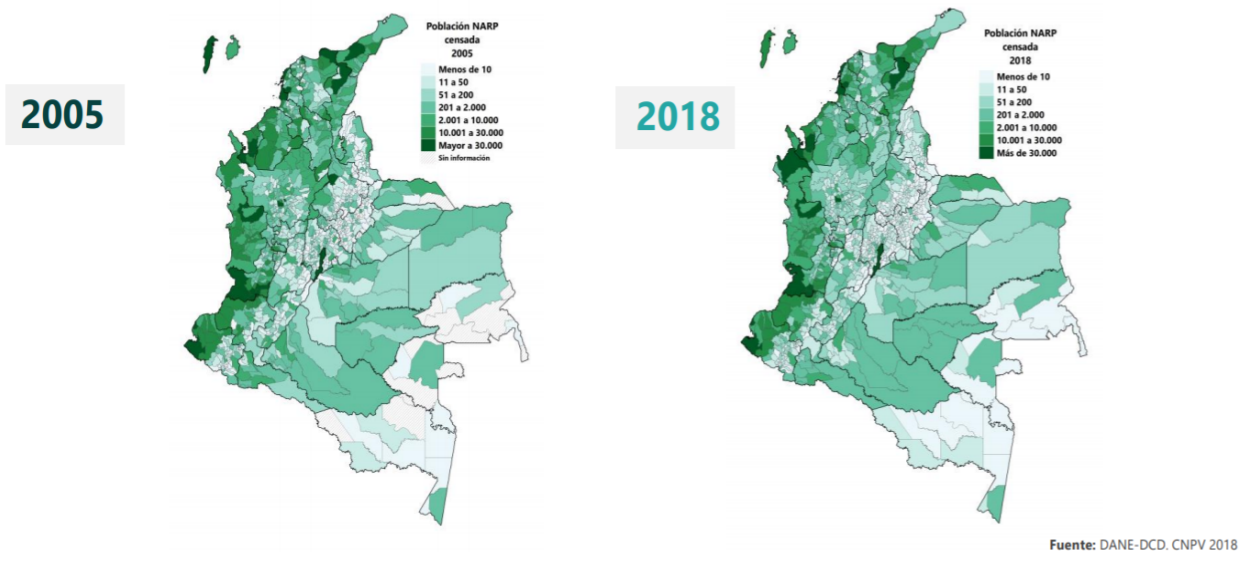
Para el caso que nos concierne la población de afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras según cifras oficiales en Bogotá es de: **115.088** ahora bien, un informe de la Secretaria Distrital de Planeación trabajado desde la Dirección de Equidad y Políticas Sectoriales del 2011 indica que estas poblaciones se encontraban distribuidas y con estas cifras de la siguiente manera en las localidades de Bogotá:



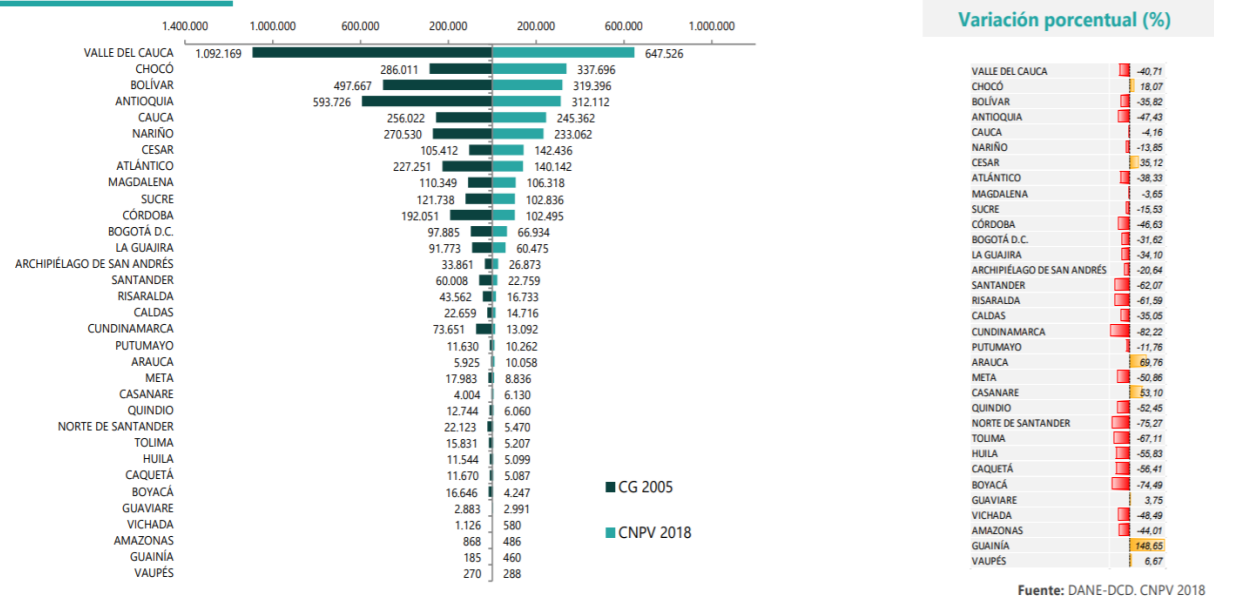
Las localidades de Suba con 15.288, Ciudad Bolívar con 15.015 y Engativá con 15.006 son las tres localidades que mayor cantidad de ciudadanos (pertenecientes a estas comunidades) concentran, seguidas de Kennedy (11.026), Bosa (9.888) y San Cristóbal (8.202) en ese respectivo orden. Común en cinco de estas localidades es su composición de la estratificación socioeconómica que oscila entre los estratos 1, 2 y algunas 3 exceptuado Suba que por su extensión territorial presenta sectores de estrato 4 y 5. Como es bien sabido las condiciones socioeconómicas deprimidas de algunas de estas localidades y poblaciones acentúan la marginalidad y acrecentamiento de las brechas frente al goce pleno y efectivo de los derechos. En consecuencia se hace urgente espacios para el encuentro, el reconocimiento y la puesta en marcha de planes, programas y proyectos que impacten de manera positiva sobre todos aquellos integrantes de estas comunidades que están en la marginalidad y con ello reducir las brechas anteriormente citadas.

El último censo aplicado por el DANE a la población afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras nos presenta las siguientes cifras dentro de las cuales incluye a la ciudad capital:

Distribución geográfica del autorreconocimiento CENSAL de población negra, afrocolombiana, raizal y palenquera CG 2005 – CNPV 2018



Distribución geográfica del autorreconocimiento NARP CG 2005 - CNPV 2018



Esta información hace evidente la concentración poblacional en nuestra ciudad y pone frente a la mesa de trabajo de la ciudad esta situación para atender de manera

intersectorial. Las administraciones anteriores han dado pasos valiosos en esta dirección sin embargo la misma requiere de esfuerzos aún más amplios para dar el lugar y reconocimiento a estas comunidades que en otro momento fueron desprotegidas y desatendidas en temas de política pública. Hoy frente a este reto proponemos que no solo estas comunidades tengan acceso y goce pleno y efectivo de sus derechos sino que como una acción afirmativa frente a los compromisos adquiridos por el Estado y la Ciudad de Bogotá, se consoliden por localidad: Las Casas de Atención – Interés para la población afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras (ANRP) con la finalidad de fortalecer el carácter propio de su identidad y también ampliar las formas de comprensión y entendimiento desde el reconocimiento por parte de los demás conciudadanos a estos grupos poblacionales en aras de la construcción y consolidación de la identidad cultural nacional.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

EL Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en los numerales 1 y 13 que facultan a la Corporación para dictar normas así:

DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.

- 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito*
- 2. Regular la preservación y defensa del patrimonio cultural.*

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes. De esta manera el presente proyecto de acuerdo se encuentra amparado dentro del siguiente programa propuesto en el Plan de Desarrollo 2020-2024:

CAPÍTULO IV

DEFINICIÓN DE PROGRAMAS Y CUMPLIMIENTO DE ODS

Artículo 15. Definición de Programas. Los Programas del Plan Distrital de Desarrollo se definen a continuación, agrupados según el propósito:

Programa 4. Prevención de la exclusión por razones étnicas, religiosas, sociales, políticas y de orientación sexual. Garantizar el goce efectivo de los derechos humanos y el ejercicio de las libertades de todas las personas que habitan o transitan Bogotá, previniendo la exclusión por procedencia étnica, religiosa, social, política u orientación sexual, atender la población proveniente de flujos migratorios mixtos, a través de la articulación interinstitucional y ciudadana en el marco del Sistema Distrital de Derechos Humanos

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 238 DE 2024

PRIMER DEBATE

PROYECTO DE ACUERDO XXX DE 2024

POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA FORTALECER EL PLAN INTEGRAL DE ACCIONES AFIRMATIVAS, CON LA ADECUACION PROGRESIVA EN LOCALIDADES DE BOGOTA DE CASAS DE ATENCION O CENTROS DE INTERÉS QUE REIVINDIQUEN LA CULTURA DE LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES, NEGRAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (ANRP) EN BOGOTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 12 numerales 1 y 13 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA

I. ARTICULADO

ARTICULO 1. Priorizar la adecuación progresiva por parte de la Secretaría de Gobierno y Secretaría de Planeación Distrital, de los centros de atención a las poblaciones afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras ANRP en las diferentes localidades del Distrito Capital.

ARTICULO 2. La Secretaria de Gobierno Distrital y la subdirección de Asuntos Étnicos, establecerán el censo poblacional para estas comunidades con el fin de fortalecer las

acciones afirmativas para la inclusión (salud, educación, empleo, vivienda, participación y demás a que haya lugar) de la población afrodescendiente, negras, raizales y palenqueras ANRP en el Distrito Capital.

ARTICULO 3. La Secretaria de Gobierno Distrital en coordinación intersectorial propenderá por la capacitación a las asociaciones afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras (ANRP) para la inserción económica en procesos contractuales de cada una de las localidades en las que se han ubicado

Parágrafo 1: En coordinación con el Instituto para la Economía Solidaria IPES se realizarán cursos de formación y cualificación para fortalecer los procesos de emprendimiento, empleabilidad y empleo de las poblaciones afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras (ANRP).

Parágrafo 2: En coordinación con el Instituto Distrital para la Participación Comunitaria IDPAC, se establecerán los planes de formación para las comunidades afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras (ANRP), en mecanismos de inclusión y dialogo social para la equidad y la reivindicación de derechos.

ARTICULO 4. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 239 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

1. OBJETO DEL PROYECTO

Definir los lineamientos de la Política Pública de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, en aras de disminuir los siniestros viales, en pro de la protección de la vida en la vía y la reducción de los costos de todo tipo generados por los mismos; bajo el marco de la corresponsabilidad y el trabajo Institucional, social, gremial y comunitario.

2. JUSTIFICACIÓN- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1 Glosario

ACCIDENTE DE TRÁNSITO: *“Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho”* (Código Nacional de Tránsito, 2002)

ACTOR EN LA VÍA: *“Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros”.* (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

OMS: Organización Mundial de la Salud.

PESV: *Plan Estratégico de Seguridad Vial, “es una herramienta de gestión encaminada a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos”.* (Ministerio de Transporte)

PME: *El Plan de Movilidad Escolar es un “conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar [de manera participativa] una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas”* (Secretaría de Educación del Distrito).

PDSV: Plan Distrital de Seguridad Vial, *“una hoja de ruta que permite definir y coordinar las acciones entre entidades públicas y privadas con el propósito de lograr una reducción en el número de fatalidades y lesiones graves”* (Secretaría Distrital de Movilidad).

PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial, *“es la principal apuesta de política pública que tenemos en el país y que permite dar continuidad y fortalecer las acciones contra la*

siniestralidad vial, esta busca principalmente a prevenir las muertes y lesiones graves en la vía” (Agencia Nacional de Seguridad Vial).

SEGURIDAD VIAL: “Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados” (Ley 1702 del 2013)

2.2 Contexto de la siniestralidad

Teniendo en cuenta la siniestralidad en el mundo y la tasa de mortalidad, se observa una tendencia creciente a causa de siniestros viales, que según cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS) anualmente genera la pérdida de más de 1,24 millones de personas, generando en promedio 3.000 fallecimientos diarios en el mundo.

En este sentido, es importante referir que los siniestros viales, son considerados una enfermedad de Salud Pública, una epidemia silenciosa (OMS), y según cifras del observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad y anuarios de siniestralidad, se puede evidenciar que infortunadamente en Bogotá, durante la vigencia 2020-2022: 1360 personas perdieron la vida a causa de un siniestro vial y 52.746 personas quedaron lesionadas.

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que en el año 2021 respecto a la vigencia 2020 hubo un incremento del 26% en el número de fallecidos y en el año 2022 respecto al año 2021 hubo un incremento del 17% con un total de 76 fallecidos más respecto al año anterior. De igual forma, según cifras preliminares de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se evidencia que en el año 2023 con corte a junio en comparación con el mismo periodo del año 2022 hubo un incremento del 9,61% con un total de 27 fallecidos más, para un total de 308 víctimas.

Para un mayor contexto del comportamiento de la siniestralidad durante la vigencia 2020-2022, se expone en detalle a continuación:

Tabla 1

Comportamiento siniestralidad Bogotá 2020-2022

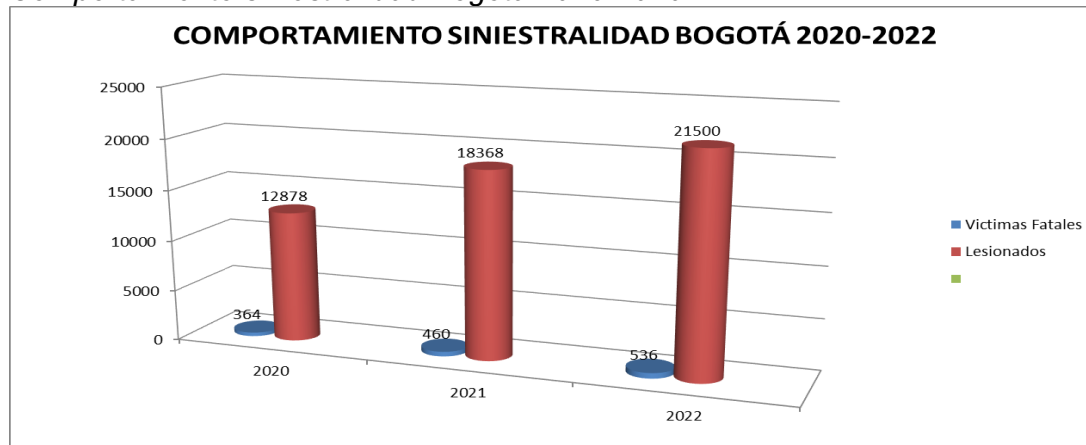
COMPORTAMIENTO SINIESTRALIDAD BOGOTÁ 2020-2022				
Categoría/año	2020	2021	2022	Total
Victimas Fatales	364	460	536	1360
Mujeres	64	83	115	262
Hombres	282	345	417	1044
Sin información	18	32	4	54
Lesionados	12878	18368	21500	52746
Mujeres	4125	5847	7028	17000
Hombres	8723	12484	14419	35626
Sin información	30	37	53	120

Nota. Comportamiento siniestralidad Bogotá 2020-2022. Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad

Como se observa en la tabla 1, durante la vigencia 2020-2022, en la Ciudad de Bogotá hubo un total de 1360 víctimas fatales y 52746 lesionados a causa de siniestros viales. De tal modo, se observa que, durante la vigencia referida, se evidencia que respecto a las víctimas fatales: 262 con un 19% corresponde a mujeres, 1044 con un 77% a hombres y 54 con un 4% no se tiene información. Ahora bien, respecto a los lesionados, se evidencia que 17000 con un 32% corresponde a mujeres, 35626 con un 67% a hombres y 120 personas sin información con 4%.

Figura 1

Comportamiento siniestralidad Bogotá 2016-2020



Nota. Comportamiento siniestralidad Bogotá 2020-2022. Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad. Como se observa en la figura 1, el comportamiento de los siniestros viales, durante la vigencia 2020-2022, es de la siguiente manera: en el año 2022 hubo un total de 12878 lesionados y 364 víctimas fatales; para el año 2021, un total de 18368 lesionados y 460 víctimas fatales y para el año 2022, 21500 lesionados y 536 víctimas fatales.

Tabla 2

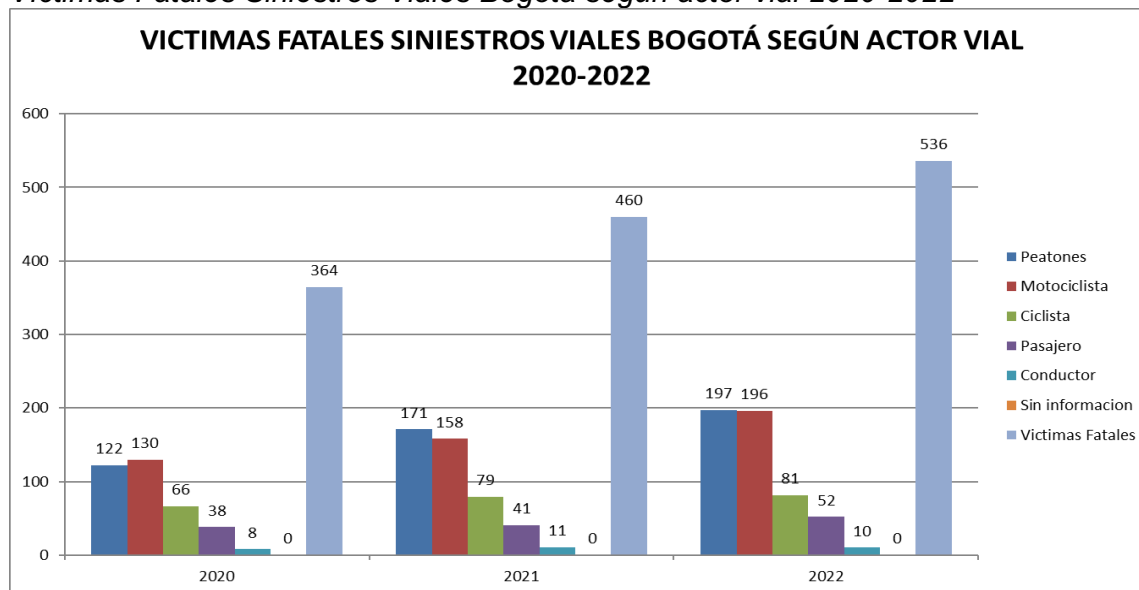
Victimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022

VÍCTIMAS FATALES SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2020-2022				
Categoría/año	2020	2021	2022	Total
Peatones	122	171	197	490
Motociclista	130	158	196	484
Ciclista	66	79	81	226
Pasajero	38	41	52	131
Conductor	8	11	10	29
Sin informacion	0	0	0	0
TOTAL GENERAL	364	460	536	1360

Nota. Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022 Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Figura 2

Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022



Nota. Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022 Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Como se puede evidenciar en la tabla 2 y la figura 2, durante la vigencia 2020-2022 hubo 1360 víctimas fatales, de las cuales 490 corresponde a peatones con una participación del 36.03%; 484 a motociclistas con un 35.59%; 226 ciclistas con un 16.62%; pasajeros 131 con un 9,63% y 29 conductores con un 2,13%. De tal modo, se observa que los actores vulnerables son los más tendientes a perder la vida con un 88.24%, correspondientes a: peatones, motociclistas y ciclistas.

Tabla 3

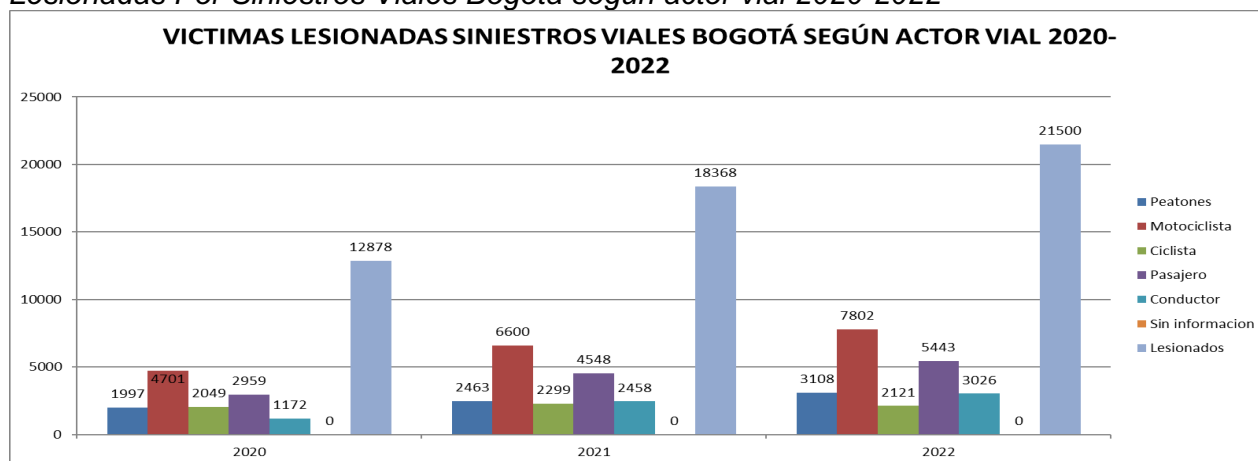
Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022

VICTIMAS LESIONADAS SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2020-2022				
Categoría/año	2020	2021	2022	TOTAL
Peatones	1997	2463	3108	7568
Motociclista	4701	6600	7802	19103
Ciclista	2049	2299	2121	6469
Pasajero	2959	4548	5443	12950
Conductor	1172	2458	3026	6656
Sin informacion	0	0	0	0
TOTAL GENERAL	12878	18368	21500	52746

Nota. Lesionadas Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022 Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad. Como se puede evidenciar en la tabla 3, durante la vigencia 2020-2022, hubo 52746 lesionados, de los cuales 19103 corresponden a motociclistas con una participación del 36%; 12950 pasajeros con un 25%; 7568 peatones con un 14%; 6656 conductores con un 13% y 6469 ciclistas con un 12%.

Figura 3

Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022



Nota. Lesionadas Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022 Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad. Como se puede evidenciar en la figura 3, durante la vigencia 2020-2022, hubo 52746 lesionados, donde el comportamiento por año es el siguiente:

En el año 2020 un total de 12878 lesionados, de los cuales 4701 corresponden a motociclistas con un 36,50% de participación; 2959 a pasajeros con un 22,98%; 2049 ciclistas con un 15,91%; 1997 peatones con un 15,51% y 1172 a conductores con un 9,10%. En el año 2021 un total de 18368 lesionados, de los cuales 6600 corresponden a motociclistas con un 35,93%; 4548 a pasajeros con un 24,76%; 2463 a peatones con un 13,41%; 2458 a conductores con un 13,38% y 2048 ciclistas con un 12,52%. En el año 2022 un total de 21500 lesionados, de los cuales 7802 son motociclistas con una participación del 36,29%; 5443 personas pasajeros con un 25,32%; 3108 peatones con un 14,46%; 3026 con un 14,07% y 2121 ciclistas con un 9,87%.

Tabla 4

Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2020-2022

ANÁLISIS HORIZONTAL SINIESTROS VIALES BOGOTÁ 2021-2022

Categoría/año	2022	2021	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %
Víctimas Fatales	536	460	76	17%
Lesionados	21500	18368	3132	17%

Nota. Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2020-2022 con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

De acuerdo con la tabla 4, se puede evidenciar que, en el año 2022, respecto al año 2021, las víctimas fatales tuvieron un aumento 17% con total de 76 víctimas más.

Respecto a los lesionados, en el año 2022, respecto al año 2021, hubo un aumento de 3132 lesionados más con un aumento del 17%.

Tabla 5

Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2020-2022

ANÁLISIS HORIZONTAL VÍCTIMAS FATALES SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2021- 2022

Categoría/año	2022	2021	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %
Peatones	197	171	26	15%
Motociclista	196	158	38	24%
Ciclista	81	79	2	3%
Pasajero	52	41	11	27%
Conductor	10	11	-1	-9%

Nota. Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2020-2022 con base en

datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Considerando la tabla 5, se puede evidenciar que las víctimas fatales por siniestros viales según actor vial en el año 2022 respecto al año 2021, tuvieron el siguiente comportamiento: los pasajeros un aumento del 27% con 11 fatalidades más; los motociclistas un aumento del 24% con 38 fatalidades más; los peatones un aumento del 15% con 26 fatalidades más; los Ciclistas con aumento del 3% y 2 fatalidades más y finalmente solamente los conductores tuvieron una reducción del 9% con 1 fatalidad menos.

Tabla 6

Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2020-2022

ANÁLISIS HORIZONTAL VÍCTIMAS LESIONADAS SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2021-2022				
Categoría/año	2022	2021	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %
Peatones	3108	2463	645	26%
Motociclista	7802	6600	1202	18%
Ciclista	2121	2299	-178	-8%
Pasajero	5443	4548	895	20%
Conductor	3026	2458	568	23%
TOTAL	21500	18368	3132	17%

Nota. Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2020-2022 con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Respecto a los lesionados, en el año 2022, respecto al año 2021, hubo un aumento de 3132 lesionados más con un aumento del 17% y por actor vial se evidencia el siguiente comportamiento: los peatones un aumento del 26% con 645 lesionados más; los conductores un aumento del 23% con 568 lesionados más; pasajeros un aumento del 20% con 895 lesionados más; motociclistas un aumento del 18% con 1202 lesionados más y finalmente solamente en los ciclistas hubo una reducción del 8% con 178 lesionados menos en el año 2022.

De igual forma, es importante referir que no se efectúa comparación con las cifras del año 2020, considerando que el mismo fue un año atípico, debido a las acciones realizadas a causa de la emergencia sanitaria por el COVID-19, motivo por el cual no se llevaron a cabo los viajes que se realizan en un año normal, debido a las distintas medidas de restricción a la movilidad establecidas por la administración, no obstante, se evidencia un alto número de siniestros y 364 fatalidades, lo cual demuestra el rol del factor humano en la generación de los siniestros viales, con la práctica de malas acciones como el exceso de velocidad.

Ahora bien, la seguridad vial es el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados (Ley 1702, 2013, p. 1).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los factores de riesgo que están más asociados a las hipótesis de los siniestros viales son:

- *Velocidad excesiva: El aumento de la velocidad promedio se relaciona directamente con la probabilidad de que ocurra un siniestro vial y con la gravedad de las consecuencias de este.*
- *Conducción bajo los efectos del alcohol: Conducir cuando se ha bebido aumenta el riesgo de un siniestro y las probabilidades de que éste ocasione la muerte o traumatismos graves.*
- *Uso del casco de motociclista: Usar correctamente un casco de motociclista puede reducir el riesgo de muerte casi en un 40%, y el riesgo de un traumatismo grave en más del 70%.*

- *Uso de los cinturones de seguridad y medios de sujeción de niños: El uso del cinturón de seguridad disminuye entre un 40% y un 50% el riesgo de muerte de los ocupantes delanteros de un vehículo, y entre un 25% y un 75% el de los pasajeros de asientos traseros.*

- *Las distracciones al conducir.*

En el mismo sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad¹ refiere:

Los siniestros viales que cuentan con información de hipótesis, el mayor porcentaje están asociados al factor humano (conductor), y esto tiene que ver básicamente con la toma de decisiones en el momento de movilizarse en la ciudad, decisiones que son totalmente modificables y que pueden en el caso de la siniestralidad vial disminuir la cantidad de personas que podrían resultar heridas o muertas por una mala decisión.

Así mismo, de manera particular, el exceso de velocidad es un factor de riesgo clave en la siniestralidad vial ya que, a mayor velocidad, aumenta la probabilidad de colisión y la distancia necesaria para detener totalmente el vehículo se incrementa. Además, a mayor velocidad se aumenta la gravedad de las heridas en el cuerpo humano y consecuencias de una colisión, pues la fuerza del impacto es mayor.

Un siniestro que ocurra a exceso de velocidad es especialmente perjudicial para los usuarios vulnerables de la vía (peatones, ciclistas y motociclistas), quienes reciben la energía de un impacto directamente en sus cuerpos. Además, la velocidad en una vía incide de manera directa en la seguridad vial de la misma, presentando una relación inversamente proporcional y de carácter exponencial. Según algunos estudios, una reducción del 15% de la velocidad promedio en una vía, mejora las condiciones de seguridad vial reduciendo en 20% los siniestros con heridos y en 45% los siniestros con fatalidades (Greibe, 2005).

De igual forma, es importante referir que, en Colombia según el Instituto De Medicina Legal y Ciencias Forenses, los Siniestros Viales son la segunda causa de muerte violenta (Fondo de prevención vial, 2010), así como la primera causa de muerte de los jóvenes colombianos menores de 30 años (Contraloría General, 2012). (PNSV, 2011).

Los hallazgos evidenciados muestran la vulnerabilidad de los actores usuarios de moto, peatones y ciclistas en la vía. Principalmente en la interacción entre peatones y motocicletas, seguido de los usuarios de moto y vehículos de carga².

Previo al 2020, los peatones eran los usuarios en vía que más fallecían, principalmente en interacciones con motocicletas y vehículos livianos. A partir de la emergencia sanitaria y los cambios en las dinámicas de la movilidad son ahora los usuarios de motocicleta los que más fallecen en la vía, asociado en interacciones con vehículos de carga y volcamientos o caídas³.

¹ Respuesta SDM SDQS 2333652023

² Ídem, pág. 5

³ Ídem, pág. 5

De igual forma, para los años 2020 a 2022, se evidencia que los sábados, seguido de los viernes son los días con más víctimas fatales en las vías, en las franjas horarias de 18:00 a 00:00. Las edades con más víctimas fatales son entre los 25 a 34 años, seguido de los 18 a 24 años. Visibilizando que, en los fines de semana, en horario nocturno y para edades entre 18 y 34 años es cuando más se presentan víctimas fatales en siniestros viales⁴.

2.3 Accionar mundial

Naciones Unidas: 2010- se proclama el Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020): con el objetivo de estabilizar y después reducir las muertes por accidentes viales al 2020.

Naciones Unidas: 2020 proclama el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2021-2030): objetivo: prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2039.

Objetivos de Desarrollo Sostenible: Eje salud y Bienestar, Eje Ciudades y comunidades sostenibles y la Nueva agenda Urbana: se establece, la necesidad de incorporar la seguridad vial en los procesos de planificación y gestión del desarrollo urbano.

En el año 2011, se proclama la Ley 1503 del 2011: Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

En el 2013, se estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial, su objetivo es: Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un **25%** por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021.

En el año 2013, se crea la Agencia Nacional De Seguridad Vial, cuyo objetivo es: La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como *objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país.* (Ley 1702, 2013)

En el año 2010, en la Ciudad de Bogotá, se estableció el Plan Distrital de Seguridad Vial, el cual fue modificado en el año 2017, desarrollando de esta manera el Plan Distrital de Seguridad Vial-PDSV 2017-2026, en el mismo se incorpora principalmente la Política de Visión Cero y dentro de sus metas está el “Disminuir los heridos graves y muertes en un 35% en los próximos 10 años, tomando como base el año 2015.”. y lo evidenciado en la siguiente tabla 7:

Tabla 7

⁴ Ídem, pág. 6

Metas Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026

Plan/Política	Fórmula	Meta a 2026
Plan Distrital de Seguridad Vial	Porcentaje de avance del Plan	100%
Plan de Gestión de la Velocidad	Porcentaje de avance del Plan	100%
Plan de Movilidad Escolar	Número de colegios con PME avalado y con una visita de seguimiento	Todas las instituciones educativas
Plan de Seguridad vial del motociclista	Porcentaje de avance del Plan	100%
Plan Empresarial para la Seguridad vial	Número de empresas con PESV avalado y con una visita de seguimiento	100% empresas con PESV avalado
Política de eco-conducción	Definición de la política y de la estrategia de implementación	Estrategia definida que cubra todas las empresas que operan en Bogotá: transporte público del SITP individual, empresas de carga, de distribución y mensajería, y los centros de enseñanza automovilística

Nota. Tomado del Decreto 813 de 2017

En el año 2020, mediante el Acuerdo 761 del 2020, se adopta el “Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, y en su artículo 12 metas trazadoras - Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, se evidencia:

Tabla 8

Metas trazadoras PDD 2020-2024- Propósito 4- 63

Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible					
No	Metas Trazadoras	Indicador	Línea Base	Fuente y año	Meta 2024
62	Aumentar en 20% la oferta de transporte público del SITP	Indicador buses/sillas del SITP	8.618 buses equivalentes a 834.771 sillas	Transmilenio, 2019	Aumentar en 20% la oferta
63	A 2024 Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía	Número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía	2019: Peatones (236), Ciclistas (71), Motociclistas (conductor y acompañante; 169), Conductores (10), Pasajeros (19) Total 505	SIGAT, SDM, 2019	Peatones (189), Ciclistas (57), Motociclistas (conductor y acompañante; 135), Conductores (8), Pasajeros (15) Total 404

Nota. Tomado del Acuerdo 761 del 2020

En el año 2022, se proclama el Decreto 1430 de 2022: Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031- Meta: Reducir el 50% de muertes y lesionados por siniestros viales.

En octubre del año 2023, se expide el Decreto 494 de 2023, por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones. Cuya Meta estratégica es: la meta del PDSV 2023-2032 es reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas (indicador a 30 días) en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022.

Ahora bien, considerando lo anterior, se observa que la Secretaría Distrital de Movilidad-SDM, ha realizado un amplio accionar en el marco del PDSV 2017-2026.

En el PDSV 2017-2026 se establecen 81 acciones concretas articuladas en 28 programas agrupados en 5 ejes:

- Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial.
- Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial.
- Eje 3: Víctimas.
- Eje 4: Infraestructura segura.
- Eje 5: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos.

No obstante, se observa que pese a las acciones realizadas no se están cumpliendo las metas en cuanto a reducción de fatalidades, tal como lo establecido en el PDD 2020-2024 Y EL PDSV 2017 2026, lo cual se puede constatar en las tablas 7 y 8.

De igual forma, se evidencia que, por parte de la SDM, a través de la Comisión Intersectorial de Seguridad vial, la cual de acuerdo al Decreto 185 del 2012 su naturaleza es: La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo. Se está realizando seguimiento al cumplimiento de los programas, no obstante, no se está realizando estricto control y seguimientos a las metas que se pueden evidenciar en la tabla 7.

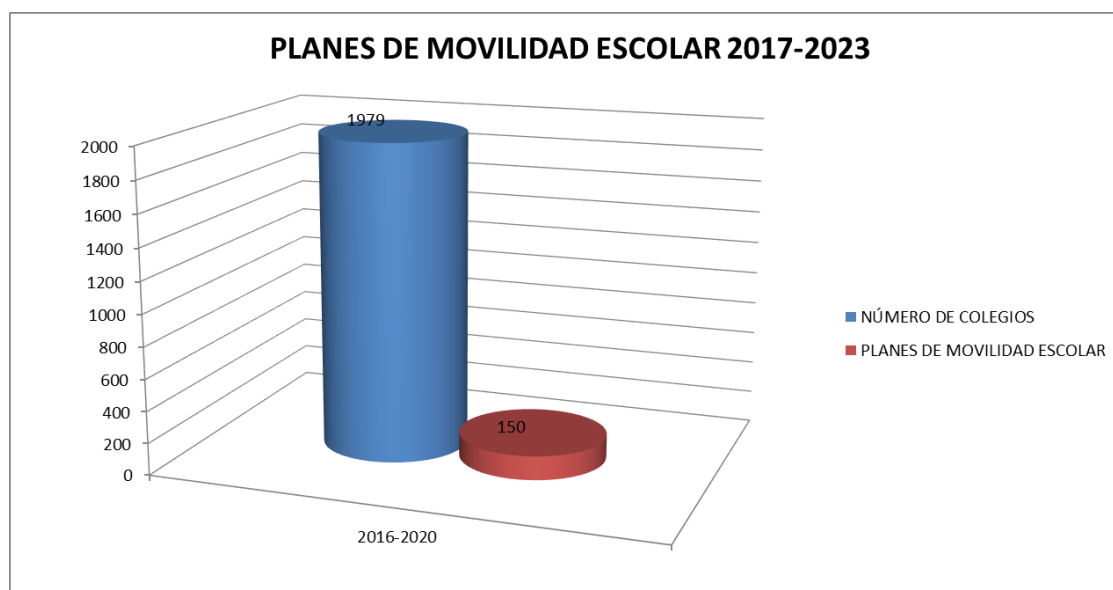
La anterior información se puede constatar a través del sitio web de la SDM, en la siguiente ruta:

La SDM dispone en su página web www.movilidadbogota.gov.co, de la carpeta "Comisión Intersectorial de Seguridad Vial", la cual se encuentra ubicada en la sección de "Transparencia y Acceso a la Información Pública", categoría "Información de Interés" y micrositio "Instancias de Coordinación", cuyo enlace es: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion.

Es así, que se observa que una de las metas para el 2026 es contar con el 100% de los colegios con el Plan De Movilidad Escolar-PME aprobado y con una visita de seguimiento, pero, se observa la siguiente dinámica:

Figura 4

Planes de Movilidad Escolar-PME 2017-2023



Nota: Planes de Movilidad Escolar-PME 2017-2023 con base en información suministrada por la Secretaría de Educación⁵

Tal como se evidencia en la figura 4, se observa que, con corte a marzo del 2023, en Bogotá hay un total de 1979 Colegios y con corte a mayo del 2023 hay un total de 150 PME aprobados. De tal modo es preocupante dicha cifra considerando que corresponde al 8% de los Colegios existentes y la meta al 2026 según el Decreto 813 de 2017 es contar con el 100% de los Colegios aprobados con el PME y una visita de seguimiento.

Aunque dicho Decreto fue derogado por el Decreto 494 de 2023, este factor es primordial para la seguridad vial y la disminución de la siniestralidad en la Ciudad de Bogotá. De igual manera, se observa que dichos planes fueron presentados entre las vigencias 2017-2019, siendo presentados de la siguiente manera: 43 en el 2017, 82 en el 2018 y 25 en el 2019, ahora bien, es más preocupante que durante la vigencia 2020- al 2023 con corte a mayo no se ha aprobado un solo PME, cuando el rol de la Comisión Intersectorial de Seguridad

⁵ Respuesta Secretaría de Educación SDQS 2333992023

Vial es realizar seguimiento a las metas y efectuar las acciones requeridas para su cumplimiento.

Lo mismo sucede con el Plan Estratégico de Seguridad Vial- PESV, que al igual que el PME, son herramientas vitales para la seguridad vial y por ende disminución de siniestros viales y muertes en la vía.

Dado, que la meta del PDSV- 2017-2026 es contar con el 100% de las empresas con el PESV avalado, no obstante, se evidencia, que para la vigencia 2016-2020 había un cumplimiento del 1%, respecto al número de empresas susceptible de presentarlo (Triana, D,2021).

De igual forma, es importante referir que en este momento considerando la Ley 2050 de 2020, el su artículo 1, se establece: *“La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV”* y a su vez la Resolución 20223040040595 en el capítulo II de su anexo establece en su literal b: *para el caso del sector transporte la verificación del PESV se realizara, por lo Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que presten el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital o metropolitano.*

Considerando lo anterior y de acuerdo con el análisis realizado por el equipo de trabajo, se pregunta a la SDM: ¿la Secretaría de Movilidad ha realizado algún estudio, para conocer el número de empresas que hay en Bogotá susceptibles de presentar el PESV, de competencia de la SDM? ¿en qué fechas?

De acuerdo con lo anterior la SDM, responde: *“La Secretaría Distrital de Movilidad no ha realizado ningún estudio para conocer el número de empresas que hay en Bogotá susceptibles de presentar PESV, sin embargo, en el marco de su competencia realiza seguimiento tanto a las empresas de transporte de pasajeros masivo como a las de transporte de pasajeros individual habilitadas en Bogotá”*⁶

Aunque la Ley 1503 del 2011- artículo 12 modificado por el art. 110 Decreto-Ley 2106 de 2019, establece: *“en ningún caso el PESV requerirá aval para su implementación”*, es vital que la SDM, cuente con un estudio de las empresas que son susceptibles de presentar el PESV, dado que al no contar con este no se tendrá un seguimiento valido y coherente, considerando que se contará con el numero de empresas que lo han presentado, mas no el porcentaje de empresas que faltan de presentarlo y desde este punto de vista no se está efectuando un seguimiento real a los

⁶ Respuesta SDM SDQS 2333652023

indicador del PESV 2017-2026 por lo que no se tomaran estrategias efectivas y oportunas para garantizar su cumplimiento.

Como se mencionó anteriormente, aunque el Decreto 813 de 2017, fue derogado por el Decreto 494 de 2023, la adopción de los PESV, son vitales para la seguridad vial y la disminución de la siniestralidad en la Ciudad de Bogotá, dado, que como lo establece el Decreto 2851 del 2013, en su artículo 2, literal a, el PESV: *“Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito”*.

De tal modo, es evidente que tanto el PME, como el PESV, son herramientas claves para la adopción y practica de la seguridad vial a través de comportamientos asertivos en la vía, bajo el marco de la corresponsabilidad, teniendo en cuenta que todos construimos Ciudad y Ciudadanía y nuestras acciones pueden salvar o generar pérdida de vidas en la vía y de este punto de vista es vital el seguimiento por parte de la SDM, la Secretaría de Educación y la coordinación bajo con el sector gremial, social y comunitario a través de la Política Pública Distrital de Seguridad Vial.

Ahora bien, El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019, define quienes están obligados a diseñar e implementar el PESV: *“Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo”*.

Así mismo, es importante precisar, que de acuerdo con la Resolución 20223040040595 del 2022 *“Metodología, diseño, implementación verificación del PESV”*, en este momento todas las empresas susceptibles de realizar el PESV, lo deben tener operando.

Ahora bien, otra herramienta fundamental son los Planes Estratégicos del Consumo Responsable del Alcohol, los cuales según el Decreto 2851 del 2013, artículo 2, literal b, son: *“el instrumento por medio del cual se definen las acciones que se adelantarán para promover el consumo responsable de alcohol en el establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, luego de un diagnóstico. Este instrumento será elaborado de manera participativa por el propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, El propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas serán los responsables del desarrollo de las acciones y plazos para su ejecución, mecanismos de seguimiento y evaluación, así como estrategias de trabajo*

interinstitucional con participación de entidades distritales, municipales, locales y organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios”

A su vez, el artículo 9, refiere: *“Adopción y cumplimiento por parte de los establecimientos de comercio de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas de los planes estratégicos. Los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol de que trata el artículo 13 de la Ley 1503 de 2011 y su respectiva adopción y cumplimiento, serán objeto de vigilancia y control por parte de las Secretarías Distritales, Departamentales y Municipales de Salud, las cuales verificarán la ejecución de los mencionados planes a través de visitas que serán efectuadas a cada establecimiento por lo menos una vez al año y de lo cual dejarán constancia en un acta”.*

“Para efectos de la adopción de los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol los establecimientos de comercio de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas tendrán un plazo de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente decreto para comunicar por escrito a la Secretaría Distrital o Territorial de Salud según corresponda, el plan estratégico elaborado, el cual deberá contener los aspectos y principios señalados en los artículos 7° y 8° del presente decreto reglamentario”.

De igual modo, La Ley 1503 del 2011 en su artículo 1 establece: *“Establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas. Reglamentado por el art. 1, Decreto Nacional 2851 de 2013. Todos los establecimientos que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico”.*

Y a su vez, en diciembre del 2013 el Ministerio De Salud y Protección Social, crea la guía para la elaboración de planes estratégicos para la promoción del consumo responsable de alcohol.

De tal modo, en este momento, los establecimientos susceptibles de presentar planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol deberían el 100% haber presentado y tener adoptado dicho plan.

No obstante, de acuerdo con el análisis realizado por el equipo de trabajo y a través del cual se indaga a la Secretaria de Salud⁷ se evidencia:

¿Cuántos planes estratégicos de consumo responsable de alcohol han sido presentados por localidad, por cuáles establecimientos y en qué fechas?

En el año 2021, a la pregunta realizada por el equipo de trabajo, responde: *“a la Secretaría de Salud, no le presentan planes estratégicos de consumo responsable de alcohol”.*

Y en el año 2023, a la pregunta realizada por el equipo de trabajo responde: *“de acuerdo a lo definido en el Decreto Distrital 691 de 2011 y el artículo 2 del Decreto Distrital 210 de 2018, se cuenta con 12 mesas locales de estupefacientes que tienen como objeto diseñar y monitorear planes, programas y proyectos de reducción de la oferta y demanda de sustancias psicoactivas en las que se incluye el alcohol, las cuales sesionará mensualmente y se encuentran integradas por delegados de las secretarías locales de*

⁷ Respuestas SDQS: 2334232023-40741202

educación, gobierno, integración social, seguridad, convivencia y justicia, mujer”, no obstante, deja en evidencia que no se tiene claridad en el tema y no se conoce si en realidad se esta realizando la validación del mismo.

A la pregunta realizada por el equipo de trabajo: por localidad, ¿cuántas visitas de validación de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol ha realizado la Secretaría de Salud, a cuáles establecimientos y en qué fechas?:

En el año 2021 responde: *“La Secretaría Distrital de Salud no realiza visitas de validación de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol a establecimientos”*.

En el año 2023 responde: *“Por medio de la implementación de acciones que se desarrollan a través de las cuatro (4) Subredes Integradas de Servicios de Salud E.S.E., se realizan las visitas de verificación a los establecimientos que ofrezcan bienes y servicios, mediante inspectores sanitarios encargados de examinar las condiciones higiénico-sanitarias en que estas desarrollan sus actividades, y que incluyen: edificaciones e instalaciones, equipos y utensilios, personal manipulador de alimentos, requisitos higiénicos, almacenamiento, áreas y capacidad instalada del establecimiento, métodos de conservación, saneamiento y manipulación”*. Lo cual no tiene relación con los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol.

A la pregunta realizada por el equipo de trabajo ¿la Secretaría Distrital de Salud ha realizado algún estudio, para conocer el número de establecimientos de expendio o consumo de bebidas alcohólicas que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas, ¿en qué fechas?

En el año 2021 responde: *“La Secretaría Distrital de Salud, no ha realizado ningún estudio para conocer el número de establecimientos de expendio o consumo de bebidas alcohólicas que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas”*.

En el año 2023, responde: *“Si bien es cierto que la Secretaría Distrital de Salud no ha realizado algún estudio para conocer el número de establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas que devenguen en .cuarenta por cuarenta (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas, en el marco de las funciones de Inspección, como se informa en la respuesta al numeral 2, según las funciones de la Subdirección de Vigilancia en Salud Pública, el artículo 13 del Decreto 507 de 2013 no establece funciones adicionales a las acciones de Inspección, Vigilancia y Control sanitario, desarrolladas a través de las cuatro (4) Subredes Integradas de Servicios de Salud E.S.E., quienes realizan visitas de verificación a los establecimientos de almacenamiento, distribución o expendio, ya sean bodegas, bares, restaurantes, supermercados, tiendas u otros, se verifica el cumplimiento de lo establecido en el Decreto 1682 de 2012 "Por el cual se establece el reglamento técnico sobre los requisitos sanitarios que se deben cumplir para la fabricación, elaboración, hidratación, envase, almacenamiento, distribución, transporte, comercialización, expendio, exportación e importación de bebidas alcohólicas destinadas para, consumo humano". Lo cual deja nuevamente en evidencia que no esta dando cumplimiento a lo referente a los planes estratégicos para la promoción del consumo responsable de alcohol.*

De tal modo, se hace imprescindible que esta acción se tenga presente en la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, considerando su gran aporte para la seguridad vial. Ahora bien, respecto a las acciones formativas en Seguridad Vial en las Instituciones Educativas, se evidencia que por parte de la SDM⁸:

Tabla 9

Acciones de Capacitación 2020-2022 Capacitaciones en seguridad vial a Docentes vigencia 2020-2022 SDM

ACCIONES DE CAPACITACIÓN SEGURIDAD VIAL SDM 2020-2022 DOCENTES		
AÑO 2020		
NÚMERO DE COLEGIOS	NÚMERO DE CAPACITADOS	TIPO DE COLEGIO
6	324	Distrital
5	227	Privado
AÑO 2021		
3	117	Distrital
5	360	Privado
AÑO 2022		
12	691	Distrital
6	147	Privado
37	1866	Distrital- Privado

Nota.
de Capacitación
2022
Capacitaciones
seguridad vial a
vigencia 2020-
SDM con base
suministrados
Secretaría

Distrital de Movilidad.

En la tabla 9, se puede evidenciar, que, por parte de la SDM, durante la vigencia 2020-2022 se efectuó capacitación a Docentes en seguridad vial, a través de la intervención en 37 Colegios con un total de 1866 Docentes capacitados, de tal modo para dicha vigencia solo se intervino el 2% de los 1979 Colegios que existen en la Ciudad.

Tabla 10

Acciones de Capacitación 2020-2022 Capacitaciones en seguridad vial a Padres de Familia vigencia 2020-2022 SDM

⁸ Respuesta SDQS 2333992023.

ACCIONES DE CAPACITACIÓN SEGURIDAD VIAL SDM 2020-2022 PADRES DE FAMILIA		
AÑO 2020		
NÚMERO DE COLEGIOS	NÚMERO DE CAPACITADOS	TIPO DE COLEGIO
2	328	Distrital
2	151	Privado
AÑO 2021		
2	70	Distrital
1	145	Privado
AÑO 2022		
5	1127	Distrital
6	117	Privado
18	1938	Distrital- Privado

Nota. Acciones de Capacitación 2020-2022 Capacitaciones en seguridad vial a Padres de Familia vigencia 2020-2022 SDM con base en datos suministrados por la Secretaría Distrital de Movilidad.

En la tabla 10, se puede evidenciar, que, por parte de la SDM, durante la vigencia 2020-2022 se efectuó capacitación a Padres de Familia en seguridad vial, a través la intervención en 18 Colegios con un total de 1938 Padres de Familia capacitados, de tal modo para dicha vigencia solo se intervino el 1% de los 1979 Colegios que existen en la Ciudad.

Así mismo, por parte de la Secretaría de Educación⁹, indica que bajo la Dirección de Relaciones con el Sector Educativo Privado implementa el programa SEPA (Sector Educativo Privado Articulado), se realizaron 5 capacitaciones en movilidad segura y sostenible con un total de 252 asistentes, sin indicar el rol de estos. De tal modo, se evidencia el bajo accionar respecto a acciones formativas de seguridad vial.

En el mismo sentido, si bien es cierto que existen políticas como la Política Pública de la Bicicleta, donde se cuenta con un componente de "Mayor seguridad vial" "el mismo solo está enfocado a los ciclistas.

De igual forma, mediante el Acuerdo 836 del 2022, se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón "En Bogotá, primero el peatón".

No obstante, se hace necesario aunar esfuerzos y generar acciones integrales que involucren a todos los actores viales.

De tal modo, como lo establece el PNSV 2011-2021, las entidades territoriales y demás agentes responsables del tema de seguridad vial, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de este fenómeno de siniestralidad. Las razones para esto son diversas; sin embargo, hay factores que indudablemente han contribuido de manera notoria: una baja

⁹ Respuesta SDQS 2334082023

formulación y/o ejecución de la política de seguridad vial nacional y municipal, poco análisis y diagnóstico de la población objetivo, insuficiente investigación sobre los factores de riesgo, un exiguo monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados, así como un escaso recurso humano preparado y una débil capacidad presupuestal e institucional (PNSV 2011-2021, 2011, p 21).

Lo cual es notable en la Ciudad de Bogotá, dado, que pese a la normatividad existente sobre la seguridad vial y de las acciones que se han realizado respecto a Seguridad Vial, se puede evidenciar el alto número de siniestros viales que se siguen presentando y los cuales han ido en aumento.

Es así, que es sea hace evidente la necesidad de la generación de una Política Pública, que trabaje y defina los lineamientos de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, a través de la cual se pueden aunar esfuerzos financieros, humanos y estructurales, con el objetivo de la protección de la vida en la vía y la reducción de los factores generados a causa de los siniestros viales (Triana, D,2021).

Así mismo, hay que considerar que los siniestros viales tienen inmerso otros factores como: por cada víctima mortal por accidentes de tránsito, por lo menos 20 personas sufren lesiones no mortales. Una proporción significativa de los pacientes que sufren una lesión por accidente de tránsito incurrir en incapacidad permanente, por medio de la amputación, lesiones en la cabeza o lesión de la médula espinal (CONPES 3764, 2013, p. 9).

Del mismo modo, los impactos generados por los siniestros viales incluyen costos directos e indirectos, entre los cuales se puede referir: investigaciones, costos médicos, funerarios, legales, muertes prematuras que conllevan a la pérdida de ingresos potenciales a recibir, emocionales, entre otros.

En el mismo sentido se estima que en Colombia, el 10% de todos los lesionados por traumas en la vía pierden totalmente su forma de vida habitual, en consecuencia, se comportan como si hubieran fallecido; el 20% sufren una pérdida del 30% de su vida y el 70% del total de lesionados pierden el equivalente a un mes de vida". (CONPES 3764, 2013, p. 13).

2.4 El Rol de la Política Pública

Es así que es imprescindible la generación de medidas integrales que permitan la disminución y consecuencias generadas de los siniestros viales en la Ciudad de Bogotá, a través de una Política Pública-PP la cual es un instrumento, que se puede llamar guía de transformación social, con el objetivo de mejorar y/o garantizar el goce pleno de los derechos de una comunidad específica, lo anterior bajo el marco del bien común, dado, que las mismas buscan transformar una realidad social, para lo cual se define una visión de largo plazo a través de un proceso de planeación.

Ahora bien, la relación del estado, con las Políticas Públicas Para Fortalecer El Desarrollo Territorial, es imprescindible, considerando que el estado debe garantizar el goce pleno de

los derechos de la ciudadanía, dentro de los cuales podemos contemplar los propios y los de sus bienes. (Stiglitz, J, 2000).

Estamos comprometidos en el logro de una participación activa e incidente por parte de la Ciudadanía, de tal modo, su percepción y aportes en la construcción de la PP de Seguridad Vial para el Distrito Capital, son vitales para poder generar estrategias reales y efectivas, para el goce pleno de los derechos de la ciudadanía y disminuir el índice de siniestralidad evidenciado.

Con lo anterior y considerando que en gran proporción un gran índice de los siniestros viales es generado a causa de las malas decisiones del factor humano, lograr romper el paradigma que las normas de seguridad vial son creadas para generar multas, cuando el verdadero objetivo es salvar vidas.

Dado, que, según el psicólogo Wilde, el índice de eventos en el tránsito, no dependen tanto de los factores objetivos de peligro, sino del nivel de riesgo aceptado por las personas.

De este modo, lograr el cumplimiento del verdadero objetivo de las normas de seguridad vial: salvar vidas, por ejemplo, al utilizar los elementos de protección personal de manera adecuada, como son: el casco, el cinturón de seguridad, las prendas reflectivas, etc. y realizando aquellos actos asertivos en la vía bajo el marco del autocontrol y autorregulación.

Es así, que la participación ciudadana en las políticas públicas, tal como se evidencia, el artículo 2° de la Constitución establece como uno de los fines esenciales del Estado, el de facilitar la participación de los ciudadanos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación, constituyéndose en un derecho que se desarrolla en la normatividad nacional entre otras, con la Ley 489 de 1998, cuyo título VIII hace énfasis en la democracia participativa y la democratización de la gestión pública, y la Ley estatutaria 1757 de 2015 la cual señala los deberes y derechos de la ciudadanía e Instituciones en las fases de planeación, implementación, seguimiento y evaluación de la gestión pública.

El gobierno abierto, cumple un rol vital en el cumplimiento de los fines esenciales del estado, teniendo como premisa el bien común sobre el particular y adoptado la política de no hacer las acciones por los ciudadanos, sino de hacer las acciones con los ciudadanos.

En dicho sentido se adopta la participación ciudadana como una parte fundamental de un nuevo paradigma de gobernar, lo cual da origen al gobierno abierto.

De tal modo, Gobierno abierto, es una forma de gobernar donde el manejo de los recursos es transparente, la participación ciudadana es tenida en cuenta, los servicios son eficientes y la ciudadanía es consciente de su accionar y rol en aras de lograr los objetivos, lo cual lleva a un trabajo bajo el marco de la corresponsabilidad y en el caso que nos ocupa la disminución de los siniestros viales y por ende la pérdida de vidas en la vía.

De este modo, generar ambientes viales seguros y protectores de la vida a partir de comportamientos individuales y colectivos responsables y solidarios. Bajo el marco de la corresponsabilidad, la autorregulación y el autocontrol.

Así mismo, es importante tener en cuenta que, para lograr el pleno desarrollo y objetivo de las PP, es vital el trabajo bajo un tema de corresponsabilidad. Dado que tal como lo establece el Decreto 197 del 2004: Artículo 5º.-Sobre la Corresponsabilidad Ciudadana. La corresponsabilidad ciudadana es un requisito indispensable para la construcción de una participación responsable, activa y una demanda razonable.

De tal modo, el goce pleno de los derechos solo es posible cuando la ciudadanía se apropia de sus derechos y de la defensa y cuidado de lo público como un valor común y de todos, lo cual lo hace corresponsable en la construcción de ciudad y ciudadanía, generando mayores posibilidades de acceso a servicios y de la administración pública a responder a las demandas y necesidades desde el Sistema Distrital de Servicio a la Ciudadanía. (Decreto 197 del 2014).

De acuerdo con lo anterior, es de vital importancia que estén todos los actores involucrados, en aras de mitigar las altas cifras de siniestralidad existentes, considerando su enfoque prevenible y la apuesta del trabajo articulado bajo el marco de la corresponsabilidad, en aras de disminuir la mortalidad vial, siendo conscientes que de que esto solo será posible bajo el marco del esfuerzo y coordinación Institucional, social, gremial y comunitaria (Triana, D,2021).

Lo anterior, será evidenciado a través de la Política Pública de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, dado, que como se pudo observar se requiere aunar esfuerzos financieros, humanos y estructurales, en pro de la protección de la vida en la vía y la reducción de los costos de todo tipo generados por los mismos, bajo el marco de la corresponsabilidad y el trabajo Institucional, social, gremial y comunitario.

3. ANTECEDENTES NORMATIVOS- SUSTENTO JURIDICO

3.1 Normatividad Internacional

ONU 2010	Se proclama el Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020): objetivo de estabilizar y después reducir las muertes por accidentes viales al 2020.
ONU 2020	Proclama el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2021-2030): objetivo: prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2039.

3.2 Constitución Política

Artículo 2.	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.
Artículo 24.	Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

3.3 Normatividad Nacional

Decreto 463 de 1938	Establece que tanto las Universidades como todos los Colegios oficiales y privados, deberán impartir las reglas de regulación y tránsito a sus alumnos.
Ley 336 de 1996	Estatuto General del Transporte
Ley 769 del 2002	<p>Código Nacional de Tránsito Terrestre</p> <p>ARTÍCULO 4o. PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.</p> <p>ARTÍCULO 7o. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. <Artículo modificado por el artículo 58 de la Ley</p>

2197 de 2022. 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.

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

ARTÍCULO 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA. <Artículo modificado por el artículo 6 de la Ley 2222 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> Se establece como obligatoria, en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.

Directiva 13 de 2003 Ministerio de Educación Nacional	La educación en tránsito y seguridad vial tiene como propósito el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas que le permitan a niños, niñas y jóvenes ejercer su derecho a la movilidad libre y segura, conocer y respetar las normas del tránsito, y respetar los derechos de los demás en los espacios públicos.
Ley 1383 de 2010	<p>Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.</p>
Ley 1503 del 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
Ley 1562 del 2012	ARTÍCULO 13. Sanciones - no cumplimiento PESV.
Ley 1702 del 2013	se crea la Agencia Nacional De Seguridad Vial, cuyo objetivo es: La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país.
Ministerio de Salud 2013	Establece la guía para la elaboración de planes estratégicos para la promoción del consumo responsable de alcohol.

Decreto 2851 del 2013	<p>Artículo 6°. Objetivos de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol. Los siguientes serán los objetivos de los Planes Estratégicos a adoptar por parte de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas:</p> <p>a) Ofrecer alternativas para los usuarios de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas que no consumen bebidas alcohólicas y para quienes van a conducir, en el contexto de seguridad y educación vial;</p> <p>b) Promover el consumo responsable de alcohol entre los usuarios del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas con el fin de prevenir situaciones problemáticas que alteren el ambiente del lugar o que pongan en riesgo a los demás usuarios del establecimiento y al personal del mismo;</p> <p>c) Generar las condiciones dentro del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas para responder efectivamente a situaciones problemáticas derivadas del consumo inmoderado de alcohol.</p>
Resolución 2273 de 2014	Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones
Ley 1811 de 2016	Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.
Ley 1843 de 2017	Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios

	tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.
Decreto- Ley 2106 de 2019	<p>Artículo 110. Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 quedará así:</p> <p>“Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo</p>
Ley 2050 del 2020	Disposiciones generales para la consolidación y difusión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
Decreto 1251 del 2021	"Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Li-bro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"
Ley 2251 del 2022	Establece disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.
Decreto 1430 del 2022	Aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031

Resolución 40595 del 2022	Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.
----------------------------------	--

3.3 Normatividad Distrital

Decreto 164 de 2007	Por el cual se adopta la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá D.C
Decreto 185 del 2012	Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial. Siendo su naturaleza: “La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo”
Decreto 594 de 2015	Se adopta el Plan de Movilidad Escolar, el cual estará orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas
Acuerdo 650 DE 2016	Por medio del cual se crea el programa “innovadores escolares en seguridad vial” en los planes de formación en seguridad vial escolar en el distrito capital” y se dictan otras disposiciones.
Decreto 813 de 2017	Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026. (derogado por el Decreto 494 de 2023).

Acuerdo 708 de 2018	Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones.
Acuerdo 761 del 2020	se adopta el “el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, y en su artículo 12 metas trazadoras - Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, meta 63: “A 2024 Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía”.
Acuerdo 836 de 2022	Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón “En Bogotá, primero el peatón” y se dictan otras disposiciones.
Acuerdo 834 de 2022	Por medio del cual se retoman elementos de la iniciativa de “estrellas negras” para una campaña de seguridad vial, cultura ciudadana y conmemoración de víctimas de siniestros.
Decreto 494 de 2023	Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones. La meta del PDSV 2023-2032 es reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas (indicador a 30 días) en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022.

4. COMPETENCIA

El Concejo de Bogotá, tiene la competencia para tramitar el presente proyecto de acuerdo, considerando lo estipulado en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto 1421 de 1993, el cual

establece que a la Corporación le corresponde “Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito” (Decreto 1421 de 1993).

5. BIBLIOGRAFIA

Alcaldía Mayor de Bogotá (2007, 26 de abril). Decreto 164 del 2007. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=23928#:~:text=%C2%ABPor%20el%20cual%20se%20adopta,y%20privadas%20de%20Bogot%C3%A1%20D.C.%20%C2%BB>.

Alcaldía Mayor de Bogotá (2015, 30 de Diciembre). Decreto 594 del 2015. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=64245>

Asamblea Nacional Constituyente (1991. 04 de Julio). Constitución Política de Colombia 1991.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125#:~:text=Todas%20las%20personas%20nacen%20libres,religi%C3%B3n%20opini%C3%B3n%20pol%C3%ADtica%20o%20filos%C3%B3fica>.

Concejo de Bogotá (2018, 15 de junio) Acuerdo 708 de 2018 Concejo de Bogotá. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=78754>

Concejo de Bogotá (2018, 15 de junio) Acuerdo 761 de 2020 Concejo de Bogotá. <https://intranet.secretariajuridica.gov.co/transparencia/marco-legal/normatividad/acuerdo-761-2020>

Concejo de Bogotá (2022, 10 de marzo) Acuerdo 836 de 2022 Concejo de Bogotá. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=121658&dt=S>

Concejo de Bogotá (2022, 10 de marzo) Acuerdo 834 de 2022 Concejo de Bogotá. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=121642&dt=S>

Congreso de la República de Colombia (2002, 6 de Julio). Ley 769 del 2002. Código Nacional de Tránsito. https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Congreso de la República de Colombia (2013, 27 de Diciembre). Ley 1702 del 2013. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286#:~:text=Coordina%20los%20organismos%20y%20entidades,reducir%20los%20accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito>.

Congreso de la República de Colombia (2011, 29 de Diciembre). Ley 1503 del 2011. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>.

Ministerio de Transporte (2014). Plan Nacional De Seguridad Vial 2011-2021. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>

Ministerio de Transporte (2013). Plan Nacional De Seguridad Vial 2013-2021. https://culturavial.files.wordpress.com/2014/01/consulta_plan_nacional_de_seguridad_vial_colombia_2013-2021.pdf

Ministerio de Transporte (2013,30 de Agosto). Conpes 3764. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3764.pdf> Ministerio de Transporte (2013, 06 de Diciembre). Decreto 2851 del 2013.

Observatorio de criminología vial. (2013). Teoría de compensación del riesgo de Wilde. <http://www.criminologiavial.com/2013/09/teoria-de-compensacion-del-riesgo-de.html>

Secretaría Distrital de Movilidad (2014). Plan Distrital de Seguridad Vial 2011-2021

Secretaría Distrital de Movilidad (2017). Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2021. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/23-09-2021/plan_distrital_de_seguridad_vial_2017-2026.pdf

Secretaría Distrital de Movilidad. Respuesta radicado SDQS 2333652023.

Secretaría Distrital de Educación. Respuesta radicado SDQS 2333652023.

Secretaría Distrital de Salud. Respuesta radicados SDQS 2334232023-40741202.

6. IMPACTO FISCAL

Considerando lo establecido en el artículo 7 de la ley 819 de 2003, la ejecución del presente proyecto no implica costos presupuestales que afectan las finanzas del Distrito en el marco fiscal de mediano plazo, dado, que constituye solamente la definición de los lineamientos teóricos, conceptuales y normativos para la formulación y adopción de la Política Pública Distrital de la Seguridad Vial en el Distrito Capital.

Cordialmente,

ANDRÉS GARCÍA VARGAS
Concejal de Bogotá

7. ARTICULADO

PROYECTO DE ACUERDO N° 239 DE 2024

PRIMER DEBATE

PROYECTO DE ACUERDO ___ DE 2024

POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En uso de las facultades legales que le confiere el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA

ARTÍCULO 1. OBJETO. Establecer los lineamientos para la formulación, adopción y evaluación de la Política Pública Distrital de Seguridad Vial, encaminada a la generación de ambientes viales seguros y protectores de la vida a partir de comportamientos individuales y colectivos responsables y solidarios; bajo el marco de la corresponsabilidad, la autorregulación y el autocontrol; teniendo presente que se requieren esfuerzos financieros, humanos y estructurales, bajo un trabajo Institucional, social, gremial y comunitario en pro de la protección de la vida en la vía y la reducción de los costos de todo tipo generados por siniestros viales.

ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS. La Política Pública Distrital de Seguridad Vial actuará bajos los siguientes lineamientos:

Corresponsabilidad. Promover y ejecutar acciones conjuntas bajo un trabajo Interinstitucional, social, gremial y comunitario, encaminado a la generación de ambientes viales seguros y protectores de la vida a partir de comportamientos individuales y colectivos responsables y solidarios; bajo el marco de la corresponsabilidad, la autorregulación y el autocontrol.

Planes Estratégicos para la Seguridad Vial. Generar y ejecutar estrategias que permitan verificar y garantizar la implementación y cumplimiento de los PESV, PME y Planes del Consumo Responsable del Alcohol, como herramientas claves para la adopción y práctica de la seguridad vial a través de comportamientos asertivos en la vía, bajo el marco de la corresponsabilidad, teniendo en cuenta que todos construimos Ciudad y Ciudadanía y nuestras acciones pueden salvar o generar pérdidas de vidas en la vía.

PARÁGRAFO 1. Considerando las acciones de implementación y cumplimiento de los PESV y la importancia de estos para la Seguridad Vial, en el marco de la verificación del cumplimiento de estos y en los casos en que no se haya dado cumplimiento se deben aplicar las multas consagradas en la normatividad vigente.

PARÁGRAFO 2. Con el objeto de validar el cumplimiento integral de la adopción, de los PESV en la Ciudad de Bogotá y aplicación de multas a que haya lugar, si las hubiese, se debe propender articulación con el Ministerio de Trabajo y la Superintendencia de Transporte. Considerando que de acuerdo con el artículo 1o de la Ley 2050 de 2020, la verificación de la implementación del PESV la realizarán el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito, cada una en el marco de sus competencias, y bajo sus propios procedimientos.

Cultura Ciudadana. Promover y ejecutar campañas de cultura ciudadana en pro del cumplimiento normativo en cuanto seguridad vial, de tal modo, que se logre el cumplimiento de su objetivo: salvar vidas. Incentivando comportamientos asertivos en la vía, como la correcta utilización de los elementos de protección personal de manera adecuada, como

son: el casco, el cinturón de seguridad, las prendas reflectivas, etc.; no ir en exceso de velocidad, respeto a las señales de tránsito, entre otras; realizando aquellos actos asertivos en la vía bajo el marco del autocontrol y autorregulación.

Formación Seguridad Vial Conductores. Generar y ejecutar estrategias, articulaciones y/o convenios con el sector público y/o privado, que garanticen que, de manera anual, todos los Ciudadanos que cuenten con Licencia de Conducción, de manera obligatoria realicen un curso y/o capacitación de actualización en normas de tránsito, mecánica básica, y seguridad vial en general, en pro de la generación de ambientes viales seguros y protectores de la vida a partir de comportamientos individuales y colectivos responsables y solidarios. Bajo el marco de la corresponsabilidad, la autorregulación y el autocontrol. Para lo mismo, establecerá un cronograma anual a través del cual los ciudadanos tengan claridad en qué fecha deben asistir al curso y/o capacitación.

Formación Seguridad Vial Instituciones Educativas. La Secretaría de Educación generara y ejecutara estrategias, articulaciones y/o convenios con el sector público y/o privado, que garanticen la capacitación permanente de todos los actores educativos (docentes, administrativos, estudiantes y padres de familia), que promuevan la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía a partir de comportamientos individuales y colectivos responsables y solidarios. Bajo el marco de la corresponsabilidad, la autorregulación y el autocontrol. Para lo mismo, establecerá un cronograma anual a través del cual se dé cuenta del cumplimiento de dicha acción.

Enfoque Inclusivo. Ejecutar las acciones desde una perspectiva inclusiva, diferencial y de corresponsabilidad, en aras de llegar de manera efectiva a todos(as) los ciudadanos (as), considerando las diversidades de estos(as).

Controles. Ejecutar controles de cumplimiento normativo, con enfoque pedagógico, de tal manera que el ciudadano tenga claridad que, al no cumplir con dicha norma, esta poniendo en riesgo su vida y/o la de las personas que están en su entorno. (a través de videos, pautas publicitarias, volantes, entre otras estrategias publicitarias). De tal modo, que adicional al comparendo a que haya lugar, si lo hubiese, como eje primordial se logre realizar cambios comportamentales a través de la generación de comportamiento asertivos en la vía que logran salvar vidas.

Controles de velocidad. Intensificar los controles de velocidad en el horario de las 18:00 a las 00:00, especialmente los viernes y sábados. Considerando que son la franja horaria y los días con más víctimas fatales en las vías. Los mismos deben tener el enfoque pedagógico referenciado anteriormente.

Atención a víctimas de siniestros viales. Generar y ejecutar estrategias que logren una atención y cuidado integral a las víctimas de siniestros viales en la Ciudad de Bogotá.

Infraestructura vial. Formular y ejecutar estrategias que garanticen una debida señalización vial y peatonal en la Ciudad en pro de la protección de la vida, priorizando aquellos puntos con altos índices de siniestralidad y así mismo se defina e implemente la manera de priorización.

PARÁGRAFO 3. Se realizará la articulación correspondiente para validar y/o mejorar las luminarias en vías de la Ciudad, con el objetivo de mejorar la seguridad vial.

Vehículos seguros. Formular y ejecutar estrategias hacia el logro de vehículos seguros, así como de elementos de protección personal con altos estándares de calidad, que propendan por la protección de la vida.

ARTÍCULO 3. Estímulos.

Beneficios por propender y trabajar por la Seguridad Vial. Generar y ejecutar estrategias respecto a beneficios para organizaciones con y sin ánimo de lucro, que propendan y trabajen por la Seguridad Vial, en aras de incentivar en las mismas su compromiso y accionar con la Seguridad Vial, en concordancia con los criterios establecidos en la normatividad vigente.

Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial. Implementar el funcionamiento de la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial y/o similar, de tal manera que se incentive la educación y cultura vial, logrando formar ciudadanos con aquellas destrezas y habilidades que garanticen la protección de la vida en la vía, en concordancia con los criterios establecidos en la normatividad vigente.

Galardón de la Seguridad Vial. En el marco de la semana de la Seguridad Vial, y con el fin de reconocer y exaltar los actos notables del trabajo por la Seguridad Vial, se implementará la entrega del Galardón de la Seguridad Vial, a tres personas naturales y/o jurídicas con o sin ánimo de lucro, que promuevan de manera activa y visible acciones de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá.

ARTÍCULO 4. Implementación de la Política Pública de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá. La Secretaria Distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaria Distrital de Salud, La Secretaría de Educación, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, Instituto de Participación y Acción Comunal, la Secretaría de Cultura y Gobierno, ejecutara la formulación, adopción y evaluación de la Política Pública Distrital de Seguridad Vial.

Su formulación, adopción y divulgación, se realizará máximo en el plazo de (1) un año, a partir de la publicación del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5. Consejo Local y Distrital de Seguridad Vial. Una vez adoptada la Política Pública de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá, créese el Consejo Local y el Consejo Distrital de Seguridad Vial, quienes funcionaran como órganos consultivos y asesores en lo Local y Distrital en lo que respecta a la Política Pública de Seguridad Vial en la Ciudad de Bogotá y todos aquellos programas, proyectos y planes relacionados con la Seguridad Vial.

ARTÍCULO 6. Informes. La administración presentará a esta Corporación un informe semestral, que de cuenta de la ejecución y el avance de cada uno de los artículos del presente acuerdo.

ARTÍCULO 7. Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PROYECTO DE ACUERDO N° 240 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE EL ACUERDO 650 DEL 2016 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

1. OBJETO DEL PROYECTO

Modificar parcialmente el Acuerdo 650 de 2016 “*Por medio del cual se crea el programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial” en los planes de formación en seguridad vial escolar en el Distrito Capital*” y se dictan otras disposiciones”. Con el objetivo de ampliar su cobertura a los Jardines del Distrito y en las Escuelas de padres y madres de familia y cuidadores, en pro del derecho a la vida, del derecho a la integridad personal, así como derechos de protección; bajo el marco de la corresponsabilidad.

2. JUSTIFICACIÓN- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1 Glosario

ACCIDENTE DE TRÁNSITO: “*Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho*” (Código Nacional de Tránsito, 2002).

ACTOR EN LA VÍA: “*Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros*”. (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

OMS: Organización Mundial de la Salud (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

PASAJERO: *Persona distinta al conductor que se transporta en un vehículo público* (Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002, Art. 2).

PEATÓN: *Persona que transita a pie o por una vía* (Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002, Art. 2).

PESV: *Plan Estratégico de Seguridad Vial, “es una herramienta de gestión encaminada a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos”*. (Ministerio de Transporte)

PME: *El Plan de Movilidad Escolar es un “conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar [de manera participativa] una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas”* (Secretaría de Educación del Distrito).

PDSV: Plan Distrital de Seguridad Vial, “una hoja de ruta que permite definir y coordinar las acciones entre entidades públicas y privadas con el propósito de lograr una reducción en el número de fatalidades y lesiones graves” (Secretaría Distrital de Movilidad).

PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial, “es la principal apuesta de política pública que tenemos en el país y que permite dar continuidad y fortalecer las acciones contra la siniestralidad vial, esta busca principalmente a prevenir las muertes y lesiones graves en la vía” (Agencia Nacional de Seguridad Vial).

RIESGO: *Evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible* (Ministerio de Transporte, 2014).

SEGURIDAD VIAL: *“Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados”* (Ley 1702 del 2013).

2.2 Contexto de la siniestralidad

Teniendo en cuenta la siniestralidad en el mundo y la tasa de mortalidad, se observa un tendiente creciente a causa de siniestros viales, que según cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS) anualmente genera la pérdida de más de 1,24 millones de personas, generando en promedio 3.000 fallecimientos diarios en el mundo.

En este sentido, es importante referir que los siniestros viales, son considerados una enfermedad de Salud Pública, una epidemia silenciosa (OMS), y según cifras del observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad y anuarios de siniestralidad, se puede evidenciar que infortunadamente en Bogotá, durante la vigencia 2020-2022: 1360 personas perdieron la vida a causa de un siniestro vial y 52.746 personas quedaron lesionadas.

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que en el año 2021 respecto a la vigencia 2020 hubo un incremento del 26% en el número de fallecidos y en el año 2022 respecto al año 2021 hubo un incremento del 17% con un total de 76 fallecidos más respecto al año anterior. De igual forma, según cifras preliminares de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se evidencia que en el año 2023 con corte a junio en comparación con el mismo periodo del año 2022 hubo un incremento del 9,61% con un total de 27 fallecidos más, para un total de 308 víctimas.

Para un mayor contexto del comportamiento de la siniestralidad durante la vigencia 2020-2022, se expone en detalle a continuación:

Tabla 1

Comportamiento siniestralidad Bogotá 2020-2022

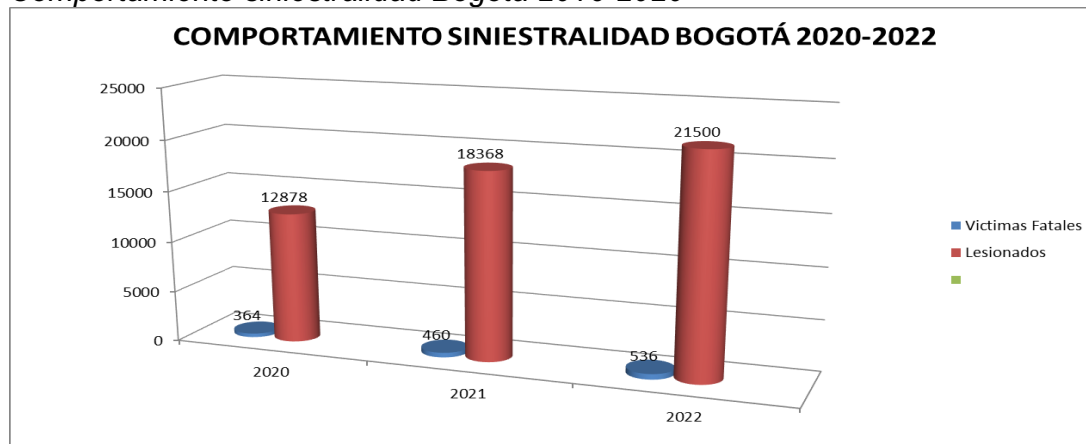
COMPORTAMIENTO SINIESTRALIDAD BOGOTÁ 2020-2022				
Categoría/año	2020	2021	2022	Total
Victimas Fatales	364	460	536	1360
Mujeres	64	83	115	262
Hombres	282	345	417	1044
Sin información	18	32	4	54
Lesionados	12878	18368	21500	52746
Mujeres	4125	5847	7028	17000
Hombres	8723	12484	14419	35626
Sin información	30	37	53	120

Nota. Comportamiento siniestralidad Bogotá 2020-2022. Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad. Como se observa en la tabla 1, durante la vigencia 2020-2022, en la Ciudad de Bogotá hubo un total de 1360 víctimas fatales y 52746 lesionados a causa de siniestros viales. De tal modo, se observa que, durante la vigencia referida, se evidencia que respecto a las víctimas fatales: 262 con un 19% corresponde a mujeres, 1044 con un 77% a hombres y 54 con un 4% no se tiene información.

Ahora bien, respecto a los lesionados, se evidencia que 17000 con un 32% corresponde a mujeres, 35626 con un 67% a hombres y 120 personas sin información con 4%.

Figura 1

Comportamiento siniestralidad Bogotá 2016-2020



Nota. Comportamiento siniestralidad Bogotá 2020-2022. Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Como se observa en la figura 1, el comportamiento de los siniestros viales, durante la vigencia 2020-2022, es de la siguiente manera: en el año 2022 hubo un total de 12878

lesionados y 364 víctimas fatales; para el año 2021, un total de 18368 lesionados y 460 víctimas fatales y para el año 2022, 21500 lesionados y 536 víctimas fatales.

Tabla 2

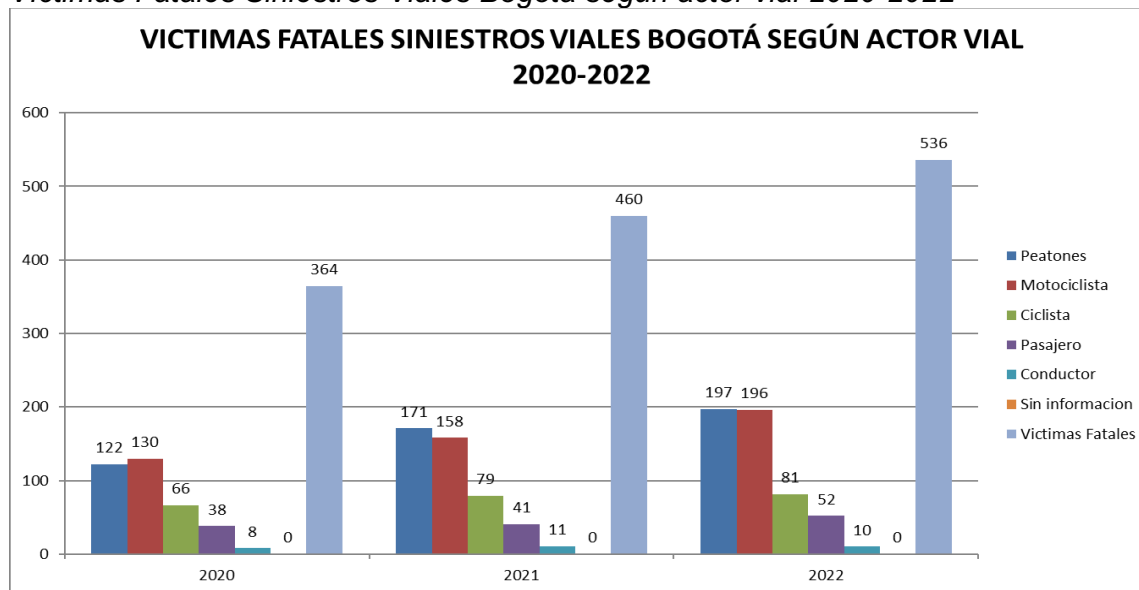
Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022

VÍCTIMAS FATALES SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2020-2022				
Categoría/año	2020	2021	2022	Total
Peatones	122	171	197	490
Motociclista	130	158	196	484
Ciclista	66	79	81	226
Pasajero	38	41	52	131
Conductor	8	11	10	29
Sin informacion	0	0	0	0
TOTAL GENERAL	364	460	536	1360

Nota. Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022 Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Figura 2

Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022



Nota. Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022 Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Como se puede evidenciar en la tabla 2 y la figura 2, durante la vigencia 2020-2022 hubo 1360 víctimas fatales, de las cuales 490 corresponde a peatones con una participación del 36,03%; 484 a motociclistas con un 35,59%; 226 ciclistas con un 16,62%; pasajeros 131 con un 9,63% y 29 conductores con un 2,13%. De tal modo, se observa que los actores

vulnerables son los más tendientes a perder la vida con un 88.24%, correspondientes a: peatones, motociclistas y ciclistas.

Tabla 3

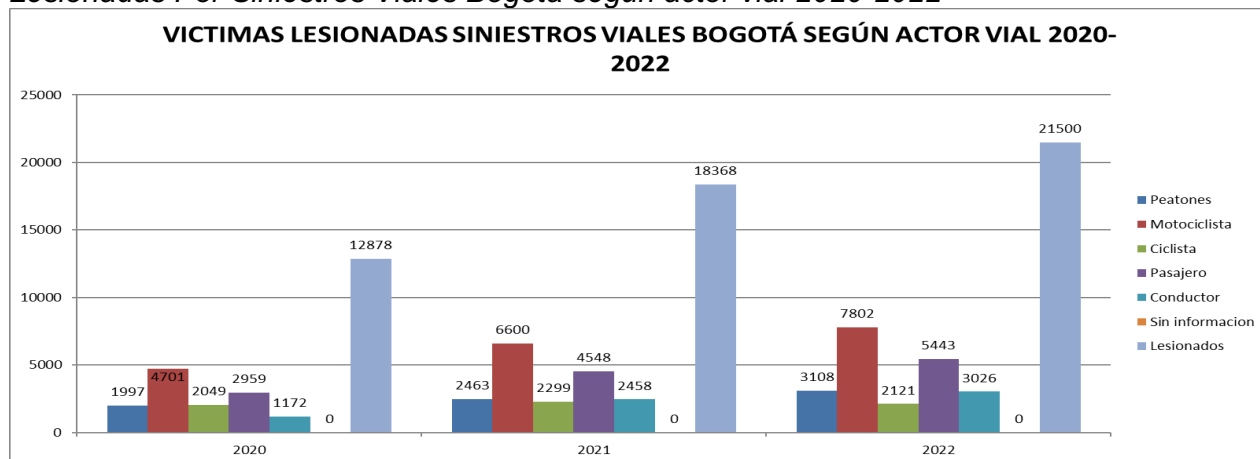
Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022

VICTIMAS LESIONADAS SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2020-2022				
Categoría/año	2020	2021	2022	TOTAL
Peatones	1997	2463	3108	7568
Motociclista	4701	6600	7802	19103
Ciclista	2049	2299	2121	6469
Pasajero	2959	4548	5443	12950
Conductor	1172	2458	3026	6656
Sin informacion	0	0	0	0
TOTAL GENERAL	12878	18368	21500	52746

Nota. Lesionadas Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022 Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad. Como se puede evidenciar en la tabla 3, durante la vigencia 2020-2022, hubo 52746 lesionados, de los cuales 19103 corresponden a motociclistas con una participación del 36%; 12950 pasajeros con un 25%; 7568 peatones con un 14%; 6656 conductores con un 13% y 6469 ciclistas con un 12%.

Figura 3

Lesionadas Por Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022



Nota. Lesionadas Siniestros Viales Bogotá según actor vial 2020-2022 Con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad. Como se puede evidenciar en la figura 3, durante la vigencia 2020-2022, hubo 52746 lesionados, donde el comportamiento por año es el siguiente:

En el año 2020 un total de 12878 lesionados, de los cuales 4701 corresponden a motociclistas con un 36,50% de participación; 2959 a pasajeros con un 22,98%; 2049 ciclistas con un 15,91%; 1997 peatones con un 15,51% y 1172 a conductores con un 9,10%. En el año 2021 un total de 18368 lesionados, de los cuales 6600 corresponden a motociclistas con un 35,93%; 4548 a pasajeros con un 24,76%; 2463 a peatones con un 13,41%; 2458 a conductores con un 13,38% y 2048 ciclistas con un 12,52%. En el año 2022 un total de 21500 lesionados, de los cuales 7802 son motociclistas con una participación del 36,29%; 5443 personas pasajeros con un 25,32%; 3108 peatones con un 14,46%; 3026 con un 14,07% y 2121 ciclistas con un 9,87%.

Tabla 4*Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2020-2022*

ANÁLISIS HORIZONTAL SINIESTROS VIALES BOGOTÁ 2021-2022				
Categoría/año	2022	2021	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %
Victimas Fatales	536	460	76	17%
Lesionados	21500	18368	3132	17%

Nota. Análisis Horizontal Siniestros Viales Bogotá 2020-2022 con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

De acuerdo con la tabla 4, se puede evidenciar que, en el año 2022, respecto al año 2021, las víctimas fatales tuvieron un aumento 17% con total de 76 víctimas más. Respecto a los lesionados, en el año 2022, respecto al año 2021, hubo un aumento de 3132 lesionados más con un aumento del 17%.

Tabla 5*Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2020-2022*

ANÁLISIS HORIZONTAL VÍCTIMAS FATALES SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2021- 2022				
Categoría/año	2022	2021	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %
Peatones	197	171	26	15%
Motociclista	196	158	38	24%
Ciclista	81	79	2	3%
Pasajero	52	41	11	27%
Conductor	10	11	-1	-9%

Nota. Análisis Horizontal Víctimas Fatales Siniestros Viales

Bogotá Según Actor Vial 2020-2022 con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Considerando la tabla 5, se puede evidenciar que las víctimas fatales por siniestros viales según actor vial en el año 2022 respecto al año 2021, tuvieron el siguiente comportamiento: los pasajeros un aumento del 27% con 11 fatalidades más; los motociclistas un aumento del 24% con 38 fatalidades más; los peatones un aumento del 15% con 26 fatalidades más; los Ciclistas con aumento del 3% y 2 fatalidades más y finalmente solamente los conductores tuvieron una reducción del 9% con 1 fatalidad menos.

Tabla 6

Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2020-2022

ANÁLISIS HORIZONTAL VÍCTIMAS LESIONADAS SINIESTROS VIALES BOGOTÁ SEGÚN ACTOR VIAL 2021- 2022				
Categoría/año	2022	2021	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %
Peatones	3108	2463	645	26%
Motociclista	7802	6600	1202	18%
Ciclista	2121	2299	-178	-8%
Pasajero	5443	4548	895	20%
Conductor	3026	2458	568	23%
TOTAL	21500	18368	3132	17%

Nota. Análisis Horizontal Víctimas Lesionadas Siniestros Viales Bogotá Según Actor Vial 2020-2022 con base en datos obtenidos del Observatorio de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Respecto a los lesionados, en el año 2022, respecto al año 2021, hubo un aumento de 3132 lesionados más con un aumento del 17% y por actor vial se evidencia el siguiente comportamiento: los peatones un aumento del 26% con 645 lesionados más; los conductores un aumento del 23% con 568 lesionados más; pasajeros un aumento del 20% con 895 lesionados más; motociclistas un aumento del 18% con 1202 lesionados más y finalmente solamente en los ciclistas hubo una reducción del 8% con 178 lesionados menos en el año 2022.

De igual forma, es importante referir que no se efectúa comparación con las cifras del año 2020, considerando que el mismo fue un año atípico, debido a las acciones realizadas a causa de la emergencia sanitaria por el COVID-19, motivo por el cual no se llevaron a cabo los viajes que se realizan en un año normal, debido a las distintas medidas de restricción a la movilidad establecidas por la administración, no obstante, se evidencia un alto número de siniestros y 364 fatalidades, lo cual demuestra el rol del factor humano en la generación de los siniestros viales, con la práctica de malas acciones como el exceso de velocidad.

Ahora bien, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, *en Colombia los siniestros viales son la primera causa de muerte en los niños y adolescentes entre los 5 y los 14 años*¹⁰

En el mismo sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad¹¹, refiere:

Los siniestros viales que cuentan con información de hipótesis, el mayor porcentaje están asociados al factor humano (conductor), y esto tiene que ver básicamente con la toma de decisiones en el momento de movilizarse en la ciudad, decisiones que son totalmente modificables y que pueden en el caso de la siniestralidad vial disminuir la cantidad de personas que podrían resultar heridas o muertas por una mala decisión.

Así mismo, de manera particular, el exceso de velocidad es un factor de riesgo clave en la siniestralidad vial ya que, a mayor velocidad, aumenta la probabilidad de colisión y la distancia necesaria para detener totalmente el vehículo se incrementa. Además, a mayor velocidad se aumenta la gravedad de las heridas en el cuerpo humano y consecuencias de una colisión, pues la fuerza del impacto es mayor.

De igual forma, es importante referir que, en Colombia según el Instituto De Medicina Legal y Ciencias Forenses, los Siniestros Viales son la segunda causa de muerte violenta (Fondo de prevención vial, 2010), así como la primera causa de muerte de los jóvenes colombianos menores de 30 años (Contraloría General, 2012). (PNSV, 2011).

Ahora bien, *el panorama de la seguridad vial de niños, niñas y adolescentes especialmente en la región de América Latina y el Caribe es crítico, pues los siniestros viales son, según María Ceval, “la principal causa de muerte entre niños de cinco a 14 años, la segunda entre adolescentes de 15 a 19 años y se encuentra entre las causas más frecuentes de discapacidades entre aquellos que logran sobrevivir*¹² (ANSV).

De igual forma, *“en Colombia, según los datos del Observatorio de Seguridad Vial, durante los años 2017, 2018 y 2019, los siniestros viales constituyeron la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa en niños, niñas y adolescentes. Según el Boletín estadístico Colombia. Fallecidos y lesionados. Serie nacional. Final 2018 - 2019 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), 114 niños y niñas (entre 0 y 9 años), y 640 jóvenes (entre 10 y 19 años) murieron en siniestros viales durante el 2019 (julio del 2020, p. 4). En este periodo, también resultaron lesionados 1148 niños y niñas, y 3385 jóvenes (p. 12) por la misma causa*¹³”.

De tal modo, como lo refiere la Organización Mundial de la Salud, *en general, niños, niñas y adolescentes son actores especialmente vulnerables en la vía, a causa de las características del desarrollo físico, cognitivo y social propias de la etapa vital en la que se encuentran. En términos físicos, las niñas y niños son más vulnerables debido a que su baja estatura dificulta su visibilidad. Por otra parte, “los niños más pequeños pueden tener*

¹⁰ La Seguridad Vial infantil en la agenda de salud pública nacional- ANSV

¹¹ Respuesta SDM SDQS 2333652023

¹² Guía para la elaboración del PME- ANSV

¹³ Ídem Pág. 4.

dificultades para interpretar las diferentes señales y sonidos, lo que podría influir en su apreciación de la proximidad, velocidad y dirección de vehículos en movimiento¹⁴.

Es así, que como lo define la Agencia Nacional de Seguridad Vial, *precisamente para trabajar sobre la movilidad segura en instituciones educativas, se debe reconocer la vulnerabilidad de los menores de edad y la prevalencia de su protección. De conformidad con lo dispuesto en la Ley 1098 de 2006, por la cual se expide el Código de Infancia y Adolescencia, en todo aquello que involucre a menores de dieciocho años se debe tener en cuenta el concepto de interés superior de niños, niñas y adolescentes que se entiende como “el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus*

Derechos Humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes” (art. 8). El Código de Infancia y Adolescencia reconoce a los menores de dieciocho años como sujetos poseedores de derechos, entre otros, del derecho a la vida, del derecho a la integridad personal y de derechos de protección que incluye ser protegidos contra “cualquier otro acto que amenace o vulnere sus derechos” (art. 20, núm. 19)¹⁵.

2.3 Accionar mundial

Naciones Unidas: 2010- se proclama el Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020): con el objetivo de estabilizar y después reducir las muertes por accidentes viales al 2020.

Naciones Unidas: 2020 proclama el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2021-2030): objetivo: prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2039.

Objetivos de Desarrollo Sostenible: Eje salud y Bienestar, Eje Ciudades y comunidades sostenibles y la Nueva agenda Urbana: se establece, la necesidad de incorporar la seguridad vial en los procesos de planificación y gestión del desarrollo urbano.

En el año 2007, se establece el Decreto 164 DE 2007, “por el cual se adopta la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá D.C.”

En el año 2011, se proclama la Ley 1503 del 2011: Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

En el 2013, se estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial, su objetivo es: Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un **25%** por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021.

A su vez, en el PNSV, establece, *dentro del pilar de comportamiento humano, el programa de formación en seguridad vial, que incluye una acción dirigida a la transformación de las*

¹⁴ Organización Mundial de la Salud

¹⁵ Guía para la elaboración del PME- ANSV

instituciones educativas en comunidades seguras. Las instituciones educativas, como comunidades seguras, son aquellas en las que se identifican los modos de transporte que usan los estudiantes para su desplazamiento y los riesgos viales en el camino desde casa hasta la institución y viceversa. A partir de esto, se establecen e implementan las acciones necesarias para lograr una movilidad segura en cada institución educativa¹⁶ (ANSV)

En el año 2013, se crea la Agencia Nacional De Seguridad Vial, cuyo objetivo es: La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como *objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país.* (Ley 1702, 2013)

En el año 2010, en la Ciudad de Bogotá, se estableció el Plan Distrital de Seguridad Vial, el cual fue modificado en el año 2017, desarrollando de esta manera el Plan Distrital de Seguridad Vial-PDSV 2017-2026, en el mismo se incorpora principalmente la Política de Visión Cero y dentro de sus metas está el “Disminuir los heridos graves y muertes en un 35% en los próximos 10 años, tomando como base el año 2015.”

En el año 2016, mediante el Acuerdo 650 de 2016, se crea el programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial” en los planes de formación en seguridad vial escolar en el Distrito Capital” y se dictan otras disposiciones”.

En el año 2022, se proclama el Decreto 1430 de 2022: Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031- Meta: Reducir el 50% de muertes y lesionados por siniestros viales.

En octubre del año 2023, se expide el Decreto 494 de 2023, por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones. Cuya Meta estratégica es: la meta del PDSV 2023-2032 es reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas (indicador a 30 días) en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022.

De acuerdo con el estudio realizado por el equipo de trabajo, se evidencia respecto a las acciones realizadas por la Secretaría Distrital de Educación para la vigencia 2020-2022, para el cumplimiento del Acuerdo 650 del 2016¹⁷, lo siguiente:

Año 2020: *El Concurso intercolegiado de historietas “Una historia para sanar a Bogotá”: con el objetivo de promover y fortalecer valores, actitudes y comportamientos ciudadanos que se reflejaran en el conocimiento, apropiación y uso adecuado del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá en los actuales y futuros usuarios, se propuso el concurso de historietas, en el que participaron 1.600 estudiantes, de grados 3o a 8o, la mayor cantidad pertenecen a colegios de Kennedy (488 estudiantes), y que 636 son de colegios públicos y 964 de privados. Por otra parte, de los 636 de colegios públicos, la mayor cantidad corresponde a Kennedy (328) y de los privados a Suba (249). Esta iniciativa se da en el marco del convenio entre Transmilenio y la Secretaría de Educación, pero tuvo también el apoyo de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. Fueron tres los temas, orientados a:*

1. Ayudar a que la población se cuide y prevenga el contagio del COVID-19 en TM,

¹⁶ Ídem Pág. 6.

¹⁷ Respuesta SDQS 2334082023 Secretaría Distrital de Educación.

2. Promover el respeto por las reglas y que nadie se cuele en el sistema; 3. Cómo hacer de Transmilenio un espacio seguro para las niñas y las mujeres.

Talleres de imaginarios con el IDU: propuesta para que los estudiantes hicieran sus propuestas a partir de metodologías participativas de talleres. La convocatoria fue acogida por colegios privados y distritales, con el siguiente resultado de inscritos: 13 de primaria, 29 de bachillerato. Los resultados fueron ideas expresadas mediante la participación en talleres hacia cómo imaginan el Corredor Verde, promoviendo la movilidad segura y sostenible, y la prevención de siniestros viales.

Año 2021: se desarrolló el concurso de historietas “Una historia para sanar a Bogotá”, en el marco del convenio suscrito con Transmilenio: participaron 719 estudiantes de grados 9o, 10o y 11o, que considera el Sistema Integrado de Transporte Público como la posibilidad de explorar, reconocer y reflexionar la ciudad, sus espacios, desplazamiento seguros en el sistema, su gente, su cultura, como el escenario en el que se desarrolla cada individuo, y con el que también tenemos un compromiso colectivo. Finalmente, en el Aula Virtual de Promoción de Bienestar Estudiantil, se reforzaron los temas de seguridad vial, atendiendo que dentro de las principales actividades y estrategias pedagógicas a implementar desde el componente pedagógico de la Dirección de Bienestar Estudiantil con comunidades educativas, se centran en temas de cuidado y autocuidado, desde la prevención de enfermedades transmisibles, uso de protocolos y medidas de bioseguridad y fomento de estilos de vida saludable en actividad física, alimentación saludable, movilidad segura y prevención de accidentalidad, bajo el principio de corresponsabilidad. por medio de las siguientes interacciones:

Tabla 7

Acciones realizadas por la Secretaría Distrital de Educación, durante la vigencia 2022 en cumplimiento al Acuerdo 650 del 2016.

Materiales y notas informativas publicadas	Cantidad de visualizaciones	Línea pedagógica
Prevención de accidentes	304	Prevención de accidentes
Invitación al concurso de historietas	4.377	Movilidad escolar segura
Concurso Inter colegiado de historietas SED - TM	552	Movilidad escolar segura
Guía imaginar el Corredor verde SED - IDU (secundaria-media)	228	Movilidad escolar segura
Guía imaginar el Corredor verde SED - IDU (primaria)	179	Movilidad escolar segura
Nota proyecto Corredor Verde SED - IDU	537	Movilidad escolar segura
Visualizaciones colección Pedagogía del Bienestar Estudiantil	7.291	Todas las líneas
Visualizaciones Guías de prácticas de estilos de vida saludable en familia	2.123	Todas las líneas

Nota. Acciones realizadas por la Secretaría Distrital de Educación, durante la vigencia 2022 en cumplimiento al Acuerdo 650 del 2016, obtenidos a través de la Secretaría Distrital de Educación.

Año 2022: En el marco del convenio suscrito con Transmilenio, desde la estrategia “Transmi al Cole” con el objetivo de aportar en los comportamientos ciudadanos adecuados y seguros en los medios de transporte público en particular el Sistema Transmilenio, 153

colegios con 613 actividades lúdico-pedagógicas, aplicadas en 63.412 estudiantes, de los cuales 23.091 fueron de género femenino.

A través de secuencias didácticas y su implementación pedagógica en las líneas pedagógicas de alimentación, actividad física, prevención de accidentes escolares, movilidad segura, con incidencia en el bienestar socioemocional, En total 126 colegios implementaron secuencias didácticas con 13.299 estudiantes beneficiados.

El mayor logro es el fortalecimiento de los vínculos familiares a partir de las acciones con sus hijos, la toma de consciencia acerca del autocuidado y cómo estas propuestas complementan el aprendizaje. De igual forma, que la lúdica y dinámicas como están propuestas las guías facilitaron el trabajo familiar.

En el aula virtual se reportó con relación a dinámicas y usos de contenidos, información y recursos educativos que se requieren para la implementación en las IED. 489 usuarios activos con 63.642 interacciones o acciones de interacción con los contenidos pedagógicos. Ahora bien, respecto a las acciones formativas en Seguridad Vial en las Instituciones Educativas, se evidencia que por parte de la SDM¹⁸:

Tabla 8

Acciones de Capacitación 2020-2022 Capacitaciones en seguridad vial a Docentes vigencia 2020-2022 SDM

ACCIONES DE CAPACITACIÓN SEGURIDAD VIAL SDM 2020-2022 DOCENTES		
AÑO 2020		
NÚMERO DE COLEGIOS	NÚMERO DE CAPACITADOS	TIPO DE COLEGIO
6	324	Distrital
5	227	Privado
AÑO 2021		
3	117	Distrital
5	360	Privado
AÑO 2022		
12	691	Distrital
6	147	Privado
37	1866	Distrital- Privado

Nota.
de Capacitación
2022
Capacitaciones
seguridad vial a
vigencia 2020-
SDM con base

en datos suministrados por la Secretaría Distrital de Movilidad.

En la tabla 8, se puede evidenciar, que, por parte de la SDM, durante la vigencia 2020-2022 se efectuó capacitación a Docentes en seguridad vial, a través de la intervención en 37 Colegios con un total de 1866 Docentes capacitados, de tal modo para dicha vigencia solo se intervino el 2% de los 1979 Colegios que existen en la Ciudad.

Tabla 9

Acciones de Capacitación 2020-2022 Capacitaciones en seguridad vial a Padres de Familia vigencia 2020-2022 SDM

¹⁸ Respuesta SDQS 2333992023.

ACCIONES DE CAPACITACIÓN SEGURIDAD VIAL SDM 2020-2022 PADRES DE FAMILIA		
AÑO 2020		
NÚMERO DE COLEGIOS	NÚMERO DE CAPACITADOS	TIPO DE COLEGIO
2	328	Distrital
2	151	Privado
AÑO 2021		
2	70	Distrital
1	145	Privado
AÑO 2022		
5	1127	Distrital
6	117	Privado
18	1938	Distrital- Privado

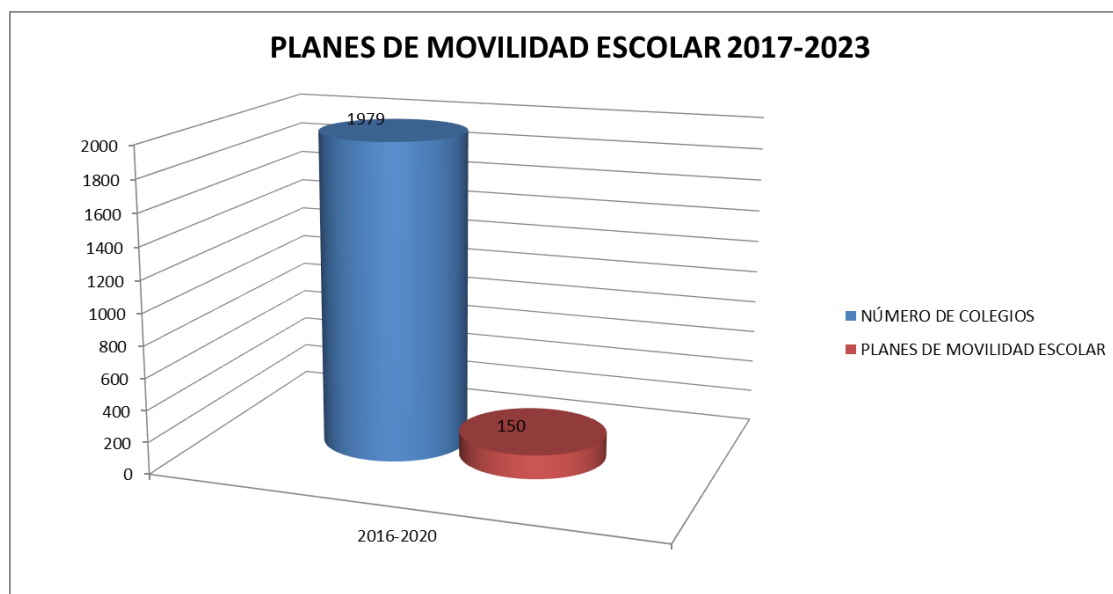
Nota. Acciones de Capacitación 2020-2022 Capacitaciones en seguridad vial a Padres de Familia vigencia 2020-2022 SDM con base en datos suministrados por la Secretaría Distrital de Movilidad.

En la tabla 9, se puede evidenciar, que, por parte de la SDM, durante la vigencia 2020-2022 se efectuó capacitación a Padres de Familia en seguridad vial, a través la intervención en 18 Colegios con un total de 1938 Padres de Familia capacitados, de tal modo para dicha vigencia solo se intervino el 1% de los 1979 Colegios que existen en la Ciudad.

Así mismo, por parte de la Secretaría de Educación¹⁹, indica que bajo la Dirección de Relaciones con el Sector Educativo Privado implementa el programa SEPA (Sector Educativo Privado Articulado), se realizaron 5 capacitaciones en movilidad segura y sostenible con un total de 252 asistentes, sin indicar el rol de estos. De tal modo, se evidencia el bajo accionar respecto a acciones formativas de seguridad vial.

Figura 4

Planes de Movilidad Escolar-PME 2017-2023



¹⁹ Respuesta SDQS 2334082023

Nota: Planes de Movilidad Escolar-PME 2017-2023 con base en información suministrada por la Secretaría de Educación²⁰

Por otra parte, tal como se evidencia en la figura 4, se observa que, con corte a marzo del 2023, en Bogotá hay un total de 1979 Colegios y con corte a mayo del 2023 hay un total de 150 PME aprobados. De tal modo es preocupante dicha cifra considerando que corresponde al 8% de los Colegios existentes y la meta al 2026 según el Decreto 813 de 2017 es contar con el 100% de los Colegios aprobados con el PME y una visita de seguimiento. Y de acuerdo con el parágrafo del artículo 4, Acuerdo 650 del 2016, se indica: "se fortalecerá el cumplimiento del Decreto 594 de 2015 y demás normas vigentes, con lo que se garantiza la participación de cada uno de los estamentos de la comunidad educativa; docentes, familias y estudiantes"

De tal modo, considerando lo anterior, se observa un alto accionar, no obstante, no se refleja una reducción en el número de lesionados y víctimas fatales a causa de siniestros viales, es así, al evidenciar que el factor humano es quien más interviene en la generación de los siniestros viales, se debe fortalecer la educación vial y por ende se hace necesario garantizar iniciar la inclusión de prácticas de seguridad vial en los Jardines del Distrito y Escuelas de padres y madres de familia y cuidadores, esto a través del Programa Innovadores en Seguridad Vial, así como garantizar la adopción y cumplimiento del PME, considerando que es una herramienta clave para la adopción y práctica de la seguridad vial a través de comportamientos asertivos en la vía, bajo el marco de la corresponsabilidad.

Lo anterior, considerando que, tal como lo establece el Decreto 164 del 2007, "*La formación en Seguridad Vial Escolar como Proyecto Pedagógico Transversal, se implementará en las instituciones educativas públicas y privadas, de educación formal y no formal del Distrito Capital y que ofrezcan cualquier nivel o modalidad del sistema educativo con el fin de contribuir a la formación de una amplia y sólida cultura del respeto por la vida, por la sana movilidad, el cuidado y protección de los niños y niñas*"

A su vez, el propósito del Programa Innovadores en Seguridad Vial es: "*generar espacios pedagógicos para desarrollar conocimientos, habilidades y destrezas, utilizando y creando herramientas tecnológicas en seguridad vial sobre normas de comportamiento en el tránsito y transporte, y de convivencia, que permitan a la comunidad educativa una movilidad libre y segura ejerciendo liderazgo sobre la conducción de automóviles, motocicletas y medios alternativos de transporte en la ciudad*".

Ahora bien, el rol de la enseñanza en seguridad vial es vital, en los niños y niñas de los Jardines del Distrito, toda vez, que como lo refiere el Ministerio de Educación: "*está demostrado que el mayor desarrollo del cerebro ocurre durante los cinco primeros años*".

Es así, que la educación inicial es un proceso permanente y continuo de interacciones y relaciones sociales de calidad, pertinentes y oportunas, que posibilitan a los niños potenciar

²⁰ Respuesta Secretaría de Educación SDQS 2333992023

sus capacidades y adquirir competencias en función de un desarrollo pleno como seres humanos y sujetos de derechos (MEN).

De tal modo, “las extraordinarias capacidades de los niños y las niñas durante sus primeros cinco años de vida, es una riqueza de posibilidades que tienen los niños para descubrir y conquistar el mundo. Éstas suponen una nueva concepción del desarrollo, como un proceso de transformaciones y reorganizaciones permanentes que convierten a los niños en sujetos ejecutores, individuos activos en la construcción de su conocimiento, competentes para trenzar complejos entramados de relaciones afectivas y sociales, para expresar y comprender ideas, sentimientos y valores propios y de los otros²¹

Ahora bien, como lo refiere la UNICEF, en su informe “La primera infancia importa para cada niño”, las investigaciones científicas realizadas en los últimos 30 años nos han enseñado que el período más importante del desarrollo humano es el que comprende desde el nacimiento hasta los ocho años de edad, durante esos años, el desarrollo de las competencias cognitivas, el bienestar emocional, la competencia social y una buena salud física y mental forma una sólida base para el éxito incluso bien entrada la edad adulta. Aunque el aprendizaje tiene lugar durante toda la vida, en la primera infancia se produce con una rapidez que luego nunca se igualará²².

Así mismo refiere, que, el cerebro de un niño no nace tal y como es, sino que se va desarrollando, sobre todo en los primeros años de vida. Este proceso comienza antes del nacimiento e implica una compleja interacción de las conexiones neuronales que van formándose a partir de la experiencia y el entorno. Estas conexiones se producen a gran velocidad en los primeros años de vida y no vuelven a repetirse de tal manera²³

De igual modo, el desarrollo cerebral es una parte esencial del desarrollo en la primera infancia. Es el proceso mediante el cual el niño adquiere sus habilidades físicas, motrices, cognitivas, sociales, emocionales y lingüísticas básicas. Estas habilidades le permiten pensar, resolver problemas, comunicarse, expresar emociones y tejer relaciones. Sientan las bases de la vida adulta y preparan el camino para gozar de la salud, el aprendizaje y el bienestar²⁴.

En el mismo sentido, de acuerdo con la Dra. Jessica Alvarado de la Universidad Nacional de Estados Unidos de América, el objetivo de esta etapa es el desarrollo integral de las necesidades sociales, emocionales, cognitivas y físicas de un niño con el fin de construir una base sólida y amplia para el aprendizaje y el bienestar a lo largo de toda la vida²⁵.

En consecuencia es vital, ampliar el Programa Innovadores en Seguridad Vial a jardines del Distrito, toda vez, que, el cerebro tiene la capacidad de aprender a lo largo de la vida, pero, es evidente que, ningún otro periodo es más propicio como lo son los primeros años

²¹ Desarrollo infantil y competencias en la Primera Infancia- MEN.

²² La primera infancia importa para cada niño-UNICEF

²³ Ídem Pág. 1

²⁴ Ídem Pág. 3

²⁵ Aprendizaje temprano y su importancia en el desarrollo infantil

de vida, en los cuales el niño aprende y adquiere muchos de los hábitos que tendrá durante toda su vida.

Así mismo, contemplando lo evidenciado en el Código de Infancia y Adolescencia y en la Política Educativa en el marco de una atención integral en la primera infancia, donde se refiere *“el derecho a la atención integral de los niños menores de 5 años y busca garantizarles un desarrollo en el marco de sus derechos y sembrar las bases para que todos puedan ser cada vez más competentes, felices y gozar una mejor calidad de vida”*.

Ahora bien, es importante incorporar la parte lúdica y cultural en el Programa Innovadores en Seguridad Vial, toda vez, que, *aprender jugando es la mejor manera de desarrollar el aprendizaje temprano en los niños, ya que de esta manera potencializan sus características natas como lo son la curiosidad, la observación, adaptabilidad e identificación*²⁶.

Así mismo, la UNICEF, en su informe, *“Aprendizaje a través del juego”*, indica que, *el juego constituye una de las formas más importantes en las que los niños pequeños obtienen conocimientos y competencias esenciales. El desarrollo y el aprendizaje son de naturaleza compleja y holística; sin embargo, a través del juego pueden incentivarse todos los ámbitos del desarrollo, incluidas las competencias motoras, cognitivas, sociales y emocionales*²⁷.

Es así, que, *el juego sienta las bases para el desarrollo de conocimientos y competencias sociales y emocionales clave. A través del juego, los niños aprenden a forjar vínculos con los demás, y a compartir, negociar y resolver conflictos, además de contribuir a su capacidad de autoafirmación. El juego también enseña a los niños aptitudes de liderazgo, además de a relacionarse en grupo. Ayudan a afrontar las cosas, a ser capaces de disfrutar y a utilizar nuestra capacidad imaginativa e innovadora. De hecho, las aptitudes esenciales que adquieren los niños a través del juego forman parte de lo que en el futuro serán los elementos constitutivos fundamentales de las complejas*²⁸.

Por otra parte, respecto a la Inclusión del Programa Innovadores en Seguridad Vial, en las Escuelas de padres y madres de familia y cuidadores, cuyo objeto es *“fomentar la participación de los padres y madres de familia y cuidadores, de los niños, niñas y adolescentes en su formación integral*²⁹”, es vital, dado, que como se refirió anteriormente, en gran proporción un gran índice de los siniestros viales es generado a causa de las malas decisiones del factor humano.

De tal modo, a través de dicha inclusión se busca lograr romper el paradigma que las normas de seguridad vial son creadas para generar multas, cuando el verdadero objetivo es salvar vidas, logrando la generación de todos aquellos actos asertivos en la vía bajo el marco del autocontrol y autorregulación.

Dado, que, según el psicólogo Wilde, el índice de eventos en el tránsito, no dependen tanto de los factores objetivos de peligro, sino del nivel de riesgo aceptado por las personas.

²⁶ Ídem Pág. 1

²⁷ Aprendizaje a través del juego- UNICEF

²⁸ Ídem Pág. 10

²⁹ Ley 2025 del 2020.

De este modo, a través de la inclusión del Programa de Innovadores en Seguridad Vial, en las Escuelas de padres y madres de familia y cuidadores, se busca la generación de ambientes viales seguros y protectores de la vida a partir de comportamientos individuales y colectivos responsables y solidarios; bajo el marco de la corresponsabilidad, la autorregulación y el autocontrol.

3. ANTECEDENTES NORMATIVOS- SUSTENTO JURIDICO

3.1 Normatividad Internacional

ONU 2010	Se proclama el Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020): objetivo de estabilizar y después reducir las muertes por accidentes viales al 2020.
ONU 2020	Proclama el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2021-2030): objetivo: prevenir al menos el 50% de las muertes y lesiones en el tránsito para 2039.

3.2 Constitución Política

Artículo 2.	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.
Artículo 24.	Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

3.3 Normatividad Nacional

Decreto 463 de 1938	Establece que tanto las Universidades como todos los Colegios oficiales y privados, deberán impartir las reglas de regulación y tránsito a sus alumnos.
Ley 336 de 1996	Estatuto General del Transporte
Ley 769 del 2002	<p>Código Nacional de Tránsito Terrestre</p> <p>ARTÍCULO 4o. PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.</p> <p>ARTÍCULO 7o. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. <Artículo modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022. 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.</p> <p>ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA. <Artículo modificado por el artículo 6 de la Ley 2222 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> Se establece como obligatoria, en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley,</p>

	con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.
Directiva 13 de 2003 Ministerio de Educación Nacional	La educación en tránsito y seguridad vial tiene como propósito el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas que le permitan a niños, niñas y jóvenes ejercer su derecho a la movilidad libre y segura, conocer y respetar las normas del tránsito, y respetar los derechos de los demás en los espacios públicos.
Ley 1383 de 2010	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
Ley 1503 del 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
Ley 1562 del 2012	ARTÍCULO 13. Sanciones - no cumplimiento PESV.
Ley 1702 del 2013	se crea la Agencia Nacional De Seguridad Vial, cuyo objetivo es: La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país.
Ministerio de Salud 2013	Establece la guía para la elaboración de planes estratégicos para la promoción del consumo responsable de alcohol.
Decreto 2851 del 2013	Artículo 6°. Objetivos de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol. Los siguientes serán los objetivos de los Planes Estratégicos a adoptar por parte de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas:

	<p>a) Ofrecer alternativas para los usuarios de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas que no consumen bebidas alcohólicas y para quienes van a conducir, en el contexto de seguridad y educación vial;</p> <p>b) Promover el consumo responsable de alcohol entre los usuarios del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas con el fin de prevenir situaciones problemáticas que alteren el ambiente del lugar o que pongan en riesgo a los demás usuarios del establecimiento y al personal del mismo;</p> <p>c) Generar las condiciones dentro del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas para responder efectivamente a situaciones problemáticas derivadas del consumo inmoderado de alcohol.</p>
Resolución 2273 de 2014	Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones
Ley 1811 de 2016	Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.
Ley 1843 de 2017	Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.
Decreto- Ley 2106 de 2019	<p>Artículo 110. Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 quedará así:</p> <p>“Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la</p>

	metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo
Ley 2025 DE 2020	Por medio de la cual se establecen lineamientos para la implementación de las escuelas para padres y madres de familia y cuidadores, en las instituciones de educación preescolar, básica y media del país.
Ley 2050 del 2020	Disposiciones generales para la consolidación y difusión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
Decreto 1251 del 2021	"Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Li-bro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"
Ley 2251 del 2022	Establece disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.
Decreto 1430 del 2022	Aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031
Resolución 40595 del 2022	Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

3.3 Normatividad Distrital

Decreto 164 de 2007	Por el cual se adopta la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá D.C
Decreto 185 del 2012	Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial. Siendo su naturaleza: "La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo"

Decreto 594 de 2015	Se adopta el Plan de Movilidad Escolar, el cual estará orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas
Acuerdo 650 DE 2016	Por medio del cual se crea el programa “innovadores escolares en seguridad vial” en los planes de formación en seguridad vial escolar en el distrito capital” y se dictan otras disposiciones.
Decreto 813 de 2017	Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026. (derogado por el Decreto 494 de 2023).
Acuerdo 708 de 2018	Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones.
Acuerdo 761 del 2020	se adopta el “el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, y en su artículo 12 metas trazadoras - Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, meta 63: “A 2024 Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía”.
Acuerdo 836 de 2022	Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón “En Bogotá, primero el peatón” y se dictan otras disposiciones.
Acuerdo 834 de 2022	Por medio del cual se retoman elementos de la iniciativa de “estrellas negras” para una campaña de seguridad vial, cultura ciudadana y conmemoración de víctimas de siniestros.
Decreto 494 de 2023	Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones. La meta del PDSV 2023-2032 es reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas (indicador a 30 días) en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022.

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO

El Concejo de Bogotá, tiene la competencia para tramitar el presente proyecto de acuerdo, considerando lo estipulado en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto 1421 de 1993, el cual establece que a la Corporación le corresponde “Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito” (Decreto 1421 de 1993).

5. BIBLIOGRAFIA

Agencia Nacional de Seguridad Vial. La Seguridad Vial infantil en la agenda de salud pública nacional. Febrero del 2023. <https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/9407>.

Agencia Nacional de Seguridad Vial. Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar (PME). https://ansv.gov.co/contenidos/escuela/fase1/on/ANSV_PT018_PDF01/ANSV_PT018_PDF01.pdf.

Alcaldía Mayor de Bogotá (2007, 26 de abril). Decreto 164 del 2007. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=23928#:~:text=%C2%ABPor%20el%20cual%20se%20adopta,y%20privadas%20de%20Bogot%C3%A1%20D.C.%20%C2%BB>.

Alcaldía Mayor de Bogotá (2015, 30 de Diciembre). Decreto 594 del 2015. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=64245>

Asamblea Nacional Constituyente (1991. 04 de Julio). Constitución Política de Colombia 1991.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125#:~:text=Todas%20las%20personas%20nacen%20libres,religi%C3%B3n%20opini%C3%B3n%20pol%C3%ADtica%20o%20filos%C3%B3fica>.

Concejo de Bogotá (2018, 15 de junio) Acuerdo 708 de 2018 Concejo de Bogotá. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=78754>

Concejo de Bogotá (2018, 15 de junio) Acuerdo 761 de 2020 Concejo de Bogotá. <https://intranet.secretariajuridica.gov.co/transparencia/marco-legal/normatividad/acuerdo-761-2020>

Concejo de Bogotá (2022, 10 de marzo) Acuerdo 836 de 2022 Concejo de Bogotá. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=121658&dt=S>

Concejo de Bogotá (2022, 10 de marzo) Acuerdo 834 de 2022 Concejo de Bogotá. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=121642&dt=S>

Congreso de la República de Colombia (2002, 6 de Julio). Ley 769 del 2002. Código Nacional de Tránsito. https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Congreso de la República de Colombia (2013, 27 de Diciembre). Ley 1702 del 2013. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=56286#:~:text=Coordina%20los%20organismos%20y%20entidades,reducir%20los%20accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito>.

Congreso de la República de Colombia (2011, 29 de Diciembre). Ley 1503 del 2011. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>.

Ministerio De Educación Nacional. Desarrollo infantil y competencias en la Primera Infancia. https://www.mineducacion.gov.co/primerainfancia/1739/articles-178053_archivo_PDF_libro_desarrolloinfantil.pdf.

Ministerio de Transporte (2014). Plan Nacional De Seguridad Vial 2011-2021. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/3239/plan-nacional-de-seguridad-vial/>

Ministerio de Transporte (2013). Plan Nacional De Seguridad Vial 2013-2021. https://culturavial.files.wordpress.com/2014/01/consulta_plan_nacional_de_seguridad_vial_colombia_2013-2021.pdf

Observatorio de criminología vial. (2013). Teoría de compensación del riesgo de Wilde. <http://www.criminologivial.com/2013/09/teoria-de-compensacion-del-riesgo-de.html>

Secretaría Distrital de Movilidad (2014). Plan Distrital de Seguridad Vial 2011-2021

Secretaría Distrital de Movilidad (2017). Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2021. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/23-09-2021/plan_distrital_de_seguridad_vial_2017-2026.pdf

Secretaría Distrital de Movilidad. Respuesta a radicado SDQS 2333652023.

Secretaría Distrital de Educación. Respuesta a radicado SDQS 2333652023.

UNICEF. La primera infancia importa para cada niño. https://www.unicef.org/peru/sites/unicef.org/peru/files/2019-01/La_primera_infancia_importa_para_cada_nino_UNICEF.pdf

UNICEF. Aprendizaje a través del juego. <https://www.unicef.org/sites/default/files/2019-01/UNICEF-Lego-Foundation-Aprendizaje-a-traves-del-juego.pdf>

6. IMPACTO FISCAL

Considerando lo establecido en el artículo 7 de la ley 819 de 2003, la ejecución del presente proyecto no implica costos presupuestales que afectan las finanzas del Distrito en el marco fiscal de mediano plazo, dado, que no se asignan apropiaciones presupuestales diferentes a las inherentes al desarrollo de las funciones ya existentes de las entidades enunciadas.

Cordialmente,

ANDRÉS GARCÍA VARGAS
Concejal de Bogotá

7. ARTICULADO

PROYECTO DE ACUERDO N° 240 DE 2024

PRIMER DEBATE

**POR EL CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE EL ACUERDO 650 DEL 2016 Y SE
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

**En uso de las facultades legales que le confiere el numeral 1 del artículo 12 del
Decreto Ley 1421 de 1993,**

ACUERDA

Artículo 1. El artículo 1 del Acuerdo 650 del 2016, quedará así:

ARTÍCULO 1. El programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial” hace parte de los planes de formación en seguridad vial escolar de la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Educación. El programa complementará la educación sobre normas, comportamientos y hábitos seguros en la vía y sobre tránsito y transporte dirigida a la comunidad educativa en la ciudad incluyendo los Jardines del Distrito y las Escuelas para padres y madres de familia y cuidadores, a través de las articulaciones a que haya lugar y la adhesión de la Secretaría de Integración Social, fomentando la cultura ciudadana que promueva la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía a partir de comportamientos individuales y colectivos responsables y solidarios; bajo el marco de la corresponsabilidad, la autorregulación y el autocontrol, encaminados a la generación de ambientes viales seguros y protectores de la vida.

Artículo 2. Adiciónese un párrafo al artículo 1, de la siguiente manera:

PARÁGRAFO: Se generarán y ejecutarán estrategias para incentivar la ejecución del programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial”, en Jardines privados, bajo el marco de la corresponsabilidad en pro del derecho a la vida, del derecho a la integridad personal, así como derechos de protección en los niños y niñas.

Artículo 3. El artículo 2 del Acuerdo 650 del 2016, quedará así:

ARTÍCULO 2. El programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial” tiene como propósito generar espacios pedagógicos para desarrollar conocimientos, habilidades y destrezas, que promueva la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, utilizando y creando herramientas tecnológicas, lúdicas y culturales en seguridad vial, sobre normas de comportamiento en el tránsito y transporte, y de convivencia, que permitan a la comunidad educativa una movilidad libre y segura, ejerciendo liderazgo seguro y corresponsable sobre la conducción de automóviles, motocicletas y medios alternativos de transporte en la ciudad, así como actos colectivos responsables en las personas que actúan como peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas y de este modo, lograr una mejor interacción entre los mismos, que garanticen la protección de la vida en la vía.

Artículo 4. Adiciónese un párrafo al artículo 2, de la siguiente manera:

PARÁGRAFO: La administración presentará al Concejo de Bogotá D.C. un informe anual, que dé cuenta del cumplimiento del Programa Innovadores en Seguridad Vial, así como el cumplimiento del Decreto 594 del 2015, especialmente a lo referente a: parques infantiles de tránsito; audiolibros (para personas con discapacidad sensorial (sordos, ciegos, sordo-ciegos) y cognitiva, referentes a realizar prácticas concernientes a comportamientos seguros como actor vial); maletas de seguridad vial, módulos para impulsar gradualmente el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad vial y los Planes de Movilidad Escolar implementados. El mismo se hará público y será de fácil acceso para toda la Ciudadanía.

Artículo 5. El artículo 3 del Acuerdo 650 del 2016, quedará así:

ARTÍCULO 3. La Secretaría Distrital de Educación, La Secretaria Distrital de Movilidad, La Secretaría Distrital de Integración Social, El Instituto Distrital de Recreación y Deporte-IDRD y la Secretaría de Cultura, promoverán y ejecutarán para dar cumplimiento al programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial”; espacios lúdicos, pedagógicos y culturales de interacción denominados “Laboratorios de Seguridad Vial” en donde se forme a las y los estudiantes de los Colegios Públicos y Privados y de los Jardines del Distrito, así como a los padres y madres de familia y cuidadores, acerca de hábitos, comportamientos

y conductas seguras en la vía, y de convivencia, por medio de herramientas tecnológicas, recreativas y culturales, de tal manera que se contribuya a reconocer, desincentivar y corregir los malos hábitos ciudadanos, a través del análisis de casos reales.

Artículo 6. El párrafo del artículo 4 del Acuerdo 650 del 2016, quedará así:

PARÁGRAFO: Para el cumplimiento de este artículo, se generarán y ejecutarán estrategias que permitan verificar y garantizar la implementación y cumplimiento del Decreto 594 de 2015 y demás normas vigentes, con lo que se garantizará la participación activa e incidente de toda la comunidad educativa; docentes, familias y estudiantes.

Artículo 7. Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.