

Bogotá, D.C.

170

Doctor:

DAVID ANDRÉS GIRALDO UMBARILA

Subsecretario

Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo

Concejo de Bogotá, D.C.

[comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)

Calle 36 No. 28A – 41

Bogotá D.C.

**Datos Notificación**

Nombres/Apellidos: \_\_\_\_\_

No Identificación: \_\_\_\_\_

Fecha y Hora: \_\_\_\_\_

**Nota:** Los datos de este apartado solo serán diligenciados por la persona quien recibe este documento al momento de la notificación.

CONCEJO DE BOGOTÁ 24-02-2025 05:02:40

2025ER4803 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO/JUAN BELLO GONZALEZ

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: ASUNTO: COMENTARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

OBS: —

Asunto: Comentarios de la Administración Distrital, para primer debate del Proyecto de Acuerdo No. 058 de 2025.

Respetado Subsecretario:

De conformidad con lo señalado en el capítulo III del Decreto Distrital 438 de 2019, los sectores, Movilidad (Coordinador), Educación, Cultura Recreación y Deporte, Planeación, Salud y Gestión Jurídica a través de las entidades correspondientes, elaboraron comentarios para primer debate con relación con el proyecto de acuerdo No. 058 de 2025, *“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”*”

Con fundamento en los comentarios de carácter jurídico, técnico y presupuestal, emitidos por las entidades mencionadas (ver anexos), y las mesas de trabajo realizadas la Administración Distrital considera que la iniciativa analizada es viable condicionada.

No obstante, lo anterior, en caso de requerir información adicional sobre el particular, lo invito a comunicarse con la Dirección de Relaciones Políticas, al teléfono 3820660 Ext. 1702.

Cordialmente,

  
JUAN BELLO GONZÁLEZ  
Dirección de Relaciones Políticas  
[juans.bellog@gobiernobogota.gov.co](mailto:juans.bellog@gobiernobogota.gov.co)

Anexos: Uno (Cincuenta y Tres (53) folios) en formato \*.pdf).

Copias: Juan Manuel Díaz (Autor) Óscar Fernando Bastidas Jacanamijoy (Coordinador) y José del Carmen Cuesta Novoa (Ponente)

Proyectó: Laura Camila Gálvez Trujillo - Profesional Universitaria Contratista DRP

Revisó: Viviana Turriago Mejía - Profesional Universitaria DRP

Aprobó: Julián Arévalo Pedraza - Profesional Especializado Contratista DRP



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510002046191

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., febrero 20 de 2025

Señor

**JUAN BELLO GONZALEZ**

Director de Relaciones Políticas

Secretaría Distrital de Gobierno

Calle 11 No 8-17 Edificio Liévano

radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co

asuntosnormativosdrp@gobiernobogota.gov.co

Bogotá - D.C.

**REF:** Solicitud pronunciamiento de viabilidad proyecto de Acuerdo 058 de 2025 - Radicado 202561200216542 (Radicado de salida SDG No. \*20251700019971\*)

Atendiendo la solicitud de comentarios para primer debate respecto del proyecto de Acuerdo No. 058 de 2025: *“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”* respetuosamente remito concepto proferido por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Cordialmente,

**Claudia Andrea Diaz Acosta**

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 20-02-2025 10:09 AM

Cc Secretaría De Hacienda De Bogotá -- - Carrera 30 N° 25-90 P. 6 CP: Radicacionhaciendabogota@shd.gov.co-(Bogotá-D.C.)

Aprobó: Ana María Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial

Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Natalia Catalina Cogollo Uyaban-Dirección de Normatividad y Conceptos

Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica

Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó: Ana María Peroza – Asesora de Despacho

1

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510002046191

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

## FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE ACUERDO DIRECCIÓN DE RELACIONES POLÍTICAS

**SECTOR QUE CONCEPTÚA:** Movilidad

**ENTIDAD QUE CONCEPTÚA:** Secretaría Distrital de Movilidad

**NÚMERO DEL PROYECTO DE ACUERDO:** 058 **AÑO:** 2025

**1er debate** \_X\_, **2do debate** \_\_\_\_\_

### TÍTULO DEL PROYECTO

*“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO, A TRAVÉS DE ESTRATEGIAS PEDAGÓGICAS Y DE COMUNICACIÓN ENFOCADAS EN EL MANEJO DE EMOCIONES DE LOS ACTORES VIALES”*

### AUTOR (ES)

JUAN MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ Y OTROS- Partido Nuevo Liberalismo

### OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

Definir lineamientos para la adopción de estrategias educativas y de comunicación que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía, el cual estará liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad con apoyo de la Secretaría Distrital de Salud.

### COMPETENCIA LEGAL DEL CONCEJO DISTRITAL y/o ADMINISTRACIÓN DISTRITAL PARA PRESENTAR y/o APROBAR LA INICIATIVA

2

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR15-MD01 V4.0**  
**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

**Análisis de Competencia Legal:**

El Concejo Distrital es competente para expedir la presente norma, de acuerdo con lo establecido en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

En consonancia con lo anterior, el Consejo de Estado en lo referente al carácter general que deben tener las normas expedidas por parte de los Concejos Municipales y Distritales, se pronunció de la siguiente forma a saber:

*“(...) La Constitución reconoció expresas facultades normativas a los Concejos Municipales en ámbitos cruciales de la vida local. Así, por ejemplo, según el artículo 313 de Constitución Política, les corresponde reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio (numeral 1.º), dictar normas orgánicas del presupuesto (numeral 3.º), reglamentar los usos del suelo (numeral 7.º) o dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio (numeral 9.º). En virtud de estas atribuciones, dado el carácter político administrativo de estas corporaciones, sus decisiones, los acuerdos municipales, tienen el carácter de reglamentos, esto es, actos jurídico administrativos de contenido normativo y, por ende, de carácter general, impersonal y abstracto, cuya fiscalización ha sido confiada a la justicia contencioso administrativa. (...)”<sup>1</sup>.*

**ES COMPETENTE**Sí   X   No       **ANÁLISIS JURÍDICO**

Desde el aspecto jurídico se realizan las siguientes observaciones:

<sup>1</sup> Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Primera, C.P. Guillermo Vargas Ayala, sentencia del 15 de septiembre de 2016, rad. No. 25000-23-24-000-2007-90177-01.







El artículo 1° de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”* establece su ámbito de aplicación, así:

*“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.*

*En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. (...)*

*Los principios rectores de este código son: **seguridad de los usuarios, la movilidad**, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. (...)* Negrilla fuera de texto .

El artículo 3 de la Ley en comento definió que los organismos de tránsito son autoridades de tránsito.

En consideración a lo anterior, el artículo 7° de la Ley *ibídem* establece como obligación para las autoridades de tránsito que: *“(...) 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.”*

A partir de lo expuesto anteriormente, se precisa que a la Secretaría Distrital de Movilidad como organismo de tránsito de carácter distrital le corresponde en el marco de sus funciones asignadas, -en especial en la Ley 769 de 2002, Acuerdo



Distrital 257 de 2006 y Decreto Distrital 672 de 2018 -, velar por la seguridad de las personas, como los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos que circulen por las vías públicas o privadas que están abiertas al público.

Adicionalmente el Código Nacional de Tránsito en su artículo 2 define *“accidente de tránsito”* como *“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 normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho”*.

Así mismo, el artículo 5 de la Ley 1702 de 2013 *“Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”* define la Seguridad Vial como *“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. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la **formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas**”*. (negrilla fuera de texto).

De igual modo, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 – PNSV, adoptado mediante el Decreto Nacional 1430 de 2022, aborda 8 áreas de acción a saber: 1. Velocidades seguras, 2. Vehículos seguros, 3. Infraestructura vial segura, 4. Comportamiento seguro, 5. Cumplimiento de Normas, 6. Atención integral a Víctimas, 7. Gobernanza, 8. Gestión del conocimiento.

Respecto del cuarto eje de acción “Comportamiento seguro”, el PNSV pretende incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales a partir de:

1. Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo y desarrollo humano.



2. Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generar hábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales.
3. Identificar las causas que originan conductas riesgosas en las vías para una definición de estrategias efectivas de intervención.
4. Mejorar la seguridad en el acceso de los actores viales a los diferentes medios de transporte.
5. Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores, y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción.

Es así como desde el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, se pretende sensibilizar desde el marco de la prevención y el autocuidado en la vía, la velocidad como factor de riesgo y la pacificación y convivencia en las vías, fortaleciendo los procesos regionales de promoción e impulso a la movilidad activa a partir de la implementación de intervenciones territoriales basadas en modelos de gestión para el cambio del comportamiento en vía y modelos pedagógicos-comunicacionales basados en la convivencia y el autocuidado. Así mismo, se busca promover pacto por el autocuidado, la convivencia y la tolerancia entre actores, priorizando la protección de los vulnerables, lo cual incide de manera directa en la propuesta presentada, ya que desde el mismo PNSV se desarrollan las actividades principales de cada acción, con su correspondiente cronograma y entidad o dependencia que liderará la acción.

Adicionalmente, el artículo 6 del Decreto 494 de 2023 *“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, contempla dentro de sus objetivos específicos, uno relacionado con el comportamiento, así: “(...) 2. Objetivo de comportamiento. Promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías”.*



En consideración a lo expuesto, se constata que el presente proyecto de acuerdo, en el **artículo 1º**, tiene como objeto: *“Definir lineamientos para la adopción de estrategias educativas y de comunicación que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía”*, el cual se armoniza con uno de los objetivos propuestos en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 en el desarrollo del *“eje No. 4 Cultura de Movilidad Segura”*, a fin de adoptar medidas de tipo pedagógico y comunicativo cuyo propósito es formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo, base sobre la cual se busca hacer explícitas las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial en materia económica, productiva, social, de salud y el bienestar público; lo anterior, a fin de establecer bases que permitan comprender y fomentar el disfrute sostenible de los bienes colectivos y junto con ello la participación efectiva de la ciudadanía que propicien una movilidad segura.

A continuación en el proyecto de acuerdo en el precitado artículo 1º se establece que el liderazgo será adelantado por la Secretaría Distrital de Movilidad, con apoyo de la Secretaría Distrital de Salud, sin embargo, sobre este punto, es preciso señalar que si bien el literal k. del artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 *“Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones”* se establece entre otras funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad la relacionada con: *“(…) k. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial”*; también lo es que el tema objeto del presente acuerdo versa expresamente sobre la salud mental de los conductores, por lo que se sugiere que el liderazgo de la iniciativa debe recaer en la Secretaría Distrital de Salud, en el entendido que el literal m del artículo 1 del Decreto Distrital 507 de 2013 *“Por el cual se modifica la Estructura Organizacional de la Secretaría Distrital de Salud de Bogotá, D.C.”*, le establece la función de promover la coordinación de políticas con otros sectores para incidir de manera integral en los determinantes de la salud y en la atención de la enfermedad, apuntando en este sentido al marco de salud mental de los actores viales.

De otra parte, se advierte que el objeto del acuerdo debe apuntar a la adopción de estrategias preventivas que promuevan el manejo de emociones, atendiendo la

7

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*



dificultad para cualificar los siniestros viales asociados al inadecuado manejo de emociones. En este sentido, también se sugiere ajustar el epígrafe del proyecto de acuerdo con el objeto propuesto en el artículo 1 a saber: ***“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PREVENTIVAS PARA EL MANEJO DE EMOCIONES POR PARTE DE LOS ACTORES VIALES QUE IMPACTAN EN LA SEGURIDAD VIAL”.***

Respecto al **artículo 2**, referente a los lineamientos en el cual se pretende definir las estrategias educativas para el manejo de las emociones de los actores viales, se sugiere ajustar la redacción, y revisar las propuestas con las entidades involucradas, como quiera que el desarrollo del mismo excede la competencia del Concejo, de conformidad con lo ordenado en el artículo 313 de Constitución Política, dado que describe a detalle una serie de gestiones a ejecutar sin que corresponda al Concejo determinarlas saliéndose del marco general de definición, por lo que el detalle y la especificidad en las estrategias a implementar correspondería a la Secretaría Distrital de Salud, como entidad ejecutora experta en el tema, y la operatividad a la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, como autoridad de tránsito.

En cuanto al **artículo 3**, que atribuye a la SDM liderar un comité interinstitucional para el seguimiento del impacto de las estrategias contempladas, se reitera que la creación de comités e instancias intersectoriales es competencia exclusiva del Alcalde.

En ese sentido, se destaca que la Administración Distrital, ya conformó el Comité Institucional de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Resolución SDM 344240 de 2022), como mecanismo de coordinación y presentación de avances en términos de seguridad vial implementados por la Entidad y para apoyar en el seguimiento de las actividades encaminadas a lograr la implementación del Plan Seguridad Vial de orden distrital frente a los programas y acciones que son responsabilidad o cuentan con participación de la SDM; y al considerar la existencia de dicho Comité no se considera viable establecer una instancia adicional.

En adición a lo anterior, se evidencia que el Plan Distrital de Seguridad Vial de conformidad con el artículo 7, se desarrolla sobre el enfoque de sistema seguro,



tomando como referencia los principios para la gestión de la seguridad vial a saber: coordinación, cooperación, eficiencia, evidencia, suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información, y exhortando a todas las entidades del distrito a cumplir con lo que les corresponde en cuanto a la política de seguridad vial. Por lo que se sugiere la eliminación del mencionado artículo.

Frente al **artículo 4**, que se refiere a transversalidad de funciones de las Secretarías Distritales de Movilidad, de Salud, de Educación, de Cultura, Recreación y Deporte, y de Planeación, se considera que dados los lineamientos de la Política de Seguridad Vial Nacional plasmada en el PNSV, en donde establece un eje de Gobernanza y corresponsabilidad institucional en torno a la seguridad vial, cada entidad deberá cumplir con lo que legalmente le corresponde dentro de las responsabilidades asignadas en cada una de las acciones definidas en el plan de acción del PNSV. Sin embargo, se sugiere la eliminación de la Secretaría Distrital de Planeación, como quiera que su misionalidad no corresponde con el objeto del presente proyecto de acuerdo, por lo que atendiendo la propuesta presentada en el artículo 1, se sugiere un ajuste en la redacción del acuerdo con la correspondiente eliminación de la Secretaría Distrital de Planeación.

En cuanto al **artículo 5**, relacionado con mesas de trabajo y monitoreo de las localidades con mayor incidencia de siniestralidad, se hace necesario reiterar lo expresado en la competencia legal del presente proyecto de acuerdo, donde se establece que la definición de estrategias a detalle como el monitoreo de las localidades o la definición de parámetros para adelantar mesas de trabajo, exceden la competencia del Concejo, ya que dichas herramientas o instrumentos deben ser establecidas o definidas propiamente por las Entidades ejecutoras<sup>2</sup>.

De otra parte, en cuanto al tema de análisis de siniestro no es dable de identificar, toda vez que se identifican causas objetivas, más no subjetivas ya que el

<sup>2</sup> Así, por ejemplo, el Consejo de Estado mediante la sentencia expedida en el radicado 25000-23-24-000-2003-00834-02 del 26 de abril de 2007, resaltó que al Concejo le corresponde dar o definir el marco organizativo, funcional, financiero y demás aspectos relacionados con las funciones de las autoridades de transporte competentes en el Distrito, y a éstas les corresponde diseñar y ejecutar las políticas de esa actividad, lo cual implica tomar medidas más específicas y de carácter operativo o técnico para el desarrollo de esa actividad en sus diferentes modalidades, a fin de perseguir la efectividad de los principios, fines y objetivos que le fija la ley.





diagnóstico y estado mental de los involucrados supera las competencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, por lo que no procedería el presente artículo.

Respecto a lo establecido en el **artículo 6** que señala “La Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Salud, la Secretaría Distrital de Educación, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, y la Secretaría Distrital de Planeación, aplicarán los mecanismos pertinentes para dar cumplimiento a los lineamientos, garantizando que los actores viales estén cumpliendo a cabalidad con las exigencias del presente Acuerdo”, se sugiere la eliminación atendiendo las observaciones y modificaciones propuestas en los artículos 1, 2, 3 y 4.

Finalmente, respecto al **artículo 7**, referente a la participación ciudadana, se observa que el artículo 11 del Plan Distrital de Seguridad Vial, se prevé la adopción de medidas de tipo pedagógico y comunicativo para el desarrollo del eje de Cultura de Movilidad Segura, cuyo propósito es formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo, a fin de establecer bases que permitan comprender y fomentar la participación efectiva de la ciudadanía, de lo que se concluye que de igual manera desde el marco normativo distrital se prevé la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones que involucran la mejora en una movilidad segura.

Así mismo, respecto de la rendición de cuentas por parte de las entidades involucradas, es importante destacar que dicha obligación ya se encuentra determinada para todas las Entidades y servidores públicos, exhortados a informar y explicar los avances y los resultados de su gestión, de conformidad con el artículo 50 de la Ley 1757 de 2015.

No obstante, si bien desde la Secretaría Distrital de Movilidad en desarrollo del programa de Cultura para la Movilidad, se adelantan sensibilizaciones y actividades pedagógicas desde el ámbito de control de conductas y comportamientos, temas de seguridad vial, protección a la vida e intermodalidad, el presente proyecto de acuerdo aborda el tema emocional, por lo que se hace necesaria una sensibilización a nivel de proyectos estratégicos por parte de la Secretaría Distrital de Salud, con el acompañamiento de la Secretaría Distrital de Movilidad a nivel normativo, por lo que se sugiere una redacción de este artículo



ajustada a la socialización del objeto y núcleo esencial del presente proyecto de acuerdo.

A partir de lo anterior se precisa que, la Secretaría Distrital de Movilidad desde los programas de Comunicación y Cultura para la Movilidad avanza en el cumplimiento del marco normativo nacional (Plan Nacional de Seguridad Vial) y el marco normativo distrital de reglamentación derivada (Plan Distrital de Seguridad Vial), desde el cual esta Entidad viene implementando acciones pedagógicas, módulos de sensibilización y demás gestiones propias de la política de seguridad vial asociados a la norma, no obstante, el acompañamiento se adelanta de manera técnica, por lo que siendo el tema emocional, un tema que aborda problemáticas de salud, se considera que el proyecto debe adelantarse con el direccionamiento a la Secretaría Distrital de Salud, concluyendo que el proyecto de acuerdo es viable condicionado sujeto a las modificaciones propuestas al articulado.

## ANÁLISIS TÉCNICO

Desde el aspecto técnico se ponen en consideración las siguientes observaciones:

Oficina de Seguridad Vial - OSV

Desde el año 2006 Bogotá gestiona la seguridad vial de manera focalizada con una visión integral<sup>3</sup> por lo cual la planeación y ejecución de intervenciones se abordan, desde diferentes instancias y conforme a las competencias, en el marco del **Plan Distrital de Seguridad Vial-PDSV** en el cual se establecen las acciones

<sup>3</sup> Bogotá formuló el primer Plan de Seguridad Vial del Distrito Capital, estableciendo las directrices, fases y proyectos destinados a disminuir la siniestralidad y la gravedad de las lesiones a personas y los daños a las cosas, mediante el artículo 66 del Decreto Distrital 319 de 2006 "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones" (Derogado por el Decreto Distrital 497 de 2023), como carta de navegación en la intervención para reducir los siniestros viales ha sido permanentemente actualizado en línea con la evolución de las políticas mundiales y nacionales en seguridad vial y producto del análisis de las particularidades de la movilidad en la Ciudad, a través del Decreto Distrital 397 de 2010, derogado mediante Decreto Distrital 813 de 2017 derogado por el Decreto Distrital 494 de octubre 26 de 2023 (vigente a la fecha)





a ejecutar por parte de las diferentes entidades que conforman la **Comisión Intersectorial de Seguridad Vial del Distrito Capital**<sup>4</sup>.

Es así que para la armonización y actualización del PDSV con base en las disposiciones del Decreto Nacional 1430 de 2022 Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 desde la Secretaría Distrital de Movilidad y a través de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial se logró la articulación de entidades del sector público, privado, académicos, ONGs, Banca Multilateral y actores de la sociedad civil, con el fin de llevar a cabo un proceso de ideación y concertación fruto del cual se formuló y adoptó el **Decreto Distrital 494 de 2023**<sup>5</sup> - **Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032**.

A través del PDSV 2023-2032, y en línea con la política pública global, Bogotá ratifica la política pública de Visión - Cero Muertes en el Tránsito - y adopta el Enfoque de Sistema Seguro evolucionando de 5 a 8 ejes de acción, manteniendo los ejes de infraestructura, cultura, víctimas, controles y gobernanza; y posicionando con carácter estratégico y como eje de acción la gestión de velocidades seguras, el uso de vehículos seguros y de elementos de protección y la gestión del conocimiento para la toma de decisiones basadas en la evidencia.

El PDSV 2023-2032 fija como objetivo general *“Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente”* y tres objetivos específicos:

**1. Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad.** *Fortalecer la seguridad de la infraestructura de transporte, los vehículos y las velocidades, de tal forma que el sistema de movilidad sea indulgente con el error humano y considere la vulnerabilidad de las personas.*

<sup>4</sup> Creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 modificado por el Decreto Distrital 444 de 2021 “Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 185 de 2012 “Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial”, adicionado por el Decreto Distrital 594 de 2015”.

<sup>5</sup> Disponible en el enlace

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=150342#:~:text=Consolidar%20un%20Sistema%20de%20Movilidad,Bogot%C3%A1%20cuidadora%2C%20sostenible%20y%20consciente.>





**2. Objetivo de comportamiento.** Promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías.

**3. Objetivo de corresponsabilidad.** Fortalecer la corresponsabilidad entre actores que inciden en la mitigación de los efectos de la siniestralidad vial.

Como se puede apreciar, el objetivo específico No. 2, establece la meta del Distrito en seguridad vial que se plantea desde el componente de comportamiento. Este objetivo se desarrolla principalmente desde el **Eje 4: Cultura de Movilidad Segura**. Este Eje comprende medidas de tipo pedagógico y comunicativo cuyo propósito es formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo, base sobre la cual se busca hacer explícitas las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial en materia económica, productiva, social, de salud y el bienestar público; lo anterior, a fin de establecer bases que permitan comprender y fomentar el disfrute sostenible de los bienes colectivos y junto con ello la participación efectiva de la ciudadanía.

En síntesis, en este Eje para Bogotá se abordan programas y acciones encaminadas al fomento, promoción, divulgación de comportamientos, hábitos, prácticas seguras y corresponsables respecto de la gestión del riesgo en la vía entre los actores viales del Sistema de Movilidad, especialmente en el marco de sus interacciones, preferencias modales, adopción y uso adecuado de elementos de seguridad activa y pasiva, atendiendo a las premisas de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro.

La formulación del Eje 4 acoge e integra en su estructura el enfoque diferencial y de género en sus estrategias y campañas con lo cual se propone mejorar las condiciones de movilidad y de seguridad vial de todas y todos los actores viales de la ciudad.

El alcance del Eje 4 frente a la iniciativa del proyecto de acuerdo, resalta el valor fundamental de hacer visible el carácter sistémico de la siniestralidad vial, en la medida que en el desarrollo del Eje se considera al factor emocional como constitutivo del conjunto de elementos que inciden en su probabilidad de ocurrencia. Los hábitos, costumbres, prácticas, comportamientos, se encuentran vinculados de modos implícitos y explícitos a las características de la



infraestructura y de los vehículos tanto como en el marco de las elecciones modales e interacciones probables y posibles entre vehículos y actores viales.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

PROGRAMA	ACCIÓN
4.1 Herramientas comunicativas para la gestión del cambio de comportamiento y conductas seguras en las vías	4.1.1 Actualizar y consolidar campañas masivas en seguridad vial
	4.1.2 Promover conocimientos prácticos en seguridad vial
4.2 Consolidación de estrategias educativas de y para la seguridad vial	4.2.1 Gestionar y consolidar estrategias pedagógicas para la apropiación conceptual y práctica de la seguridad vial
	4.2.2 Formalizar y transversalizar lineamientos en seguridad vial para ambientes educativos

Fuente: Elaboración propia SDM (incorporado en el Artículo 11º del Decreto Distrital 494 de 2023).

Así mismo, conviene señalar que dentro de las acciones que ya gestiona el Distrito, como parte de la normatividad vigente, contempla la articulación con instancias del sector público y privado tales como la **Red Empresarial de Seguridad Vial (RESV)**. Esta iniciativa fue lanzada en 2018 y hace parte del eje de institucionalidad del derogado Decreto Distrital 813 de 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026” y que se incorpora en el **“Eje 7: Gobernanza”** del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 adoptado mediante Decreto Distrital 494 de 2023. La RESV es un espacio diseñado por la Alcaldía de Bogotá y la Secretaría Distrital de Movilidad con el objetivo de que las



empresas públicas y privadas compartan conocimientos, divulguen y promuevan las buenas prácticas, trabajando de forma colaborativa en pro de la Seguridad Vial.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

PROGRAMA	ACCIÓN
7.1 Fortalecimiento de la institucionalidad y gestión de la seguridad vial.	7.1.1 Diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la Toma de Decisiones (SATTD) en materia de Seguridad Vial
	7.1.2 Promover mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos tanto en la escala distrital como a nivel nacional e internacional
7.2 Instrumentos y normativa bajo el enfoque del Sistema Seguro y la Visión Cero.	7.2.1 Incorporar la seguridad vial en normativa y/o en instrumentos de planeación de orden distrital
7.3 Gobernanza para la seguridad vial en el Distrito y la Región.	7.3.1 Consolidar un Modelo de Gobernanza para la Seguridad Vial en el Distrito
	7.3.2 Contribuir en un esquema de Gobernanza en el marco de la integración Regional

Fuente: Elaboración propia SDM (incorporado en el Artículo 14° del Decreto Distrital 494 de 2023).

En este sentido, el Plan Distrital de Seguridad Vial cuenta con la jerarquía normativa y con la formulación pertinente de lineamientos para fomentar la seguridad vial en el Distrito mencionados en el artículo 2 del Proyecto de Acuerdo 058 de 2025 en revisión; específicamente los que formulan acciones como estrategias audiovisuales, manejo de emociones en la vía, capacitaciones con el sector privado y con las demás entidades del ámbito público distrital, acciones en



vía en espacios de congregación de la comunidad, y estrategias con los Centros de Enseñanza Automotriz.

Así mismo en aplicación del Acuerdo 749 de 2019: “Por el cual se establecen lineamientos para promover buenas conductas viales y el uso apropiado del espacio público por parte de los domiciliarios en bicicleta en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”<sup>6</sup>, se viene trabajando con las plataformas tecnológicas para mejorar la seguridad vial con los usuarios de estos recursos.

Como parte de los instrumentos que se han dispuesto desde la Entidad en la gestión intra e interinstitucional de la seguridad vial, específicamente en relación con las estrategias de comunicación y de acciones pedagógicas en cultura ciudadana y educación vial, se pueden enunciar los Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial, apropiados por la SDM mediante el procedimiento interno del SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG en la ruta: [https://www.movilidadbogota.gov.co/Transparencia y Acceso a la Información Pública / 1.9.Procedimientos que se siguen para tomar decisiones en las diferentes áreas y, para Entidades Externas a través de la Directiva 001 de 2022](https://www.movilidadbogota.gov.co/Transparencia-y-Acceso-a-la-Información-Pública/1.9.Procedimientos-que-se-siguen-para-tomar-decisiones-en-las-diferentes-áreas-y-para-Entidades-Externas-a-través-de-la-Directiva-001-de-2022)<sup>7</sup> correspondiente a los “Lineamientos técnicos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad en materia de seguridad vial.” disponibles dentro de las publicaciones de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial en la ruta: [https://www.movilidadbogota.gov.co/Transparencia y Acceso a la Información Pública / 9.1.Informes, estudios, investigaciones y otras publicaciones / Instancias de Coordinación / Comisión Intersectorial de Seguridad Vial / Lineamientos de Seguridad Vial](https://www.movilidadbogota.gov.co/Transparencia-y-Acceso-a-la-Información-Pública/9.1.Informes-estudios-investigaciones-y-otras-publicaciones/Instancias-de-Coordinación/Comisión-Intersectorial-de-Seguridad-Vial/Lineamientos-de-Seguridad-Vial).

Para orientar la aplicación de las directrices impartidas a nivel nacional, distrital e institucional para la implementación de políticas, programas y proyectos para la seguridad vial, incluyendo los Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial, en el diseño y desarrollo de las “estrategias de comunicación y de acciones pedagógicas de seguridad vial”<sup>8</sup>, de forma que contribuyan a reducir la

<sup>6</sup> Disponible en el enlace <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=87907>

<sup>7</sup> Disponible en el enlace [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/14-06-2022/directiva\\_01\\_de\\_2022.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/14-06-2022/directiva_01_de_2022.pdf)

<sup>8</sup> Ver Artículo 7 del Decreto Distrital 672 de noviembre 22 de 2018 disponible en el enlace <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=81463>





siniestralidad vial en Bogotá D.C., desde la Oficina de Seguridad Vial de la SDM se puso a disposición la “Guía para la Aplicación de Directrices de Política Pública de Seguridad Vial en las Estrategias de Comunicación y de Acciones Pedagógicas de Seguridad Vial”.

Igualmente, el lineamiento específico: “Cultura ciudadana” establece criterios técnicos y otras consideraciones necesarias para desarrollar estrategias de cultura ciudadana para la seguridad vial. La mayoría de enfoques contemporáneos de seguridad vial coinciden con la Organización Mundial para la Salud -OMS- en que los siniestros viales deben ser entendidos como fenómenos sistémicos, es decir, en los que interactúan distintas variables. Según el modelo de William Haddon Jr, son tres: el entorno, el vehículo y el ser humano, que interactúan en las tres fases del choque: la previa, la del choque mismo y la posterior.

Este procedimiento establece lineamientos de seguridad vial que brindan a las dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad criterios técnicos para el desarrollo de estrategias de cultura ciudadana en sus distintas etapas: diagnóstico, diseño, intervención y evaluación, es actualizado según necesidad de la evolución de las problemáticas de seguridad vial Distritales y cuenta con dos seguimientos anuales para verificar su implementación.

En línea con lo anterior, igualmente se dispone de los Lineamientos Metodológicos y de Comunicación para el Desarrollo de Acciones Pedagógicas en Cultura para la Movilidad, que se formularon como parte del Proceso de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad.

Otro de los procedimientos internos del SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG es el de Cursos Pedagógicos por Infracción a las Normas de Tránsito, donde se establecen los lineamientos y políticas de operación para la realización de los cursos pedagógicos por infracción a las normas de tránsito, con el fin de orientar su desarrollo y dar cumplimiento a los requisitos normativos y funcionales, en donde se establecen y actualizan continuamente los contenidos y metodología de aplicación de los cursos, propendiendo por un enfoque pedagógico y de gestión emocional en la seguridad vial.



Frente a las instancias de articulación y coordinación, Bogotá cuenta con La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial que es la instancia 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. Esta Comisión sesiona de manera ordinaria 4 veces al año y se rige por su Acuerdo Interno No. 001 de 2022<sup>9</sup> y el Decreto Distrital 444 de 2021 "Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 185 de 2012 "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial "<sup>10</sup>, adicionado por el Decreto Distrital 594 de 2015"

Si bien la clave argumentativa del Proyecto de Acuerdo en revisión se sustenta en una relación complementaria entre estrategias pedagógicas y comunicativas es decir, entre el aprendizaje y la recordación, vale mencionar que en tal sentido desde la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) se cuenta con módulos y protocolos pedagógicos (descritos más adelante) que tratan esta temática de modo transversal y particular en todo su portafolio de contenidos cuya aplicación es sostenida y permanente, así mismo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) cuenta con un plan en esta materia que se materializa en la Escuela Virtual de Seguridad Vial<sup>11</sup> que tienen una robusta experiencia en el tema expuesto en el presente proyecto, por tanto, se sugiere considerar la trayectoria y la experiencia adquirida por las mencionadas entidades.

De igual manera, la Secretaría Distrital de Movilidad, acorde a su misionalidad y con el fin de promover un sistema de movilidad que garantice la seguridad y protección de la vida e integridad de todos los actores viales, implementa diversas estrategias de seguridad vial; una de ellas es la promoción de la seguridad vial mediante acciones lúdico pedagógicas, de comunicación e información en diferentes escenarios como: instituciones educativas, empresas, entidades y en el espacio público. Estas acciones se realizan a partir de los principios de visión cero, la movilidad sostenible, la educación en infraestructura y la cultura para la movilidad. Estas acciones se fundamentan en diversos pilares que garantizan su

<sup>9</sup> Disponible en el enlace <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=120414>

<sup>10</sup> Disponible en el enlace <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=118499#1>

<sup>11</sup> Disponible en el enlace <https://ansv.gov.co/es/escuela>



alineación con los principios y objetivos estratégicos y se desarrollan en concordancia con:

1. La política "Visión Cero", otorga un enfoque ético a la seguridad vial al perseguir el ideal de reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves en siniestros viales. Este enfoque se fundamenta en la premisa de que la pérdida de una vida es moralmente inaceptable, guiando así las acciones hacia la prevención y reducción de siniestros viales.

2. Uno de los objetivos del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 – 2032 es promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de pérdida de vidas y lesiones graves en las vías. Este objetivo se complementa con las acciones delineadas en el capítulo 4, "Cultura de movilidad segura", que se enfoca en la formación e información de la ciudadanía en temas de seguridad vial.

3. La Ley 1503 de 2011, la cual tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública y las competencias transversales de educación vial establecidas por el Ministerio de Educación Nacional. Estas normativas proveen un marco legal y educativo, respectivamente, para el desarrollo de habilidades, conocimientos y actitudes que permitan a la población moverse de manera segura, fortaleciendo así la base de la cultura de seguridad vial.

La convergencia de estas instancias normativas y estratégicas asegura que las acciones pedagógicas en seguridad vial y cultura para la movilidad sean coherentes, eficaces y alineadas con los principios fundamentales de preservar la vida y la integridad de los ciudadanos en el entorno vial.





Las acciones lúdico pedagógicas en seguridad vial y cultura para la movilidad se diseñan e implementan con el objetivo de fortalecer una cultura ciudadana segura, promover el conocimiento y respeto de las normas de tránsito y promocionar el respeto, corresponsabilidad y autorregulación en la movilidad.

En la actualidad se tiene una amplia oferta de capacitaciones que incluyen los siguientes módulos y que están directamente relacionados con el objeto del presente acuerdo:

*Módulo de seguridad vial general:* tiene como objetivo reconocer la relación entre el factor humano y la seguridad vial como ejes para la construcción de ambientes viales seguros. Entre las temáticas que se desarrollan se encuentran los principales modelos cognitivo motivacionales que explican la relación entre seguridad vial y riesgo vial.

*Módulo comportamental:* Tiene como objetivo comprender cómo el comportamiento hace parte de una conciencia individual y colectiva, regulado por hábitos y conductas, favoreciendo la convivencia y la movilidad segura. Se trabajan temas como la relación existente entre la ley, la moral y la cultura en las transformaciones sociales y las nuevas formas de entender la movilidad; cómo el comportamiento individual y colectivo influye en las prácticas de movilidad, e incide en la siniestralidad y la seguridad vial a través de situaciones cotidianas, ejemplos que promuevan una cultura para la movilidad que favorezca la corresponsabilidad en la vía.

*Módulo estrés y la ira en la movilidad:* busca reconocer el estrés y la ira como factores de riesgo en el ejercicio de la movilidad, según su presencia prolongada en los actores viales; en este módulo se definen conceptos relacionados con estrés e ira y su incidencia en la movilidad, se identifican alertas tempranas para afrontar el estrés e ira presentes en la conducción y se proporcionan herramientas para mitigar los efectos de riesgo del estrés e ira.

*Módulo de resolución de conflictos:* busca generar procesos de reflexión individual y colectiva sobre el manejo y resolución pacífica de conflictos que permitan transformar desacuerdos en experiencias constructivas, fomentando así la convivencia y la cultura ciudadana para la movilidad.



Estos procesos buscan el fortalecimiento de la cultura ciudadana involucrando al ciudadano como actor corresponsable en la regulación de comportamientos frente a la movilidad en Bogotá, razón por la cual, su promoción en escenarios escolares, empresariales y en vía, se constituye como pilar e instrumento estratégico para la disminución del número de eventos viales.

### Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)

De acuerdo con el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 *“Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”*, la verificación de la implementación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) en el marco de sus competencias corresponderá a los organismos de tránsito, para este caso la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá, la cual se realizará a través de la Resolución 20223040040595 de 12/07/2022 *“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”*.

Los PESV son una herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

Así las cosas el artículo 110 citado definió modificó el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 los obligados a presentar el PESV quedando así:

***“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 -SGSST.*

*En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.*

*Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:*

- 1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.*
- 2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad, organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.*
- 3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad, organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.*
- 4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función."*

De acuerdo con la metodología citada en la Resolución 20223040040595 de 12/07/2022, existen tres niveles de diseño e implementación del PESV que, de acuerdo con la misionalidad y tamaño de la entidad, organización o empresa, deben cumplir con cierto número de pasos a saber: Básico (18), Estándar (22) y Avanzado (24).

Los PESV están orientados para que la entidad, organización o empresa del sector público o privado en el marco de su operación, controle los riesgos viales de todos sus colaboradores y se articulen con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. En este sentido se realizan verificaciones a la implementación del PESV de manera presencial y/o virtual a las empresas operadoras de transporte masivo (23) e individual o taxis (45-52) de pasajeros habilitadas en Bogotá.



## Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS, adoptado mediante el Decreto Distrital 497 del 2023, definió en su artículo 10, las estrategias para el cumplimiento de los objetivos sectoriales de movilidad sostenible, revisado el articulado propuesto en el PA se identifica que las formulaciones planteadas se encuentran ya reglamentadas y corresponden a la gestión que se realiza en el marco de las estrategias formuladas para alcanzar el **Objetivo 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región<sup>12</sup>**, a saber:

1. Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque de Sistema Seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.
2. Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.
3. Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores particulares en Bogotá D.C.
4. Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible.
5. Incorporar los enfoques de género y cuidado en la planeación y operación del transporte público de Bogotá D.C.

En el marco de este objetivo estratégico se desarrolla la aplicación del enfoque de **Sistema Seguro** el cual orienta la gestión de la seguridad a partir de acciones integrales que, desde diversas áreas de acción (infraestructura, comportamiento, vehículos, velocidades, atención a víctimas) y con base en análisis de datos, reduzcan el riesgo de lesiones graves y fallecimientos en un marco de corresponsabilidad del sector público, privado y los actores viales.

Esta estrategia tiene como propósito fortalecer los principios del **Sistema Seguro** en el Distrito con el fin de materializar la **Visión Cero** a través de los siguientes programas:

<sup>12</sup> ARTÍCULO 10.- Estrategias del PMSS.



- **Gestión de la velocidad.** Acciones para definir velocidades seguras y adecuadas para las condiciones del entorno y promover su cumplimiento por parte de los actores viales.
- **Atención a víctimas.** Programa para reducir los impactos después del siniestro con el fin de prevenir el fallecimiento y mitigar el impacto de las lesiones.
- **Gestión y fortalecimiento institucional.** Incorporación del enfoque sistema seguro en instrumentos de planeación, diseño de acciones a partir de datos, procesamiento y análisis de información y acompañamiento y seguimiento a los planes estratégicos de seguridad vial.
- **Protección de los actores viales más vulnerables.** Acciones enmarcadas en infraestructura, comportamientos, protección personal, entre otros, para reducir fallecimientos y lesiones de motociclistas.
- **Prevención de comportamientos contra la seguridad vial.** Incorpora la vigilancia y control en vía, así como el aprovechamiento de la tecnología para la disuasión de comportamientos riesgosos y el fortalecimiento de la vigilancia de organismos de apoyo al tránsito.

En conclusión, desde el componente técnico se emite concepto de viabilidad condicionada atendiendo a los comentarios y modificaciones planteadas en la siguiente sección.

## COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

### Comentarios al Artículo 1:

La versión actual del artículo 1 es:

*“Artículo 1º: Definir lineamientos para la adopción de estrategias pedagógicas y de comunicación que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía, el cual estará liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad con apoyo de la Secretaría Distrital de Salud.”*



Comentario: Teniendo que otras Secretarías cuentan con funciones para gestionar los conflictos entre la ciudadanía y considerando el manejo de las emociones como una prioridad de salud mental se sugiere la siguiente modificación al artículo 1 así:

Artículo 1º. Objeto. Definir lineamientos para la adopción de estrategias preventivas que promuevan el manejo de las emociones por parte de la ciudadanía en procura de mitigar los conflictos en la vía y la siniestralidad vial, el cual estará liderado por la Secretaría Distrital de Salud con el apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad y las demás Secretarías del Distrito con responsabilidades asociadas.

En este sentido, deberá ser ajustado el Título del Acuerdo atendiendo a la modificación del Objeto.

### **Comentarios al Artículo 2:**

La versión actual del artículo 2 es:

*“Artículo 2º. Lineamientos. Con el ánimo de fomentar la gestión emocional en la seguridad vial, con enfoque preventivo se impulsará:*

*- La implementación de estrategias audiovisuales que contribuyan a la divulgación, socialización y capacitación en temas de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar conciencia en la ciudadanía sobre la importancia del manejo de las emociones en la vía y la prevención de la siniestralidad vial*

*- Desarrollar cátedras en Instituciones Educativas que contribuyan al desarrollo de competencias ciudadanas, enfocadas en la autorregulación y equilibrio de emociones y sentimientos en la vía.*

*- Incluir como requisito esencial la sensibilización y presentación de estrategias pedagógicas dirigidas al manejo de emociones en la vía, dentro de las capacitaciones en seguridad vial que hacen parte del procedimiento para adquirir la licencia de conducción.*

*- Enseñanza obligatoria, en el curso pedagógico preexistente, para obtener descuentos sobre el comparendo de tránsito, cátedras de autorregulación y equilibrio de emociones y sentimientos en la vía.*





- De forma coadyuvada con el sector privado, especialmente Administradoras de Riesgos Laborales, impulsar capacitaciones a las Mipymes dirigidas a la conducción emocional, a la gestión emocional en vía.
- Desarrollar convenios interinstitucionales con las distintas entidades del Distrito con el fin de implementar una guía de las emociones y la seguridad vial enfocada en reducir la siniestralidad vial con el propósito de fortalecer las estrategias educativas, de comunicación y de capacitación en este campo.
- En el marco del mes de la Prevención Vial, incluir actividades dirigidas a los actores viales que contemplen el intercambio de roles entre estos; aprovechando espacios como el Parque el Campin.
- Impulsar el desarrollo de alianzas con startup y empresas del sector tecnológico para facilitar la implementación de actividades piloto de prevención vial mediante el uso de realidad virtual y otras tecnologías.
- Capacitar personal asignado a la Secretaría Distrital de Movilidad y Secretaría Distrital de Salud en ejercicios para reafirmar tu habilidad para el manejo de las emociones, los cuales deberán proyectarse en espacio público, identificado como de alta accidentalidad.
- De forma coadyuvada con las Academias de Conducción desarrollar programas y estrategias tendientes a capacitar a los usuarios en manejo de las emociones en la vía.

Comentario: Teniendo en cuenta que el Concejo Distrital cuenta con la facultad de dictar lineamientos, principios o disposiciones de carácter general, impersonal y abstracto se sugiere la siguiente modificación al artículo 2 así:

Artículo 2°. Lineamientos. Las Entidades Distritales deberán propender por el desarrollo de habilidades en el manejo de las emociones con enfoque preventivo para la movilidad segura, a través de las siguientes estrategias sin ser excluyentes: acciones en salud de acuerdo a sus competencias, sensibilizaciones al interior de las entidades distritales y con la población que atiende, estrategias de cultura ciudadana y de comunicación, inclusión dentro del proyecto educativo institucional, actividades articuladas con el sector privado y startups y en los Cursos Pedagógicos por Infracciones a las Normas de Tránsito impartidos por la Secretaría Distrital de Movilidad.

**Comentarios al Artículo 3:**

La versión actual del artículo 3 es:

*Artículo 3°. En un término no mayor a tres (03) meses a partir en la entrada en vigencia del presente acuerdo la Secretaría Distrital de Movilidad liderará un comité interinstitucional conformado por la Secretaría Distrital de Salud, la Secretaría Distrital de Educación, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, y la Secretaría Distrital de Planeación, con el propósito de hacer seguimiento del impacto de las estrategias pedagógicas implementadas.*

Comentario: De acuerdo con lo señalado en el análisis jurídico y técnico se sugiere eliminar el artículo 3 de la propuesta, teniendo en cuenta que dentro del distrito ya se cuenta con instancias de articulación para acciones de esta índole.

**Comentarios al Artículo 4:**

La versión actual del artículo 4 es:

*Artículo 4°. La ejecución de este Acuerdo se efectuará a través de la transversalidad de funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Salud, la Secretaría Distrital de Educación, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, y la Secretaría Distrital de Planeación.*

Comentario: De acuerdo con lo expuesto técnica y jurídicamente en el presente concepto, se sugiere la siguiente modificación para el artículo 4, teniendo en cuenta la modificación del artículo 1:

Artículo 4°: La ejecución de este Acuerdo se efectuará a través de la Secretaría Distrital de Salud en coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Educación y la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte de acuerdo a las competencias de cada entidad.

**Comentarios al Artículo 5:**





La versión actual del artículo 5 es:

*Artículo 5°. En un término no mayor a tres (03) meses a partir en la entrada en vigor del presente acuerdo la Secretaría Distrital de Movilidad, coadyuvada de los distintos Observatorios competentes liderará mesas de trabajo tendientes a caracterizar las localidades con mayor incidencia de eventos de siniestralidad vial causados por desequilibrio en el manejo de las emociones y/o afectaciones a la salud mental. Además, de desarrollar un monitoreo de las localidades de forma semestral.”*

Comentario: Teniendo en cuenta que actualmente la causalidad de los siniestros viales es hipotética, a excepción de las ocasiones en que las instancias judiciales<sup>13</sup> soliciten el desarrollo de procesos investigativos que determinen una causalidad específica, no es posible contar con información detallada que sea estadísticamente representativa para definir las localidades con mayor incidencia en siniestros viales producto de desequilibrio emocional, por lo anterior **se sugiere eliminar el artículo.**

#### **Comentarios al Artículo 6:**

La versión actual del artículo 6 es:

*“Artículo 6°. La Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Salud, la Secretaría Distrital de Educación, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, y la Secretaría Distrital de Planeación, aplicarán los mecanismos pertinentes para dar cumplimiento a los lineamientos, garantizando que los actores viales estén cumpliendo a cabalidad con las exigencias del presente Acuerdo.”*

Comentario: Teniendo en cuenta la modificación propuesta de los artículos 1, 2 y 4, **se sugiere eliminar el artículo 6.**

#### **Comentarios al Artículo 7:**

La versión actual del artículo 7 es:

<sup>13</sup> En el marco del Manual de Procedimientos de la Fiscalía en el Sistema Penal Acusatorio Colombiano. La Fiscalía General de la Nación es la entidad encargada de investigar y acusar ante los juzgados y tribunales competentes a quienes se presume han cometido algún delito que atente contra la vida, la seguridad o los bienes de otro.



*“Artículo 7°. Las entidades involucradas en la implementación de este acuerdo fomentarán la participación ciudadana en las decisiones y acciones relacionadas con el manejo de las emociones y la seguridad vial. Se promoverán espacios de diálogo, consultas públicas y mecanismos de retroalimentación que permitan a la ciudadanía involucrarse activamente en el diseño, ejecución y seguimiento de las políticas y programas en este ámbito. Asimismo, se garantizará la rendición de cuentas por parte de las entidades responsables, mediante la divulgación de informes y la transparencia en la gestión de los recursos asignados.”*

Comentario: dado que se cuenta con procesos participativos en cada localidad y de acuerdo con lo expuesto técnica y jurídicamente, se sugiere la siguiente modificación para el artículo 7 así:

Artículo 7°: La Administración distrital desarrollará actividades de sensibilización y divulgación para la implementación del presente acuerdo.

#### **Comentarios al Artículo 8:**

La versión actual del artículo 8 es:

*“Artículo 8°. Vigencia y derogatorias. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación en el Registro Distrital.”*

Sin comentarios al respecto.

#### **¿GENERA GASTOS ADICIONALES EN EL PRESUPUESTO DE LA ENTIDAD?**

Sí \_\_\_\_\_ No   X  

La inversión en las actividades a realizar se desarrollaría en el marco de la ejecución de otras acciones como las contempladas en los planes, programas y proyecto de inversión de la Secretaría



VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Sí X No    No aplica

**VIABILIDAD DEL PROYECTO** (Señalar con X la opción adecuada)

Viable       

Viable sujeto a comentarios y/o modificaciones al articulado X

No Viable       

Comentarios adicionales sobre la viabilidad del proyecto de Acuerdo:

Cordialmente,

**Claudia Andrea Diaz Acosta**  
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 20-02-2025 10:09 AM

Cc Secretaría De Hacienda De Bogotá -- - Carrera 30 N° 25-90 P. 6 CP: Radicacionhaciendabogota@shd.gov.co-(Bogota-D.C.)

Aprobó: Ana Maria Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial

Aprobó: Liliana Paola OÑate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Natalia Catalina Cogollo Uyaban-Dirección de Normatividad y Conceptos

Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica

Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó: Ana María Peroza – Asesora de Despacho



Bogotá D.C., miércoles 19 de febrero de 2025

Doctor

**JUAN BELLO GONZÁLEZ**

Dirección de Relaciones Políticas

Secretaría Distrital de Gobierno

[juans.bellog@gobiernobogota.gov.co](mailto:juans.bellog@gobiernobogota.gov.co)

[radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co](mailto:radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co)

[enlaces@gobiernobogota.onmicrosoft.com](mailto:enlaces@gobiernobogota.onmicrosoft.com)

Edificio Liévano Calle 11 No. 8 -17

Teléfono 3387000 Ext. 1702

Ciudad

**ASUNTO:** Respuesta Solicitud de observaciones a Proyectos de Acuerdo

**Radicado SDG:** 20251700020011 Fecha: 20-01-2025

**Radicado SCR:** 20257100011382 Fecha: 21-01-2025

Respetado Doctor Bello,

Esta Secretaría recibió para estudio el **Proyecto de Acuerdo No. 058 de 2025 “Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”**, radicado por la Bancada del Partido Político Nuevo Liberalismo para primer debate.

Una vez revisada la citada iniciativa de acuerdo con las competencias asignadas a esta Secretaría en el Acuerdo Distrital 257 de 2006 y al Sector Cultura, Recreación y Deporte, **se adjunta el concepto de VIABILIDAD**, con fundamento en el análisis técnico y jurídico realizado y teniendo en cuenta los pronunciamientos de las entidades adscritas.

Lo anterior, para los fines pertinentes.

Cordialmente,

**SANTIAGO TRUJILLO ESCOBAR**

Secretario de Despacho

Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

Revisó: Sandra Margoth Vélez Abello – Jefe Oficina Jurídica

Revisó y aprobó: Diego Fernando Arango -Asesor de Despacho

Revisó, proyectó y unificó: María Ximena Correa Rivera – Contratista Oficina Jurídica

Lina María Castillo - Contratista Oficina Jurídica

Copia: Secretaría Distrital de Hacienda

Cr 30 No. 25 -90 [radicacionhaciendabogota@shd.gov.co](mailto:radicacionhaciendabogota@shd.gov.co)

Anexo: Concepto Proyecto de Acuerdo.

Carrera 8ª No. 9 - 83 Centro

Tel. 3274850

Código Postal: 111711

[www.culturarecreacionydeporte.gov.co](http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co)

Información: Línea 195

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE ACUERDO**

**SECTOR QUE CONCEPTÚA:** SECTOR CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE

**NÚMERO DEL PROYECTO DE ACUERDO:** 058-2025

**TÍTULO DEL PROYECTO**

*“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”.*

**AUTOR (ES)**

JUAN MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ

Autor Principal

Concejal de Bogotá

Partido Nuevo Liberalismo

CRISTINA CALDERÓN RESTREPO

Concejal de Bogotá

Partido Nuevo Liberalismo

JESÚS DAVID ARAQUE MEJÍA

Concejal de Bogotá

Partido Nuevo Liberalismo

RICARDO ANDRÉS CORREA MOJICA

Concejal de Bogotá

Partido Nuevo Liberalismo

FERNANDO LÓPEZ GUTIÉRREZ

Concejal de Bogotá

Partido Nuevo Liberalismo

JUAN JAVIER BAENA MERLANO

Concejal de Bogotá

Partido Nuevo Liberalismo

DAVID SAAVEDRA

Concejal de Bogotá  
Partido En Marcha

JUAN DAVID QUINTERO  
Concejal de Bogotá  
Partido En Marcha

## OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto definir lineamientos para la adopción de estrategias educativas que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía.

## COMPETENCIA LEGAL PARA PRESENTAR LA INICIATIVA ANÁLISIS POR PARTE DEL SECTOR COORDINADOR

ES COMPETENTE

Si ☒ No ☐

### FUNDAMENTO LEGAL:

De conformidad con la Constitución y la ley, el Concejo de Bogotá D.C., es competente para presentar la presente iniciativa, en los siguientes términos:

- Constitución Política de Colombia “  
(...) Artículo 313. Corresponde a los Concejos.

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

10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen. (...).

- Decreto Ley 1421 de 1993-Estatuto Orgánico de Bogotá D.C. el Concejo de Bogotá D.C. es competente para: “

(...) Artículo 8. Funciones Generales. El Concejo es la suprema autoridad del Distrito Capital. En materia administrativa sus atribuciones son de carácter normativo. También le corresponde vigilar y controlar la gestión que cumplan las autoridades distritales (...). “Artículo. - 12°. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

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

25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.”

“Artículo 13.- Iniciativa: Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el alcalde mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas (...).”

• Acuerdo No. 741 de 2019 “Por el cual se expide el reglamento interno del Concejo de Bogotá Distrito Capital”. “(…)”

Artículo 3.- Atribuciones. El Concejo de Bogotá, D.C., ejerce las atribuciones, funciones y competencias de conformidad con lo establecido en la Constitución Política, el Estatuto Orgánico para Bogotá, D.C., las leyes especiales, así como las conferidas a las Asambleas Departamentales en lo que fuere compatible con su régimen especial. En ausencia de las normas anteriores, se somete a las disposiciones constitucionales y legales vigentes para los municipios (...).”

“Artículo 33. COMISIÓN PRIMERA PERMANENTE DEL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Es la encargada de ejercer la función normativa y de control político, exclusivamente al cumplimiento de los objetivos misionales de los Sectores Administrativos de Planeación, Ambiente, Salud, Movilidad, Hábitat, Cultura, Recreación y Deporte, y de sus entidades adscritas y vinculadas en la estructura de la Administración Pública Distrital y en especial sobre los siguientes asuntos:

(...)

6. Tránsito, transporte y seguridad vial en el territorio distrital.

Artículo 65. Iniciativa. Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los Concejales individualmente a través de las bancadas de manera integrada con otros Concejales o bancadas y por el Alcalde Mayor, por medio de sus Secretarios, Jefes de Departamento Administrativo o Representantes Legales de las Entidades Descentralizadas (...).”

De conformidad con lo anterior, se considera que el Concejo es competente para la presente iniciativa y no se considera que la misma desborde las competencias establecidas en la ley.

## ANÁLISIS JURÍDICO

Para el análisis de competencia se tiene en cuenta lo dispuesto en el numeral 2.3 de la Circular 015 de 2018 expedida por la Secretaría Jurídica Distrital, referida al trámite y procedimiento en relación con los proyectos de Acuerdo y el Decreto Distrital 438 de 2019 “Por el cual se regula el procedimiento para las relaciones político - normativas con el Concejo de Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones”, se procede a realizar el respectivo análisis bajo los siguientes aspectos:

### 1- COMPETENCIA EXPRESA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C. PARA PRESENTAR Y APROBAR LA INICIATIVA:

Las atribuciones otorgadas para el Concejo de Bogotá D.C se han establecido a través del Decreto Ley 1421 de 1993 “Por el cual se dicta el Régimen Especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”, norma que señala en su artículo 12 las atribuciones de la Corporación, la iniciativa se enmarca en las competencias propias del Concejo, como se señaló en el análisis del punto anterior.

### 2. REVISIÓN DEL MARCO CONSTITUCIONAL, LEGAL Y REGLAMENTARIO DEL PROYECTO DE ACUERDO:

Una vez analizado el Proyecto de Acuerdo 056 de 2024, en concordancia con la normatividad colombiana vigente, puede considerarse que, el presente Proyecto de Acuerdo no contraria el ámbito legal.

#### Ámbito Internacional:

- Declaración Universal de los Derechos Humanos. Desde esta declaración se emana el respeto y las garantías para todas las personas, dándoles equidad e igualdad ante los factores que afecten su normal desarrollo en el entorno social. Dando prioridad a la prevalencia a las emociones que impactan en el ser humano, en el marco de condiciones de plena igualdad, garantizando derechos a igual protección de la ley, incluidas la circulación libremente en cualquier aspecto del territorio.

De este modo, la Organización de Naciones Unidas en ejercicio de sus funciones evalúa el hecho de que, en las últimas décadas, la seguridad vial se ha integrado, hasta cierto punto, en los planes de estudio académicos en múltiples disciplinas, como la salud pública, el transporte y la planificación urbana.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, declaró en su Resolución 74/299, la implementación del programa “Un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030”, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito.

Dentro de ella, se tiene en cuenta cursos breves y las actividades de educación continua que también pueden ayudar a desarrollar competencias como la gestión y ejecución de programas, mientras que las redes profesionales y las comunidades de práctica también son plataformas importantes para proporcionar apoyo continuo y mejorar los conocimientos.



La Organización de Naciones Unidas, en sus distintos pronunciamientos ha reiterado su compromiso con la Seguridad Vial, comprometiéndose con el fortalecimiento de las inversiones públicas y privadas en iniciativas de gran repercusión en los países.

## **Ámbito Nacional**

### **Constitución Política de 1991:**

**ARTÍCULO 2.** Se refiere al papel de las autoridades públicas en la protección del ser humano, su honra, vida, propiedad, libertades y derechos, así como velar por el respeto de las obligaciones sociales del Estado y de las personas. Este fundamento constitucional fue la base para el desarrollo de estándares legales para la protección y seguridad de la ciudadanía (tránsito y tránsito)

**ARTÍCULO 11.** Establece el derecho a la vida como inviolable; es decir que, a manos de las autoridades se deja encomendado velar por este derecho fundamental y en el mismo sentido todos los hechos conexos a la prevalencia de este derecho. De este modo, la salud mental en el ámbito vial es de prioridad, toda vez que se cataloga como actividad de alto riesgo y en la cual todos los actores viales se encuentran en estado vulnerable entre sí.

En el entorno vial se entiende que se pueden generar afectaciones por diversos hechos ajenos al individuo y que pueden ocasionar que esté en constante inestabilidad para afrontar las diversas acciones y eventos que puedan presentarse y así reaccionar ante los mismos.

**ARTÍCULO 24.** Establece el derecho al libre tránsito por el territorio nacional, esto conforme al principio de libertad debido a que el ser humano necesita el desplazamiento como base fundamental a su desarrollo en el entorno social, así el hecho de que se establezcan políticas que garanticen la estabilidad emocional al momento de salir a realizar sus actividades cotidianas genera impacto positivo en la generalidad del conglomerado social y su normalidad vial.

**ARTÍCULO 82.** Anudado a lo anterior y en virtud de las garantías públicas para la interacción de los actores viales, es primordial que las autoridades generen políticas de cuidado y garantía para la salud mental de los actores viales, ya que estos al convivir en el espacio público se encuentran expuestos a un sinnúmero de alteraciones impredecibles, una buena política frente a la estabilidad emocional puede ser estandarte de reducción en accidentalidad y siniestros.

Al momento de hacer uso del espacio público, para los ciudadanos no solo es importante lograr el equilibrio entre los distintos actores viales, sino también que el espacio público sea un lugar que brinde las garantías para adoptar y mantener una estabilidad emocional.

**ARTÍCULO 88.** Hace alusión a las protecciones de los derechos que están a cargo de las entidades como lo son el espacio y el ambiente, entiéndase como espacio todos aquellos lugares donde interactúan de modo simultáneo los actores viales. Y como ambiente, la calidad y el estado del entorno en el que se encuentra el actor vial, esto debido a que se genere impacto en su estabilidad emocional y mental con respecto a las eventualidades que se pueden presentar al momento de desarrollar sus actividades dentro su entorno.

- **Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley 769 de 2002** regula 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.

- **La Ley 1503 de 2011** busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

- **El Decreto 2851 de 6 de diciembre de 2013**, en lo concerniente al sector empresarial y con relación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, establece que, además de las acciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, las entidades, organizaciones o empresas, tanto del sector público como privado, deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

- **Decreto 1079 de 2015** “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”, modificado por el artículo 1 del Decreto 1252 de 2021, define el Plan Estratégico de Seguridad Vial como “Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.”

- **Resolución 40595 de 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” el Ministerio de Transporte adoptó la “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, contenida en el anexo de la presente resolución indicada, estableciendo que su ámbito de aplicación es para todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, según lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019.

- **Resolución No. 312 de 2019** emitida por el Ministerio del Trabajo “(...) Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST”, se hace necesario integrar el PESV al SG-SST, tal como establece que: “(...) Todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de SST”.

- **Decreto Nacional 1430 de 2022** “Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031” se aprobó el Plan Nacional de Seguridad anexo al acto administrativo citado, estableciendo las áreas de acción del mismo el objetivo general de cada una, igualmente en su

artículo 4 previo que, “Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto.”

### Ámbito Distrital

- **Decreto Distrital 813 de 2017** se adoptó el “Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista para Bogotá, para la vigencia 2017-2026” con fundamento en el Plan Nacional de Seguridad Vial contenido en la Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte, fijando como objetivo: “Reducir la accidentalidad vial en el Distrito Capital, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad”, y el cual se encuentra estructurado en 5 ejes, 28 programas y 81 acciones, plan que en la actualidad se encuentra en proceso de revisión a partir de lo establecido en el Decreto Nacional 1430 de 2022.

- **Resolución No 256 del 31 de diciembre de 2018** “Por la cual se crea el Comité Institucional de Gestión y Desempeño de la Secretaría Distrital de Movilidad”, la cual fue modificada posteriormente mediante la expedición de las Resoluciones 444 de 2019 “Por la cual se modifica la Resolución 256 de 2018 por la cual se crea el Comité Institucional de Gestión y Desempeño de la Secretaría Distrital de Movilidad” y 173 de 2020 “Por la cual se modifica la Resolución 256 de 2018 modificada por la Resolución 444 de 2019”.

- **Decreto Distrital 672 de 2018** “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones” establece como función de la Secretaría Distrital de Movilidad, entre otras, la correspondiente a “Fungir como autoridad de tránsito y transporte.”

- **Resolución 444 del 27 de noviembre de 2019 adiciona al Comité Institucional de Gestión y Desempeño la facultad de actuar como Comité Institucional de Seguridad Vial de la siguiente forma:** “Adicionar el siguiente párrafo al Artículo 4 de la Resolución 256 de 2018: “Párrafo segundo. El Comité Institucional de Gestión y Desempeño puede actuar como Comité Institucional de Seguridad Vial, como instancia encargada de articular y ejecutar las acciones y estrategias para la correcta implementación, evaluación y seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial y los lineamientos de Seguridad Vial, en la Secretaría Distrital de Movilidad.”

- **Resolución SDM No. 479 de 2019** se adoptó el Plan estratégico de Seguridad vial de la SDM con el fin de: “(...) reducir y prevenir siniestros de tránsito en los que puedan verse involucrados funcionarios y/o contratistas de la Secretaría Distrital de Movilidad como actores en la vía, mediante un plan de trabajo dirigido hacia el comportamiento del personal, los vehículos dispuestos para el desarrollo de las actividades misionales, la infraestructura física de los estacionamientos en la sedes de la Secretaría y las rutas más frecuentes requeridas en los desplazamientos misionales y la atención a víctimas de accidentes de tránsito(...)”.

- **Resolución SDM No. 480 de 2019** “Por medio del cual se crea el Comité de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad” se creó el Comité de Seguridad Vial (PESV) con el objetivo de: “(...)”

plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal de la entidad y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes. El establecimiento del comité de seguridad vial o comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, diseñará, definirá, programará, gestionará, etc., todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución de las distintas fases de este plan (...).

- **Resolución 307 del 20 de noviembre de 2020** “Por la cual se adopta la nueva plataforma estratégica en la Secretaría Distrital de Movilidad”, uno de los objetivos estratégicos de la entidad es reducir las víctimas fatales en siniestros de tránsito a través de la implementación de acciones integrales con criterios de seguridad vial.

- **Resolución 29156 de 2022**, se derogó la Resolución 256 de 2018 en la cual se creó el Comité Institucional de Gestión y Desempeño de la Secretaría Distrital de Movilidad incluido su artículo 2 el cual establecía que “El Comité Institucional de Gestión y Desempeño puede actuar como Comité Institucional de Seguridad Vial”; se hace necesario expedir un acto administrativo mediante el cual se cree el Comité Institucional de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad para adelantar el seguimiento a las acciones, programas y proyectos que en materia de seguridad vial se establezcan en el orden distrital, igualmente seguir contando al interior de la entidad con una instancia destinada abordar temas relacionados sobre la materia propuesta y fortalecer la coordinación y gestión a nivel interno y directivo.

- **Resolución 344240 de 2022** “Por medio del cual se crean al interior de la Secretaría Distrital de Movilidad dos comités en materia de Seguridad Vial”

#### **OBSERVACIONES AL MARCO LEGAL:**

Las siguientes normas distritales, relacionadas en el marco normativo de la exposición de motivos del proyecto de acuerdo 056 de 2024 se encuentran derogadas:

- Decreto Distrital 813 de 2017, fue derogado por el Decreto Distrital 494 de 2023
- Resolución No 256 del 31 de diciembre de 2018, fue derogada por la Resolución 344237 de 2022.
- Resolución SDM No. 480 de 2019, fue derogada por la por la Resolución 344240 de 2022.

Se recomienda incluir, como introducción en el cuerpo del acuerdo la normatividad nacional y distrital vigente, relacionada con el Plan Distrital de Seguridad Vial para contextualizar el desarrollo de los lineamientos que se pretenden implementar.

## 1. UNIDAD DE MATERIA DEL PROYECTO

Verificados los contenidos del proyecto, se considera que los mismos, guardan una conexidad razonable con la ley, así como entre el epígrafe y el articulado.

- En cuanto a la forma del Acto y la competencia para su trámite, se debe indicar que se ajusta a derecho con las salvedades anotadas, independientemente de lo previsto en los contenidos.
- En el marco legal de la exposición de motivos, se recomienda incluir las iniciativas o proyectos presentados con anterioridad que han desarrollado la misma materia.
- El proyecto de acuerdo no desarrolla medidas claras y distintas a las contenidas en otras disposiciones legales que versan sobre los aspectos de seguridad en todos los entornos que componen la ciudad de Bogotá.

## 2. ANTECEDENTES:

Esta entidad se pronunció en sentido de no viabilidad, respecto al Primer Debate al **Proyecto de Acuerdo No. 065 de 2024** *“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”*, Radicado SCRD: 20241100022871. y Radicado SDG: 20244210383092

Así mismo, esta entidad se pronunció respecto al Primer Debate al **Proyecto de Acuerdo No. 354 de 2024** *“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”*, (Radicado SCRD: 20247100074412 Radicado SDG: 20241700228711) y con base en el análisis técnico y jurídico realizado, mediante radicado: 20241100117961, se concluyó en la **VIABILIDAD** del mismo.

De igual manera, esta entidad se pronunció respecto al Primer Debate al **Proyecto de Acuerdo No. 582 de 2024** *“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”*, (Radicado SCRD: 20247100146652 Radicado SDG: 20241700384271) y con base en el análisis técnico y jurídico realizado, mediante radicado: 20241100168061, se concluyó en la **NO VIABILIDAD** del mismo.

Finalmente, esta entidad se pronunció respecto al Primer Debate al **Proyecto de Acuerdo No. 849 de 2024** *“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”*, (Radicado SDG: 20241700524691 Fecha: 19-11-2024 Radicado SCRD: 20247100224522 Fecha: 21-11-2024) y con base en el análisis técnico y jurídico realizado, mediante radicado: 20241100210111, se concluyó en la **VIABILIDAD** del mismo.

**3. PRONUNCIAMIENTO JURÍDICO Y DE COMPETENCIA DE ENTIDADES ADSCRITAS****ORQUESTA FILARMÓNICA DE BOGOTÁ-OFB:**

Una vez revisado el texto del proyecto relacionado, desde la Oficina Jurídica y de Contratación de la Orquesta Filarmónica de Bogotá se concluyó que no tiene relación directa con la misionalidad y competencias de la entidad.

**INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL-IDPC:**

Una vez revisado el articulado del proyecto de acuerdo, encontramos desde el IDPC que no se relaciona directamente con temas de competencia de la entidad, motivo por el cual no se emiten comentarios.

**INSTITUTO DISTRITAL DE LAS ARTES- IDARTES:**

No emite pronunciamiento por considerar que no tiene competencia sobre los contenidos del proyecto relacionado.

**CANAL CAPITAL**

Canal Capital no es competente para pronunciarse sobre el presente proyecto de acuerdo, debido que no regula la prestación del servicio público de televisión regional, y tampoco en su articulado asigna actividades o interviene en la actividad de Canal Capital.

**FUNDACIÓN GILBERTO ALZATE AVENDAÑO - FUGA**

En el desarrollo del proyecto de acuerdo No. 058 de 2025, "Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales", que tiene por misión lograr consolidar una estrategia para definir lineamientos para la adopción de estrategias educativas que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía, se hace una amplia relación de normas y conceptos aplicables que aportan un sustento sólido a la necesidad y posibilidad de propender por consolidar estas acciones positivas, escenario que advierte un importante impacto en la comunidad; con todo y en efecto, no se observa que alguno de los escenarios planteados genere conflicto, a lo sumo, desde el marco normativo. Lo anterior sin perjuicio de señalar que el proyecto de acuerdo desborda la misión, competencia y jurisdicción de la Fundación Gilberto Alzate Avendaño.

**INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE - IDRD - NO VIABLE:**

La entidad manifiesta que, existe un antecedente a la presente iniciativa "*Proyecto de Acuerdo 849 de 2024*", por lo cual se observa que la exposición de motivos y el articulado de la iniciativa, guardan



la misma unidad de materia, objeto y contenido, por consiguiente, se ratifica el pronunciamiento efectuado en el cual se condicionó su viabilidad en los siguientes términos:

(...)” Una vez analizado el proyecto de Acuerdo en estudio y su exposición de motivos, se constató lo siguiente:

**1- COMPETENCIA EXPRESA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C. PARA PRESENTAR Y APROBAR LA INICIATIVA:**

Las atribuciones otorgadas a los Concejos Municipales se encuentran expresamente señaladas en el artículo 313 de la Constitución Política. Y el Decreto Ley 1421 de 1993 “Por el cual se dicta el Régimen Especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”, en su artículo 12 señala las atribuciones del Concejo de Bogotá. En consecuencia, la presente iniciativa se enmarca en las competencias de la Corporación, tal y como se señaló en el análisis del punto anterior.

Reiterando lo advertido previamente sobre la creación del “comité interinstitucional” pretendida en el artículo 3 señalándose que es un aspecto normativo de iniciativa reservada del Alcalde Mayor en virtud de lo dispuesto por los artículos 13 y 38 del Decreto - Ley 1421 de 1993 y lo dispuesto por el artículo 38 del Acuerdo 257 de 2006 que estableció el Sistema de Coordinación de la Administración del Distrito Capital señalando que la creación de espacios con las características del propuesto en la iniciativa corresponde al Alcalde Mayor.

**2- REVISIÓN DEL MARCO CONSTITUCIONAL, LEGAL Y REGLAMENTARIO DEL PROYECTO DE ACUERDO, SU OBJETO Y FINALIDAD:**

**A-** El Proyecto de Acuerdo contempla un marco normativo nacional e internacional para la adopción de estrategias educativas que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía.

**B-** Se verificó que el contenido y la materia a regular según el Proyecto de Acuerdo, se encuentra reglamentado conforme los siguientes fundamentos legales:

**MARCO NORMATIVO NACIONAL.**

**CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA:**

**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 11.** El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.

**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.

*Nota: El artículo 24 fue modificado por el Acto Legislativo 02 de 2003, el cual fue declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-816 de 2004, por el vicio de procedimiento ocurrido en el sexto debate de la segunda vuelta.*

**Artículo 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

*Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.*

**Artículo 88.** La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella.

*También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares.*

*Así mismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos. Artículo desarrollado por la Ley 472 de 1998.*

#### **MARCO NORMATIVO NACIONAL.**

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

**Ley 336 de 1996** “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”

**Ley 769 de 2002** “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

**La Ley 1503 de 2011** “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.

**Ley 2251 de 2022** “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban”

**Decreto Nacional 2851 de 2013** “Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”.



**Decreto Nacional 1430 de 2022** “Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031”

**Resolución 40595 de 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” el Ministerio de Transporte adoptó la “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”.

**Resolución No. 312 de 2019** “Por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST”.

#### **MARCO NORMATIVO DISTRITAL.**

**Distrital 813 de 2017** se adoptó el “Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista para Bogotá, para la vigencia 2017-2026”

**Decreto Distrital 672 de 2018** “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones” establece como función de la Secretaría Distrital de Movilidad, entre otras, la correspondiente a “Fungir como autoridad de tránsito y transporte.”

**Resolución 444 del 27 de noviembre de 2019** se adiciona al Comité Institucional de Gestión y Desempeño la facultad de actuar como Comité Institucional de Seguridad Vial de la siguiente forma: “Adicionar el siguiente párrafo al Artículo 4 de la Resolución 256 de 2018: “Párrafo segundo. El Comité Institucional de Gestión y Desempeño puede actuar como Comité Institucional de Seguridad Vial, como instancia encargada de articular y ejecutar las acciones y estrategias para la correcta implementación, evaluación y seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial y los lineamientos de Seguridad Vial, en la Secretaría Distrital de Movilidad.”

**Resolución SDM No. 479 de 2019** se adoptó el Plan estratégico de Seguridad vial de la SDM con el fin de: “(...) reducir y prevenir siniestros de tránsito en los que puedan verse involucrados funcionarios y/o contratistas de la Secretaría Distrital de Movilidad como actores en la vía, mediante un plan de trabajo dirigido hacia el comportamiento del personal, los vehículos dispuestos para el desarrollo de las actividades misionales, la infraestructura física de los estacionamientos en la sedes de la Secretaría y las rutas más frecuentes requeridas en los desplazamientos misionales y la atención a víctimas de accidentes de tránsito(...)”.

**Resolución SDM No. 480 de 2019** “Por medio del cual se crea el Comité de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad” se creó el Comité de Seguridad Vial (PESV) con el objetivo de: “(...) plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal de la entidad y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes. El establecimiento del comité de seguridad vial o comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, diseñará, definirá, programará, gestionará, etc., todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011

y el Decreto 2851 de 2013, será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución de las distintas fases de este plan (...).

**Resolución 307 del 20 de noviembre de 2020** “Por la cual se adopta la nueva plataforma estratégica en la Secretaría Distrital de Movilidad”, uno de los objetivos estratégicos de la entidad es reducir las víctimas fatales en siniestros de tránsito a través de la implementación de acciones integrales con criterios de seguridad vial.

**Resolución 29156 de 2022**, se derogó la Resolución 256 de 2018 en la cual se creó el Comité Institucional de Gestión y Desempeño de la Secretaría Distrital de Movilidad incluido su artículo 2 el cual establecía que “El Comité Institucional de Gestión y Desempeño puede actuar como Comité Institucional de Seguridad Vial”; se hace necesario expedir un acto administrativo mediante el cual se cree el Comité Institucional de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad para adelantar el seguimiento a las acciones, programas y proyectos que en materia de seguridad vial se establezcan en el orden distrital, igualmente seguir contando al interior de la entidad con una instancia destinada abordar temas relacionados sobre la materia propuesta y fortalecer la coordinación y gestión a nivel interno y directivo.

**Resolución 344240 de 2022** “Por medio del cual se crean al interior de la Secretaría Distrital de Movilidad dos comités en materia de Seguridad Vial”.

**Decreto 494 de 2023** “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”. (...)

#### **4. CONCEPTO - ANÁLISIS TÉCNICO SCRD Y ENTIDADES ADSCRITAS**

La Subsecretaría Distrital de Cultura Ciudadana y Gestión del Conocimiento es la dependencia de la SCRD que desarrolla y busca contar con los mecanismos administrativos y técnicos para lograr investigar, diseñar, guiar y acompañar las diferentes estrategias distritales que requieren un componente de cambio cultural.

##### **Consideraciones generales:**

**1. El enfoque de Cultura Ciudadana.** Este enfoque cuenta con tres dimensiones: normativa, analítico/descriptiva y prescriptiva. Es decir que se puede entender la Cultura Ciudadana como un ideal de ciudadanía, como una forma de medir la capacidad de una sociedad de convivir pacífica y armoniosamente, y como una herramienta para intervenir los problemas y transformar los comportamientos que afectan a una comunidad. Estas tres dimensiones se encuentran anudadas en la formulación de estrategias de transformación cultural gracias a la recolección de datos, desde donde se plantean las bases sobre la necesidad de la intervención y se configura un punto de partida sólido para la comprensión, diseño y toma de decisiones.

A través de estas dimensiones y con este punto de partida es que se ha formulado la Estrategia de Movilidad Sostenible que trabaja en dos componentes, actores viales (siendo los peatones el actor priorizado ya que es el más vulnerable en la pirámide de la movilidad y el segundo actor con mayor

índice afectado por la siniestralidad) y el mal parqueo ya que es uno de los principales factores que altera y afecta la movilidad de Bogotá.

**2. Estrategia con otros actores viales:** La estrategia de movilidad sostenible se viene implementando para el periodo 2024 - 2027, en concordancia con los objetivos establecidos en el Plan de Desarrollo Bogotá Camina Segura con el objetivo priorizar las localidades con mayores índices de siniestralidad, así como aquellas localidades con mayor índice de mal parqueo en Bogotá.

La estrategia de movilidad sostenible en 2024 estuvo presente en diferentes localidades (Chapinero, Teusaquillo, Barrios Unidos, Suba, Ciudad Bolívar y Santa Fe) con diferentes actividades y acciones performáticas encaminadas a la concientización sobre el no consumo de bebidas alcohólicas cuando se va a conducir, el reconocimiento de la bicicleta como patrimonio cultural e inmaterial de la ciudad, la conversación ciudadana sobre la importancia del auto y mutuo cuidado en las vías y espacios de co creación con la comunidad sobre el uso adecuado del espacio público.

**3. Mesas Intersectoriales Distritales de Movilidad y Cultura Ciudadana:** En 2024 las mesas intersectoriales buscaron consolidar la hoja de ruta desde el enfoque de cultura ciudadana con la participación activa de las entidades aliadas como son Secretaría de Movilidad, Empresa Metro de Bogotá y Transmilenio.

La meta de estas mesas ha sido la implementación del plan sectorial de Cultura Ciudadana, comunicación y pedagogía cívica que propicien transformaciones voluntarias, constructivas y corresponsables en el sistema de movilidad. Se ha avanzado en la identificación de las problemáticas priorizadas por el sector, las prioridades de la administración y las líneas estratégicas que dan cumplimiento a las políticas públicas.

## Conclusiones

De acuerdo con la normatividad que se relaciona en el proyecto de acuerdo y teniendo en cuenta el principio de corresponsabilidad señalado en el artículo 5 Ley 2262 de 2022 "Por medio de la cual se establecen los parámetros generales para la creación de la política pública de cultura ciudadana en Colombia y se dictan otras disposiciones", la política pública de cultura ciudadana contiene en sí misma los preceptos principales de los derechos fundamentales, lo cual permite la convivencia ciudadana regulada por una corresponsabilidad entre la ciudadanía y su entorno, así como la autorregulación y la mutua regulación como precedentes culturales de la corresponsabilidad, contextualizada en el escenario de ciudad, como espacio territorial, político y administrativo."

En el marco de las competencias de La Secretaría de Cultura Recreación y Deporte establecidas en la Política Pública de Cultura Ciudadana el CONPES 10 de 2019 se determina que "...Con la adopción del Decreto 037 de 2017 la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD) ha asumido la articulación, acompañamiento y seguimiento de las acciones de transformación cultural de los distintos sectores administrativos, entendiendo que la necesidad de cambios culturales en la ciudad no es exclusiva del sector.

*Por su parte, la Subsecretaría de Cultura Ciudadana de la SCRD orienta, articula y hace seguimiento a las apuestas públicas y a las iniciativas ciudadanas de transformación cultural y propicia la*

*transformación participativa de todas aquellas representaciones y prácticas culturales, para el goce efectivo de los derechos, el despliegue responsable de las libertades y la convivencia pacífica.*

*Para cumplir este propósito, el sector lidera la articulación, acompañamiento y seguimiento de las acciones de transformación cultural y de los distintos sectores y convoca a los agentes públicos y privados para fomentar la corresponsabilidad en la garantía de condiciones culturales para la sostenibilidad del entorno como factor fundamental del bienestar subjetivo. Así, entonces, orienta, articula y hace seguimiento a las apuestas públicas y las iniciativas ciudadanas de transformación cultural y propicia la transformación participativa de todas aquellas representaciones y prácticas culturales, para el goce efectivo de los derechos, el despliegue responsable de las libertades, y la convivencia pacífica.*

*Los proyectos de transformación cultural responden a cambios culturales que deben producirse, involucrando a los sectores de la administración y demás actores relacionados con la amplitud de ámbitos, situaciones, temáticas que se dan en la ciudad. Cada proyecto responde y se construye desde una singularidad; esto quiere decir, que su proceso de construcción, formulación, necesidades de información e implementación son particulares para cada una, razón por la cual se invita a los sectores involucrados en las temáticas priorizadas, a hacerse corresponsables en la construcción de los instrumentos y metodologías correspondientes...”*

En este sentido el sector puede hacer articulaciones con otras entidades y sectores en pro de garantía de derechos, que pueden incluir convenios, acuerdos de voluntades y otras figuras jurídicas y administrativas que no impliquen recursos para su ejecución por lo que no se prevé que la implementación del acuerdo implique necesariamente gastos adicionales.

Por lo expuesto anteriormente, se considera procedente el proyecto de acuerdo 058 de 2025.

### **FUNDACIÓN GILBERTO ALZATE AVENDAÑO - FUGA**

La oferta institucional de la Fundación Gilberto Alzate Avendaño -FUGA, fundada en la dignidad humana a través del florecimiento, divulgación, participación y motivación del arte y la cultura, se ha hecho presente en diferentes espacios destinados fomentar la calidad de vida de la ciudadanía vinculándola desde el arte, en las localidades objeto de atención de la entidad como son: Mártires, Santa Fe y Candelaria.

Ahora bien, de cara a que citados como sector en el Artículo 3°. En un término no mayor a tres (03) meses a partir en la entrada en vigor del presente acuerdo la Secretaría Distrital de Movilidad liderará un comité interinstitucional conformado por la Secretaría Distrital de Salud, la Secretaría Distrital de Educación, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, y la Secretaría Distrital de Planeación, con el propósito de hacer seguimiento del impacto de las estrategias pedagógicas implementadas, es importante tener en cuenta que la SCR D y sus entidades adscritas, desarrollan actualmente toda una oferta artística y cultural abierta a la ciudadanía, y que, dentro del marco de las políticas públicas culturales, los planes, programas y proyectos desarrollados por el sector, atienden a un gran abanico de áreas, prácticas, enfoques y líneas estratégicas que buscan abarcar las múltiples necesidades e intereses del sector y la ciudadanía.

En este sentido, las necesidades de desarrollo artístico no tienen que ver con el ejercicio de una profesión u oficio específico o la cualificación social funcional de los seres humanos integrantes de la sociedad, sino con otro tipo de variables, sociales, poblacionales, etarias, económicas, educativas, entre otros, que son tenidas en cuenta dentro de las políticas públicas a las que atiende el Sector Cultura Recreación y Deporte actualmente.

Así, frente a la ejecución de una política pública distrital enfocada en el manejo de emociones de los actores viales y de ello el devenir de una “cultura”, es un escenario que se hace plausible toda vez que la ciudadanía en general adolece de este tipo de atención emocional frente a momentos problemáticos generados en la interlocución de los diversos actores viales. Sin embargo, el proyecto sugiere la evaluación de los presupuestos del distrito y sus entidades para la puesta en marcha de un programa de esta magnitud, ya que entidades como la FUGA, con un objeto y misionalidad especializada y focalizada, no poseen la disponibilidad presupuestal, técnica y humana para atender el globo de la ciudadanía del distrito, aunado a ello la naturaleza de la entidad no abarca este tipo de actividades.

Con todo, la FUGA, desde su competencia, está atenta a desarrollar lo que en la materia se regle en el marco de la línea de implementación que señale la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, como cabeza del sector, a la cual estamos adscritos.

#### **INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE - IDRD - NO VIABLE:**

La entidad manifiesta que, existe un antecedente a la presente iniciativa “*Proyecto de Acuerdo 849 de 2024*”, por lo cual se observa que la exposición de motivos y el articulado de la iniciativa, guardan la misma unidad de materia, objeto y contenido, por consiguiente, se ratifica el pronunciamiento efectuado en el cual se condiciona su viabilidad en los siguientes términos:

*(...) “ El Instituto de Recreación y Deporte –IDRD- tiene como misionalidad generar y fomentar espacios para la recreación, el deporte, la actividad física y la sostenibilidad de los parques y escenarios, mejorando la calidad de vida, el sentido de pertenencia y la felicidad de las y los habitantes de Bogotá D.C.*

*De conformidad a la revisión técnica de este proyecto de acuerdo, se evidencia que el único acápite de competencia del IDRD, está incluido en el artículo 2, así:*

*(...) Artículo 2°. Lineamientos. Con el ánimo de fomentar la gestión emocional en la seguridad vial, con enfoque preventivo se impulsará:*

*- En el marco del mes de la Prevención Vial, incluir actividades dirigidas a los actores viales que contemplen el intercambio de roles entre estos; aprovechando espacios como el Parque el Campin.*

*Esto, en referencia al “Parque El Campin”, como escenario de las actividades planteadas. Sobre el particular, es necesario aclarar el alcance del lineamiento, por cuanto la denominación “Parque*



*El Campín” corresponde a diferentes espacios pertenecientes al Sistema Distrital de Parques y Escenarios, tanto en sus escalas de proximidad y estructurante; es decir, en parques vecinales ubicados en el Barrio El Campín, y el Gran Escenario “Unidad Deportiva El Campín”, con sus diferentes sectores.*

*De la misma manera, es pertinente señalar que las actividades permitidas en estos espacios estas delineadas en cumplimiento del Plan de Ordenamiento Territorial, Sistema de espacio público peatonal y para el encuentro.*

*Ahora bien, si lo propuesto en el proyecto se refiere al predio “Unidad Deportiva El Campín”, es pertinente indicar que el citado espacio hace parte del proyecto de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada denominado “APP CDEC COMPLEJO CULTURAL Y DEPORTIVO EL CAMPÍN” por lo cual no se encontraría disponible durante esta vigencia para ejecutar las actividades propuestas en el proyecto de acuerdo.”(...)*

## **COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO**

### **INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE - IDRD - NO VIABLE:**

La entidad manifiesta que, existe un antecedente a la presente iniciativa “Proyecto de Acuerdo 849 de 2024”, por lo cual se observa que la exposición de motivos y el articulado de la iniciativa, guardan la misma unidad de materia, objeto y contenido, por consiguiente, se ratifica el pronunciamiento efectuado en el cual se condiciono su viabilidad en los siguientes términos:

*(...)” No viable, atendiendo a las razones presupuestales indicadas en el presente concepto y se recomienda realizar algunas modificaciones.*

*Es necesario aclarar el alcance del lineamiento, por cuanto la denominación “Parque El Campín” corresponde a diferentes espacios pertenecientes al Sistema Distrital de Parques y Escenarios, tanto en sus escalas de proximidad y estructurante; es decir, en parques vecinales ubicados en el Barrio El Campín, y el Gran Escenario “Unidad Deportiva El Campín”, con sus diferentes sectores.*

*Se propone eliminar del articulado “...aprovechando espacios como el Parque el Campín” ya que limita los alcances del proyecto y toma como referencia un espacio no disponible para las actividades previstas.*

*Ahora bien, sin ser de competencia de este Instituto, se advierte que en la iniciativa se incluyen propuestas normativas que pueden no ser competencia de autoridades distritales tales como:*

*“-Incluir como requisito esencial la sensibilización y presentación de estrategias pedagógicas dirigidas al manejo de emociones en la vía, dentro de las capacitaciones en seguridad vial que hacen parte del procedimiento para adquirir la licencia de conducción.*

*“-Enseñanza obligatoria, en el curso pedagógico preexistente, para obtener descuentos sobre el comparendo de tránsito, cátedras de autorregulación y equilibrio de emociones y sentimientos en la vía.”*

*Las cuales son de competencia de autoridades del orden nacional.*

*“-Desarrollar cátedras en Instituciones Educativas que contribuyan al desarrollo de competencias ciudadanas, enfocadas en la autorregulación y equilibrio de emociones y sentimientos en la vía.”*

*Que deberá analizarse a la luz de la autonomía para formular los PEI sobre lo que deberá pronunciarse la Secretaría de Educación.” (...)*

#### **¿GENERA GASTOS ADICIONALES?**

Si \_\_\_\_\_

No X \_\_\_\_\_

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos, Indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si X \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_ Siempre y cuando se atiendan los comentarios técnicos contenidos en el presente documento y no se afecte el presupuesto de la entidad.

VIABILIDAD DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Proyecto Viable:

SI X \_\_\_\_\_

NO \_\_\_\_\_

Atentamente,



SECRETARÍA DE  
**CULTURA, RECREACIÓN  
Y DEPORTE**

**\*20251100024651\***

Al contestar, citar el número:

Radicado: **20251100024651**

Fecha: 19-02-2025

**SANTIAGO TRUJILLO ESCOBAR**

Secretario de Despacho

Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

Revisó: Sandra Margoth Vélez Abello – Jefe Oficina Jurídica  
Revisó y aprobó: Diego Fernando Arango -Asesor de Despacho  
Revisó, proyectó y unificó: María Ximena Correa Rivera – Contratista Oficina Jurídica  
Lina María Castillo - Contratista Oficina Jurídica

Copia: Secretaría Distrital de Hacienda  
Cr 30 No. 25 -90 [radicacionhaciendabogota@shd.gov.co](mailto:radicacionhaciendabogota@shd.gov.co)








Radicado: **20251100024651**

Fecha 19-02-2025 11:40

<b>El Documento 20251100024651 fue firmado electrónicamente por:</b>	
<b>Santiago Trujillo Escobar</b>	<b>Secretario de Despacho - Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte,</b> Despacho Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, ID: 71331286, santiago.trujillo@scrd.gov.co, Fecha de Firma: 19-02-2025 15:59:09
<b>Sandra Margoth Vélez Abello</b>	<b>Jefe Oficina Jurídica,</b> Oficina Jurídica, ID: 35409162, sandra.velez@scrd.gov.co, Fecha de Firma: 19-02-2025 13:30:02
<b>Diego Fernando Arango Melo</b>	<b>Asesor Despacho Código 105 Grado 04,</b> Despacho Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, ID: 1026558025, diego.arango@scrd.gov.co, Fecha de Firma: 19-02-2025 12:17:22
<b>Lina Maria Castillo Ramirez</b>	<b>Contratista,</b> Oficina Jurídica, ID: 1018482092, lina.castillo@scrd.gov.co, Fecha de Firma: 19-02-2025 12:07:00
<b>Maria Ximena Correa Rivera</b>	<b>Contratista,</b> Oficina Jurídica, ID: 1053771996, maria.correa@scrd.gov.co, Fecha de Firma: 19-02-2025 11:42:43
<div> 9cde24ebcef4f2b7c9e3970a93564a371376f3a284f4f75790538a6c36fdd0e6 Codigo de Verificación CV: 70b53</div>	



SECRETARÍA DE  
SALUD

000000

SECRETARIA DISTRITAL DE SALUD 19 de febrero de 2025  
Al contestar Cite Este No. **2025-EE-12570**

Folios: Anexos:

**ORIGEN:** - 000000-Despacho**DESTINO:** JUAN BELLO GONZALEZ SECRETARIA DE  
GOBIERNO - -**TIPO DE** Comunicaciones oficiales**DOCUMENTO:****ASUNTO:** Respuesta solicitud de pronunciamientos primer  
Debate al Proyecto de Acuerdo No. 058 de 2025**Señor****JUAN BELLO GONZALEZ**

Director de Relaciones Políticas

SECRETARIA DE GOBIERNO

c/l 11 8 17

radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co

Bogotá D.C.

*Asunto: Respuesta solicitud de pronunciamientos primer Debate al Proyecto de Acuerdo  
No. 058 de 2025*

Doctor Bello:

*Referente al Proyecto de Acuerdo No. 058 de 2025 . "Por medio del cual se establecen  
lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de  
comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales", a continuación, se  
presenta el correspondiente concepto.***FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS****PROYECTOS DE ACUERDO****SECTOR QUE CONCEPTÚA:** SECRETARÍA DISTRITAL DE SALUD**NÚMERO DEL PROYECTO DE ACUERDO:** 058 **AÑO:** 2025**TÍTULO DEL PROYECTO***"Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través  
de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los  
actores viales"***AUTORES**

Concejales:

JUAN MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ, CRISTINA CALDERON RESTREPO, JESÚS DAVID  
ARAQUE MEJIA, RICARDO ANDRES CORREA MOJICA, FERNANDO LÓPEZ  
GUTIERREZ, JUAN JAVIER BAENA MERLANO, Partido nuevo liberalismo  
DAVID SAAVEDRA, JUAN DAVID QUINTERO, Partido En Marcha**OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

*“Definir lineamientos para la adopción de estrategias educativas y de comunicación que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía, el cual estará liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad con apoyo de la Secretaría Distrital de Salud.”*

## COMPETENCIA LEGAL PARA PRESENTAR LA INICIATIVA. ANÁLISIS POR PARTE DEL SECTOR COORDINADOR

### Análisis de Competencia Legal:

La Constitución Política en el artículo 313 precisa las funciones de los Concejos, entre la que se destaca: *“1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.”*

Conforme a lo dispuesto por el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, “Por el cual se dicta el Régimen Especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”, corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

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

Como el presente proyecto de acuerdo no pretende formular políticas, planes o proyectos en materia social, sino establecer los lineamientos para la adopción de estrategias educativas y de comunicación que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía, se considera que el Concejo de Bogotá es competente para presentar la iniciativa y conocer del tema.

¿Es competente? SI: ☒ No: ☐

## ANÁLISIS JURIDICO

### De orden Constitucional.

*“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.*

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

*“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.”*

**De Orden Legal.**

- **Ley 769 de 2002** “Por la cual se expide el Código Nacional de Transito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

*ARTÍCULO 1. Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010. <El nuevo texto es el siguiente> 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.(...).*

*ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

*(...).*

*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 normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.*

*(...).”*

*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.*

- **Ley 1503 de 2011** “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.

*Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:*

*a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;*

*(...).*

*Artículo 3°. Educación Vial. [Reglamentado por el art. 1, Decreto Nacional 2851 de 2013](#). La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que*

*permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados.(...).*”

- **Ley 1702 de 2013** “Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”.

*“ARTÍCULO 1o. CREACIÓN DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.*

*ARTÍCULO 2o. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.*

*ARTÍCULO 3o. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.”*

*“ARTÍCULO 5o. DEFINICIONES. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

*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. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.*

*Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.*

*Campañas de Prevención Vial. Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que*

participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.”

- **Ley 2050 de 2020.** “Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”.

*“Artículo 1°. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. 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). Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto -Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.*

*Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:*

*Artículo 12A. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.*

*Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación.*

*Artículo 3°. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones tendientes a diseñar e implementar una herramienta informática mediante la cual la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y el Ministerio de Trabajo, le reporten a la ANSV, información producto de la verificación que cada una efectúe en el marco de sus competencias, de acuerdo con las condiciones establecidas en la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.*

*Parágrafo 1°. El reporte de la información por parte de las autoridades mencionadas tendrá como propósito servir de insumo en el diseño de la política pública de seguridad vial.*

*Parágrafo 2°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñará e implementará la herramienta informática en un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la metodología de diseño, verificación e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte. En todo caso, deberá mantenerse la articulación con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).*

*Artículo 5°. Reconocimiento en Seguridad Vial. Con el propósito de incentivar y estimular a las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado señaladas en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 como obligadas a diseñar e implementar los*



*Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá en un plazo de doce (12) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el estímulo o distinción en Seguridad Vial por la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como la forma y condiciones de otorgamiento.*

*Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.*

*Las entidades públicas del nivel nacional y territorial deberán incorporar en sus programas, estímulos y reconocimientos para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando estos alcancen las metas o indicadores propuestos.*

*Artículo 6°. Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996.*

*Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan”.*

- **Decreto 2851 de 2013** “Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”.

**“Artículo 2°. Definiciones.** Para la interpretación del presente decreto se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**a) Plan Estratégico de Seguridad Vial:** 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.  
(...).”

- **Decreto 1430 de 2022.** “Aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031”.

**“ARTÍCULO 3. Seguimiento.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial coordinará la ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031.

*Para tal efecto, este seguimiento se llevará a cabo por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con una periodicidad anual y a través de la estrategia de seguimiento definida en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la cual permitirá establecer el avance en su implementación.*

**ARTÍCULO 4. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial.** Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente

*Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.*

*PARÁGRAFO. En todo caso, cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones particulares de su territorio. Lo anterior, sin perjuicio de desarrollar las demás acciones generales definidas en el citado Anexo”.*

- **Resolución 40595 de 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”

*“ARTÍCULO 1o. OBJETO. <Artículo compilado en el artículo 7.2.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022> La presente resolución tiene por objeto adoptar la “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, contenida en el anexo de la presente resolución, la cual hace parte integral de la misma.*

*ARTÍCULO 2o. ÁMBITO DE APLICACIÓN. <Artículo compilado en el artículo 7.2.2 de la Resolución 20223040045295 de 2022> La “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, contenida en la presente resolución, aplica a todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, según lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, así como al Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte y Organismos de Tránsito como autoridades de verificación a la implementación en el marco de sus competencias y de conformidad con el artículo 1o de la Ley 2050 de 2020.”*

### **Normas del Orden Distrital.**

- **Decreto Distrital 494 de 2023.** “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”.

*Artículo 1º.- Adopción. Adóptese el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá-PDSV, Distrito Capital, para la vigencia 2023 – 2032, contenido en el documento técnico de soporte “Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032” anexo, el cual hace parte integral del presente decreto.*

*Artículo 2º.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción de la ciudad de Bogotá, D.C., para todos los actores de carácter público y privado del ámbito distrital involucrados en el tema de seguridad vial.*

*Artículo 4º.- Objetivo general del Plan. Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente.*

*Artículo 5º.- Meta estratégica. 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.*



## CONCLUSIÓN

Con la presente iniciativa el Cabildo Distrital pretende definir lineamientos para la adopción de estrategias educativas y de comunicación que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, con el fin de establecer una línea para que la administración cree políticas o programas, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía, el cual estará liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad con apoyo de la Secretaría Distrital de Salud.

De acuerdo con lo dispuesto por el Decreto Distrital 438 de 2019 *“Por el cual se regula el procedimiento para las relaciones político - normativas con el Concejo de Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones”*, se señala en el artículo 17 las condiciones que deben observarse por parte de los sectores involucrados en el estudio del proyecto de acuerdo, entre las cuales figura: *“...i) la competencia expresa del Concejo Distrital para presentar y aprobar la iniciativa indicando, de forma puntual y expresa, las competencias constitucionales y/o legales que facultan a la Corporación para tramitar y aprobar el proyecto de acuerdo; ii) que la materia a regular con el proyecto de acuerdo sea concordante con el marco legal y reglamentario, sin que sus disposiciones desborden el marco de competencias y funciones del Concejo de Bogotá, D.C.; iii) que el articulado guarde unidad de materia; iv) que el epígrafe guarde concordancia con el articulado del proyecto; v) que la materia tratada en el proyecto de acuerdo se enmarque dentro de las atribuciones invocadas para su expedición; y vi) que no se invadan las competencias de otras autoridades, especialmente las constitucionales y legales del Alcalde Mayor.”*

Con relación a los numerales iii) y iv), se observa que la iniciativa en su epígrafe señala *“...dictar lineamientos...”* cuando en realidad de su contenido se desprende, que lo pretende impulsar con el proyecto de acuerdo se enmarca en establecer una reglamentación, por consiguiente, este aspecto distorsiona la intencionalidad de la iniciativa, vulnerando de esta forma lo señalado en el Decreto Distrital 438 de 2019.

Frente al numeral vi) del mismo Decreto se observa que el proyecto de acuerdo en la totalidad de su articulado desconoce las previsiones del artículo 38 numeral 5, según el cual corresponde al alcalde Mayor, *“Distribuir los negocios según su naturaleza entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas”*, de un lado, y de otro, desconoce también lo dispuesto por el artículo 63 que señala que el Concejo a iniciativa del alcalde Mayor hará la distribución de competencias y funciones administrativas y locales. Sin embargo, la iniciativa de la primera autoridad administrativa, no se observa en el presente proyecto de acuerdo.

Adicionalmente en el artículo 3 del proyecto de acuerdo objeto de estudio, se evidencia que frente a la estructura del Distrito Capital de que nos habla el Acuerdo Distrital 257 de 2006, el proyecto se aparta de la estructura organizacional del Distrito Capital, tal como lo señala artículo 33 ejusdem, al mencionar una comisión que no corresponde a las instancias del Sistema de Coordinación de la administración del Distrito Capital. También desconoce el significado de las comisiones intersectoriales que define el artículo 38 del mismo acuerdo, las cuales son creadas por el alcalde Mayor.

Ahora bien, cabe resaltar que a nivel Nacional ya existe normatividad frente a la cual se observa coincidencia con el propósito del Proyecto de Acuerdo en estudio. Al existir

reglamentación que refleja que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) entidad descentralizada adscrita al Ministerio de Transporte, es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, las actividades o acciones pretendidas en el Proyecto de Acuerdo objeto de este pronunciamiento, no tienen respaldo normativo para operar tal como lo señala la iniciativa.

Por lo expuesto, se considera la inviabilidad jurídica del Proyecto de acuerdo 058 de 2025.

## ANÁLISIS TECNICO

Una vez revisado y analizado el documento se encuentra en la exposición de motivos información importante que contempla diversos aspectos que relacionan la seguridad vial y el manejo de las emociones. Se sugiere actualizar la información cuantitativa ya que lo consignado recoge solamente información a 2021 y a 2023 las cifras se han venido complementando.

Al respecto y como contexto, es preciso resaltar que entre los accidentes que tienen mayor incidencia se encuentran los de tránsito, que, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), alrededor de 1.3 millones de personas por año se ven involucradas en un hecho de tránsito y entre 20 y 50 millones resultan heridas, incluso con afectaciones discapacitantes. La OMS advierte que, de continuar esta tendencia, los heridos en las rutas y caminos aumentarán hasta convertirse en la quinta causa de muerte en 2030. Para esa fecha se estima que las muertes en accidentes serán 2,4 millones.

Teniendo como premisas los datos de la OMS, a nivel de las Américas 2019, se estima que cada año mueren alrededor de 154.780 personas debido a accidentes de tránsito, siendo una de las principales causas de muerte entre los jóvenes de 15 a 29 años. En América Latina, el segmento de mayor riesgo de sufrir lesiones o fallecer son los peatones, seguido por otros usuarios vulnerables de las vías como los ciclistas y motociclistas.

En función de lo anteriormente planteado, el proyecto de acuerdo en mención contribuye a la prevención y mitigación de la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía vinculando como uno de los elementos pedagógicos la educación emocional, en concordancia con las acciones que se llevan a cabo en el marco del Plan de Salud Pública de Intervenciones Colectivas y de la política pública distrital de salud mental.

Las consecuencias de la falta de seguridad vial, afecta no sólo a quien sufre un accidente, sino a sus familiares y su entorno laboral o educativo; lo anterior derivado del tratamiento, rehabilitación o los gastos económicos que implica la atención de este evento. Asimismo, implica un costo para los sistemas de salud según la magnitud de las lesiones, afectando a su vez a la economía del país.

La CEPAL en el Boletín Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe, número 7 de 2012, refiere la experiencia internacional y muestra, además, que aquellos países que han emprendido acciones integrales y sostenidas en el tiempo, considerando intervenciones en el área de la salud, educación, legislación, infraestructura, equipamiento y control, son los que han logrado reducciones significativas y sostenidas en el tiempo.

A nivel nacional la agencia Nacional de Seguridad Vial informa que, entre enero y agosto de 2024, se han registrado 5.238 víctimas fatales en accidentes viales en Colombia, lo que representa una disminución del 3,3% en comparación con el mismo período de 2023, cuando se reportaron 5.416 muertes. Estos datos fueron proporcionados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. A nivel distrital, se han registrado 413 fatalidades, según la Secretaría Distrital de Movilidad, con base en el Sistema Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT)<sup>1</sup>

En el caso de Colombia, los factores humanos relacionados con siniestros de tránsito constituyen hasta el 90%, destacando especialmente la imprudencia del conductor, la desobediencia a la señalización, la pérdida de control del vehículo y la presencia de alcohol en el conductor; elementos que pueden claramente estar relacionados con la gestión de sus emociones. El exceso de velocidad fue la causa principal reportada de los accidentes con muertos en vías urbanas y la segunda causa en sucesos con víctimas fatales en vías rurales.

De esta forma, la gestión de la seguridad vial pretende mitigar el riesgo de lesiones graves y fallecimientos en siniestros viales, a través de acciones integrales desde diversas áreas (infraestructura, comportamiento, vehículos, velocidades, atención a víctimas). En Bogotá, según el decreto 494 de 2023 y por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, se busca reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022<sup>2</sup>

Por otro lado, teniendo en cuenta el estudio de salud mental en Bogotá 2023, en el cual se establece que es necesario seguir aunando esfuerzos para garantizar el bienestar emocional, se hace imperativo reforzar los procesos de autorregulación emocional y autocuidado como factores protectores no solo en las relaciones individuales y familiares, sino con un foco especial en las relaciones sociales y con el entorno, en aras de disminuir los escenarios estresogénicos; que en materia de movilidad, pueden estar asociado a la accidentabilidad en las vías, ya que la salud mental está ligada a los comportamientos, actitudes y prácticas ciudadanas y a la capacidad de las comunidades para construir modos y condiciones de bienestar.

Respetar los límites de velocidad, las reglas de tránsito así como señalamientos, semáforos, pasos peatonales, etc., sin duda siempre ayudará a un tránsito más seguro y eficiente; sin embargo, la cultura y educación ciudadana, respecto a la vialidad, es fundamental para que las personas puedan generar empatía por quienes transitan por la vía pública, ya sea en moto, automóvil, bicicleta o a pie, es importante que se lleve a cabo la corresponsabilidad en la vía, pues esta conciencia permitirá que exista un mayor compromiso de todas y todos; y en ese sentido cobra relevancia los procesos de información, educación y comunicación frente al manejo de las emociones.

## CONCLUSIÓN

<sup>1</sup> anuario\_siniestralidad.pdf (movilidadbogota.gov.co) disponible en: [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-12-2023/anuario\\_siniestralidad.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-12-2023/anuario_siniestralidad.pdf)

<sup>2</sup> Información tomada del Observatorio de Movilidad de Bogotá. D.C. disponible en: <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/#:~:text=El%20Observatorio%20de%20Movilidad%20de%20Bogot%C3%A1%20D.C.%2C%20es%20un%20espacio,la%20Secretar%C3%AD%20Distrital%20de%20Movilidad.>

Una vez revisados los contenidos del objeto, exposición de motivos y artículos incluidos en el proyecto de acuerdo y teniendo en cuenta que a partir del nuevo Plan de Desarrollo Distrital, "Bogotá Camina Segura", a través de objetivo 1, Bogotá avanza en seguridad y en el marco del Programa 6: Movilidad segura e inclusiva, la Secretaría Distrital de Salud, por medio del Plan Territorial de Salud 2024-2027, tiene la meta específica de implementar el 100% de acciones del plan distrital de seguridad vial a cargo del sector salud, realizando la promoción de comportamientos de cuidado, reducción del riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías, incluyendo lo relacionado con la movilidad activa y sostenible, se emite concepto de viabilidad técnica, en el marco de las acciones que promueven comportamientos de cuidado para la reducción del riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías, incluyendo lo relacionado con la movilidad activa y sostenible, a través del modelo de Educación en Salud Pública, se posibilita el desarrollo y fortalecimiento de capacidades individuales y colectivas para abordar las situaciones que afectan la salud y las realidades sociales de manera crítica y reflexiva, desde los diferentes entornos. dirigidas a los actores viales y población en general en el Distrito Capital.

#### COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

#### ¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

Si \_\_\_\_\_ No ☒ x \_\_\_\_\_

VALORACIÓN DEL GASTO.

Si \_\_\_\_\_ No ☒ x \_\_\_\_\_

#### VIABILIDAD DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Proyecto Viable:

SI \_\_\_\_\_

NO ☒ x \_\_\_\_\_


Cordialmente,



**GERSON ORLANDO BERMONT GALAVIS**

Secretario Distrital de Salud.

C.C.: Claudia Marcela Numa Pérez - Secretaría Distrital de Hacienda - [radicacionhaciendabogota@shd.gov.co](mailto:radicacionhaciendabogota@shd.gov.co)

Proyecto: Gina Rangel - Subdirección de Determinantes en Salud  
Laura María Aguilera Castellanos – Abogada Contratista OAJ  
Consolidó: German A. Sterling (AgilSalud) – Contratista OAJ  
Revisó: Diana Sofía Ríos Oliveros - Subdirectora de Determinantes en Salud.  
Aprobó: Julián Alfredo Fernández Niño - Subsecretario de Salud Pública   
Melissa Triana Luna - Jefe Oficina Asuntos Jurídicos



Radicado N° **S-2025-63255**

Fecha: 19-02-2025 - 22:26

Folios: 15 Anexos:

Radicador: LAURA JULIANA PARAMO PEREZ

- 1000

Destino: SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO

Consulte el estado de su trámite en [www.educacionbogota.edu.co](http://www.educacionbogota.edu.co)

opción CONSULTA TRÁMITE

con el código de verificación:

**5PM61**

Bogotá, D.C, febrero de 2025

Doctor

**JUAN SEBASTIÁN BELLO GONZÁLEZ**

Director de Relaciones Políticas

Secretaría Distrital de Gobierno

Calle 11 No. 8 -17

Ciudad

**Ref.:** Concepto para primer debate del Proyecto de Acuerdo 058 de 2025

Radicado SED E-2025-10053

Radicado Secretaría Distrital de Gobierno 20251700019961

Respetado doctor Bello, reciba un cordial saludo.

En respuesta a la solicitud en referencia: Proyecto de Acuerdo 058 de 2025 *“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”*, se remite el análisis, jurídico, técnico, financiero y algunas sugerencias en calidad de aporte a la discusión en el formato único para emisión de concepto a Proyectos de Acuerdo.

## **FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS A PROYECTOS DE ACUERDO**

**ENTIDAD QUE CONCEPTÚA:** Secretaría de Educación del Distrito

**NÚMERO DEL PROYECTO DE ACUERDO:** 058 de 2025

### **TÍTULO DEL PROYECTO**

*“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”.*

### **AUTOR (ES)**

Honorable Concejal Juan Manuel Díaz Martínez, Honorable Concejala Cristina Calderón Restrepo, Honorable Concejal Jesús David Araque Mejía, Honorable Concejal Ricardo Andrés Correa Mojica, Honorable Concejal Fernando López Gutiérrez y Honorable Concejal Juan Javier Baena Merlano pertenecientes a la Bancada del Partido Político Nuevo Liberalismo.

Honorable Concejal David Hernando Saavedra Murcia y Honorable Concejal Juan David Quintero Rubio pertenecientes a la Bancada del Partido En Marcha.

## OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

*El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto definir lineamientos para la adopción de estrategias educativas que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía.*

## COMPETENCIA LEGAL PARA PRESENTAR LA INICIATIVA ANÁLISIS POR PARTE DEL SECTOR COORDINADOR

1. ¿El articulado tiene unidad de materia?

Respuesta: Sí.

2. ¿El epígrafe es concordante con el articulado del proyecto?

Respuesta: Sí.

3. ¿La materia del proyecto se enmarca dentro de las atribuciones invocadas para su expedición?

Respuesta: El Concejo de Bogotá es competente para presentar la iniciativa, teniendo en cuenta el marco legal que regula sus facultades, así:

### Constitución Política

**Artículo 313.** *Corresponde a los Concejos:* Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

### Decreto Ley 1421 de 1993

**Artículo 8. Funciones Generales.** El Concejo es la suprema autoridad del Distrito Capital. En materia administrativa sus atribuciones son de carácter normativo. También le corresponde vigilar y controlar la gestión que cumplan las autoridades distritales.

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

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

7. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.

4. ¿El proyecto invade competencias de otras autoridades?

Respuesta: No.

5. ¿El Contenido y la materia a regular está ajustado al marco constitucional y legal vigente?

Respuesta: No.

## ANÁLISIS JURÍDICO

## 1. MARCO JURÍDICO

### 1.1. Constitución Política

**Artículo 41.** En todas las instituciones de educación, oficiales o privadas, serán obligatorios el estudio de la Constitución y la Instrucción Cívica. Así mismo se fomentarán prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana. El Estado divulgará la Constitución.

**Artículo 67.** La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura. La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

### 1.2. Ley 115 de 1994 – Ley General de Educación

**Artículo 5. Fines de la educación.** De conformidad con el artículo 67 de la Constitución Política, la educación se desarrollará atendiendo a los siguientes fines:

2. La formación en el respeto a la vida y a los demás derechos humanos, a la paz, a los principios democráticos, de convivencia, pluralismo, justicia, solidaridad y equidad, así como en el ejercicio de la tolerancia y de la libertad (...)

**Artículo 13. Objetivos comunes de todos los niveles.** Es objetivo primordial de todos y cada uno de los niveles educativos el desarrollo integral de los educandos mediante acciones estructuradas encaminadas a: (...)

- i) El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.

**Artículo 14. Enseñanza obligatoria.** En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatorio en los niveles de la educación preescolar, básica y media, cumplir con:

- f) El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.

**Parágrafo primero.** El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los numerales a) y b), **no exige asignatura específica.** Esta formación debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través de todo el plan de estudios.” (...) (Negrilla y subrayado fuera de texto)



**Artículo 16.** *Objetivos específicos de la educación preescolar.* Son objetivos específicos del nivel preescolar: (...)

- k) La adquisición de hábitos de observación visual, auditiva y psicomotriz para la creación de actitudes y comportamientos de prevención frente al tránsito, respeto a las normas y autoridades, y actitudes de conciencia ciudadana en materia de uso de la vía.

**Artículo 30.** *Objetivos específicos de la educación media académica.* Son objetivos específicos de la educación media académica: (...)

- i) La formación en seguridad vial.

**Artículo 77.** *Autonomía escolar.* Dentro de los límites fijados por la presente ley y el proyecto educativo institucional, las instituciones de educación formal gozan de autonomía para organizar las áreas fundamentales de conocimientos definidas para cada nivel, introducir asignaturas optativas dentro de las áreas establecidas en la ley, adaptar algunas áreas a las necesidades y características regionales, adoptar métodos de enseñanza y organizar actividades formativas, culturales y deportivas, dentro de los lineamientos que establezca el Ministerio de Educación Nacional (...)

**1.3. Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones”**

**Artículo 56.** *Obligatoriedad de la enseñanza.* Modificado Artículo 9 Ley 1503 de 2011. 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.

**Parágrafo.** Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

**1.4. Ley 1083 de 2006 “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”**

**Artículo 1.** Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

**1.5. Ley 1098 de 2006 “Por la cual se expide el código de la infancia y la adolescencia”**

**Artículo 10. Corresponsabilidad.** Para los efectos de este Código, se entiende por corresponsabilidad, la concurrencia de actores y acciones conducentes a garantizar el ejercicio de los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes. La familia, la sociedad y el Estado son corresponsables en su atención, cuidado y protección. La corresponsabilidad y la concurrencia aplican en la relación que se establece entre todos los sectores e instituciones del Estado. No obstante, lo anterior, instituciones públicas o privadas obligadas a la prestación de servicios sociales, no podrán invocar el principio de la corresponsabilidad para negar la atención que demande la satisfacción de derechos fundamentales de niños, niñas y adolescentes.

**1.6. 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”**

**Artículo 3. Educación Vial.** La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados.

**Artículo 10. Contenidos de los programas de educación vial.** El Gobierno Nacional, mediante un trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud y Protección Social, con apoyo del Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, y otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en seguridad vial, desarrollarán los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal.

**Parágrafo 3.** Los programas marco para la enseñanza en educación vial serán implementados en todas las instituciones educativas públicas o privadas que ofrecen los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria en el período lectivo inmediatamente siguiente a la expedición de los programas de enseñanza en educación vial por parte del Gobierno Nacional.

**1.7. 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”**

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

**Artículo 11.** *Beneficios para estudiantes biciusuarios.* Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

#### **1.8. Decreto 1079 de 2015 - Único Reglamentario del Sector Transporte**

**Artículo 2.3.2.1.2.** *Responsabilidades de las entidades territoriales certificadas en educación.* Las siguientes son las acciones de las entidades territoriales certificadas en educación:

- a) Coordinar con las autoridades municipales, distritales o departamentales correspondientes, acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos en educación vial, de conformidad con los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas del Ministerio de Educación Nacional.
- b) Coordinar con las autoridades municipales, distritales, o departamentales correspondientes, procesos de actualización y de formación docente en Seguridad Vial.
- c) Acompañar y orientar a los establecimientos educativos en la incorporación del eje de educación vial en los proyectos pedagógicos que estas implementen.

**Artículo 2.3.2.1.3.** *Acciones de las entidades territoriales con respecto de los establecimientos educativos.* Las entidades territoriales certificadas en educación garantizarán que en la incorporación de la educación vial los establecimientos educativos realicen las siguientes acciones:

- a. Conformar al inicio del año escolar, mesas de trabajo al interior de los establecimientos educativos en las que participen estudiantes, docentes, directivos, administrativos y padres de familia.
- b. Diseñar, implementar y ajustar periódicamente las propuestas curriculares que contribuyan al fomento de competencias básicas y ciudadanas y aporten a la educación vial en todas las áreas, asignaturas, proyectos, actividades en el tiempo libre, extracurriculares, el aula e instancias de participación.
- c. Establecer claramente en el PEI la promoción de las competencias básicas y ciudadanas para contribuir a la educación vial.
- d. Incorporar el eje de educación vial a sus proyectos pedagógicos de acuerdo con las orientaciones dadas por la entidad territorial certificada en educación, de conformidad con los lineamientos definidos por la Ley 1503 de 2011.

#### **1.9. Decreto 1075 de 2015 – Único Reglamentario del Sector Educación**

**Artículo 2.3.3.1.4.1.** *Contenido del proyecto educativo institucional.* Todo establecimiento educativo debe elaborar y poner en práctica con la participación de la comunidad educativa, un proyecto educativo institucional que exprese la forma como se ha decidido alcanzar los fines de la educación definidos por la ley, teniendo en cuenta las condiciones sociales, económicas y culturales de su medio. (...)

**Artículo 2.3.3.1.4.2. Adopción del proyecto educativo institucional.** Cada establecimiento educativo **goza de autonomía** para formular, adoptar y poner en práctica su propio proyecto educativo institucional sin más limitaciones que las definidas por la ley y este Capítulo.

**1.10. Acuerdo 346 de 2008 “Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al sistema de movilidad del Distrito Capital”**

**Artículo 1.** Impleméntese el servicio de transporte en bicicleta denominado "BICI" para facilitar el intercambio modal, como medio no motorizado, al Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad Distrito Capital.

**Artículo 2.** La Administración Distrital adelantará campañas de promoción y divulgación, del transporte en bicicleta, con el fin de fomentar la cultura deportiva y ayudar a la movilidad, en el marco de los recursos presupuestales legalmente disponibles.

**1.11. Acuerdo 449 de 2010 “Por medio del cual se establece el programa caminos seguros al colegio como política distrital en Bogotá D.C.”**

**Artículo 1.** La Política Caminos Seguros al Colegio, tendrá como objetivo priorizar las condiciones de seguridad de los entornos escolares para los niños, niñas y adolescentes de la Capital. Mediante acciones que vinculen a la Autoridad de Policía, la participación activa de la comunidad educativa, la Comunidad circundante a los colegios, el mejoramiento de los entornos escolares y los recorridos peatonales en cuanto al espacio público, los servicios públicos, la infraestructura y señalización.

**Artículo 3.** Con el fin de garantizar la aplicación eficiente y eficaz de la Política Caminos Seguros al Colegio por parte de la Administración Distrital, la misma se articulará con los Planes y Programas establecidos en las disposiciones existentes.

**1.12. Acuerdo 558 de 2014 “Por medio del cual se establece en el distrito capital la estrategia “onda bici segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas”**

**Artículo 1. Objeto.** La Secretaría Distrital de Movilidad diseñará la estrategia “Onda Bici Segura” para fomentar el uso de la bicicleta por parte de grupos o caravanas, las cuales podrán utilizar la infraestructura apta para el tránsito de bicicletas y la que se adecue para este fin. (...)

**Artículo 3.** La Administración Distrital, por conducto de la Secretaría Distrital de Movilidad, articulará con la Secretaría Distrital de Gobierno y las Instituciones Educativas y Entidades Públicas o Privadas, campañas para la implementación de la estrategia “Onda Bici Segura”.

**1.13. Acuerdo 927 de 2024 - Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá camina segura”**

**Artículo 8.** *Programas del objetivo estratégico “Bogotá avanza en seguridad”.* Adóptense los siguientes programas del objetivo “Bogotá avanza en seguridad”:

**8.6. Programa 6. Movilidad segura e inclusiva.** La Administración distrital propone un plan interinstitucional para la seguridad integral del Sistema de Transporte Público de Bogotá, dirigido a mitigar los fenómenos que afectan la seguridad y convivencia, mediante la articulación regional, distrital y local, coordinando acciones de control a la problemática que afecta la seguridad ciudadana en el Sistema. Así mismo, para la problemática de congestión y seguridad vial, se tendrán acciones de regulación y gestión de tránsito articuladas entre el sector movilidad y la Policía Nacional, así como el fortalecimiento del Centro de Gestión de Tránsito (CGT).”

**1.14. Decreto Distrital 594 de 2015 “Por el cual se adopta el plan de movilidad escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”**

**Artículo 1.** *Adopción.* Adóptese el Plan de Movilidad Escolar - PME para Bogotá D.C., 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.

**Artículo 3.** *Población Beneficiada.* La población beneficiada de manera directa corresponde a las niñas, niños, adolescentes y jóvenes estudiantes de los niveles de preescolar, básica, media y superior; adultos y población en condición de discapacidad que accede al sistema educativo y de manera indirecta, a la comunidad escolar y demás población responsable del cuidado de los estudiantes en sus desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas, entre los que se encuentran: los conductores, adultos acompañantes, organizaciones públicas y privadas y comunidades aledañas a los centros educativos.

**Artículo 4.** *Finalidad.* El Plan de Movilidad Escolar tiene como finalidad promover una mayor cultura para la movilidad, orientando el adecuado desplazamiento de los estudiantes en medios motorizados y no motorizados.”

**1.15. Decreto Distrital 494 de 2023 “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”**

**Artículo 11.** *Programas y acciones del Eje 4: Cultura de Movilidad Segura.* Adopción de medidas de tipo pedagógico y comunicativo cuyo propósito es formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo, base sobre la cual se busca hacer explícitas las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial en materia económica, productiva, social, de salud y el bienestar público; lo anterior, a fin de establecer bases que permitan comprender y fomentar el disfrute sostenible de los bienes colectivos y junto con ello la participación efectiva de la ciudadanía.

## 2. VIABILIDAD JURÍDICA

Para la Secretaría de Educación del Distrito, el Proyecto de Acuerdo 058 de 2025 jurídicamente **no es viable**, en atención a las siguientes razones:

De las normas referidas se concluye que: (i) la educación tiene como fin formar en el respeto a la paz, la convivencia, los principios democráticos, la ética, cívica, tolerancia, libertad y valores humanos, entre otros; y (ii) en todos los establecimientos educativos, tanto oficiales como privados, debe enseñarse la Constitución, la instrucción cívica y la formación en valores humanos a lo largo de todo el plan de estudios, incluyendo el desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial, así como la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.

A su vez, como uno de los objetivos de la educación en preescolar, está la adquisición de hábitos que permitan la creación de actitudes y comportamientos de prevención en el tránsito, respeto a las normas y autoridades, y actitudes de conciencia ciudadana en materia de uso de la vía, y como uno de los objetivos de la educación media académica, la formación en seguridad vial. Debe advertirse que, la normatividad vigente atribuye al Ministerio de Educación Nacional, Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, con apoyo del Fondo de Prevención Vial, la competencia para orientar a las instituciones educativas en el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles educativos.

En lo atinente a las disposiciones contenidas en el literal segundo del artículo 2 de la iniciativa legislativa, respecto al desarrollo de *“cátedras en Instituciones Educativas que contribuyan al desarrollo de competencias ciudadanas, enfocadas en la autorregulación y equilibrio de emociones y sentimientos en la vía”*, así como lo dispuesto en el artículo 6, referente a la aplicación de mecanismos para dar cumplimiento a los lineamientos *“garantizando que los actores viales estén cumpliendo a cabalidad con las exigencias del presente Acuerdo”*, es importante señalar que el Decreto 310 de 2022<sup>1</sup>, indica en su artículo 2 que el objeto de esta Secretaría corresponde al de *“(…) orientar y liderar la formulación y ejecución de políticas, planes y programas para garantizar el derecho a la educación y asegurar a la población, el acceso al conocimiento y la formación integral”*, además de estatuir las funciones asignadas a esta entidad en su artículo 3.

Por lo tanto, de manera respetuosa se considera que estructurar y desarrollar cátedras enfocadas en el equilibrio de emociones y sentimientos, escaparía de la órbita de las competencias de la SED, razón por la cual se considera que esta función debería ser adjudicada a las entidades públicas que cuenten con una naturaleza técnica que les permita llevar a cabo dicha labor en razón a sus funciones legales. De igual manera, no sería posible por parte de esta entidad, el garantizar que todos los actores viales cumplan con lo estatuido en el proyecto de acuerdo, al no contar con las herramientas y facultades necesarias para tal fin. Derivado de lo anterior, el cumplimiento de las disposiciones

<sup>1</sup> “Por el cual se modifica la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría de Educación del Distrito”.

estatuadas en el artículo 4 del proyecto, se adelantaría por esta entidad, dentro del marco de las competencias asignadas mediante el Decreto 310 de 2022.

El alcance del Proyecto de Acuerdo no es claro en cuanto al desarrollo de cátedras en las instituciones educativas, consagrado en el inciso segundo del artículo 2 de la iniciativa legislativa, concluyéndose que se hace referencia a la creación de una cátedra específica que debería impartirse en los establecimientos educativos distritales. Así, de manera respetuosa se informa que, en ejercicio de la autonomía consagrada en el artículo 73 de la Ley 115 de 1994, los establecimientos educativos pueden elaborar y adoptar un proyecto educativo institucional que defina los aspectos misionales, organizacionales, administrativos, pedagógicos y reglamentarios. Según lo anterior, el artículo 2.3.1.4.1 del Decreto Reglamentario Único 1075 del 2015 del Sector Educación establece que todo establecimiento debe formular y adoptar un Proyecto Educativo Institucional (PEI), que debe contener la estrategia pedagógica que guíe las labores de formación, así como los recursos docentes y didácticos disponibles y necesarios.

A través del Proyecto Educativo Institucional, corresponde a las instituciones educativas armonizar los mandatos legales con su aplicación interna. Lo anterior, con el fin de ser implementados dentro de la órbita de su competencia y en el marco de su autonomía escolar, toda vez que el artículo 77 de la Ley 115 de 1994 otorga autonomía a las instituciones educativas para que, en el marco de lo dispuesto en la ley y en su Proyecto Educativo, organicen las áreas fundamentales de conocimiento e introduzcan asignaturas optativas dentro de éstas, en concordancia con lo contemplado en el artículo 2.3.3.1.4.2 del Decreto 1075 de 2015, que compiló el Decreto 1860 de 1994, en virtud del cual *“cada establecimiento educativo goza de autonomía para formular, adaptar y poner en práctica su propio proyecto educativo institucional sin más limitaciones que las definidas por la ley y este reglamento”*. En ese sentido, el Proyecto Educativo Institucional es una expresión de la autonomía escolar protegida, en tanto representa ciertos fines ideológicos conducidos a través de perspectivas formativas, pedagógicas y normativas distintas, elementales en la construcción de una sociedad.

De conformidad con lo expuesto, se considera que no es dable a través de un acuerdo, crear una nueva cátedra obligatoria e independiente, lo cual conllevaría a que las instituciones educativas modificaran sus PEI con el fin de incorporarla dentro de sus mallas curriculares, en razón a que tal como ya se puso de presente en la normatividad enunciada, el Proyecto Educativo Institucional debe ser estructurado con plena autonomía por cada establecimiento con la participación de la comunidad educativa.

En materia de movilidad, existen leyes y actos administrativos de nivel nacional y distrital, en los que, desde varias perspectivas se atribuyen funciones y competencias a la Secretaría de Educación del Distrito, como es el caso de los Acuerdos: *“Por el cual se establecen los lineamientos para el diseño e implementación de la estrategia corredores seguros en entornos académicos, culturales, de cultos y comerciales en el distrito capital y se dictan otras disposiciones”*; *“Por medio del cual se establece el programa caminos seguros al colegio como política distrital en Bogotá D.C.”*; y *“Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital”*; entre otros. Por lo cual, se puede concluir que en lo referente al sector educación existe un referente normativo que ha desarrollado el tema de seguridad vial.

Aunado a lo anterior, es necesario indicar que, el Decreto Distrital 494 de 2023, el cual adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, menciona la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, considerándose que, al interior de la misma se podrían fortalecer acciones de gestión emocional dentro de las mesas técnicas correspondientes.

Finalmente, de forma respetuosa se indica que la iniciativa legislativa no se articula con la normatividad vigente y no se plantea como un complemento a los lineamientos expedidos sobre política pública de movilidad, en aras de preservar y garantizar el principio de unidad de criterio y la coordinación de las actividades de las distintas unidades ejecutoras de la política pública.

En razón a lo expuesto, por parte de la Secretaría de Educación del Distrito, el Proyecto de Acuerdo 058 de 2025 se considera **no viable**. En todo caso, la SED se acoge a lo conceptualizado por la entidad coordinadora.

## ANÁLISIS TÉCNICO

Revisado el Proyecto de Acuerdo 058 de 2025, la Secretaría de Educación del Distrito emite concepto técnico no viable, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

La SED desarrolla programas y proyectos que aseguran el acceso y la permanencia de los niños, niñas y jóvenes en el sistema educativo, diseña y ejecuta políticas de bienestar que benefician a los estudiantes de los colegios distritales e implementa acciones de política pública orientadas a garantizar el derecho a una educación de calidad, para todos los niños y niñas en la ciudad, conforme a lo establecido en la Constitución Política de Colombia.

Uno de los programas que ejecuta la SED es el de Movilidad Escolar, a través del cual, se brindan los servicios que favorecen la permanencia escolar y promueven la asistencia a clases de las niñas, los niños y jóvenes de las instituciones educativas con matrícula oficial del Distrito, brindando un apoyo efectivo en su proceso de desplazamiento al colegio, para contrarrestar la deserción escolar, contemplando las siguientes modalidades condicionadas a la asistencia a clases: ruta escolar, subsidio de transporte escolar, al colegio en bici y ciempiés.

Este programa se fundamenta en la implementación de la normativa nacional y distrital, destacándose el artículo 2 del Acuerdo 273 de 2007 del Concejo de Bogotá, D.C. En donde se establece que, la Secretaría de Educación del Distrito “(...) cuando no pueda suministrar el servicio educativo cerca de la residencia del estudiante y con el fin de garantizar la asistencia de las y los estudiantes a los Colegios Distritales Oficiales, brindará el servicio de transporte escolar en dos modalidades, sin detrimento de las gestiones que pueda adelantar para el establecimiento de convenios con las empresas operadoras de transporte público masivo: a) Transporte escolar en rutas contratadas por la Secretaría o b) Subsidio de Transporte; ambos casos condicionados a la asistencia escolar”, con el fin de garantizar la asistencia de los y las estudiantes en el sistema educativo oficial del Distrito. De igual forma, señaló que la SED es la competente para reglamentar los mecanismos para la determinación de beneficiarios, el otorgamiento de los cupos y subsidios respectivos.



Con el fin de reglamentar los mecanismos para la asignación de los beneficios del Programa de Movilidad Escolar, la SED expidió la Resolución No. 039 del 19 de enero de 2018, la cual define el Programa como el “conjunto de acciones dirigidas a garantizar el bienestar de los estudiantes, que contribuyen a contrarrestar la deserción en las aulas de clase, mediante el apoyo al desplazamiento de los estudiantes de las instituciones educativas con matrícula oficial”.

En consecuencia, la mencionada resolución reglamenta el manual operativo del Programa de Movilidad Escolar, el cual tiene como propósito orientar a la comunidad educativa de las instituciones educativas con matrícula oficial, así como a los funcionarios, contratistas y aliados de la SED, sobre los requisitos, criterios, procedimientos y responsabilidades establecidos para la operación y asignación de los beneficios de movilidad escolar en las modalidades indicadas *supra*.

Además, cabe señalar que, como miembro activo del Comité Intersectorial Distrital de Seguridad Vial, en la vigencia anterior, la SED participó en las mesas técnicas para la formulación del Decreto Distrital 494 de 2023 *“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”*, y conforme al artículo 30 del Decreto 310 de 2022, le corresponde a la SED desde la Dirección de Bienestar Estudiantil:

- A. Dirigir y ejecutar las políticas de bienestar dirigidas a los estudiantes de los colegios distritales en las áreas de alimentación, transporte escolar, subsidios, accidentalidad y salud preventiva.
- B. Dirigir y controlar la prestación de los servicios de alimentación y transporte escolar.
- C. Asegurar la atención de los estudiantes del sistema educativo distrital en lo relacionado con la accidentalidad. (...)
- G. Realizar y actualizar los estudios de costos sobre alimentación escolar, transporte y seguros estudiantiles.
- H. Vigilar el estricto cumplimiento de las normas que regulan el transporte escolar en el Distrito.

Por otro lado, es importante resaltar que, en el marco del actual Plan Distrital de Desarrollo *“Bogotá camina segura”*, la SED implementa el programa ***Escuelas con emociones***. Dicho programa cuenta con cinco estrategias: a) Aulas con emoción, b) educación integral de la sexualidad, c) Fortalecimiento familiar, d) Entornos escolares inspiradores, y e) Construcción de ciudadanía.

Específicamente desde la estrategia *Aulas con emoción* se desarrollan acciones que fortalecen las habilidades socioemocionales (empatía, agencia, manejo de conflictos, autoconciencia y toma de decisiones, entre otras) en los líderes educativos como, directivos docentes, docentes orientadores y maestros de primera infancia, para que junto con la comunidad educativa, guíen una integración curricular que contribuya al mejoramiento positivo y significativo del clima escolar y la salud mental de los NNJ, mediante la construcción colectiva de planes de transformación a 100 días.

Esto a través de:

- Escuela de liderazgo socioemocional (directivos docentes, docentes orientadores y maestros de primera infancia) (para los colegios oficiales durante la administración)
- Planes institucionales de transformación que fortalezcan los procesos de educación socioemocional en cada colegio, contruidos con el equipo docente, familias y estudiantes.
- Acompañamiento permanente durante 100 días, para el desarrollo del plan de transformación como parte de la contextualización de lo aprendido en la escuela de liderazgo.
- Construcción de una malla curricular de habilidades socioemocionales.

En este sentido, la SED ya realiza acciones tendientes al fortalecimiento de las habilidades socioemocionales en NNAJ y demás miembros de las comunidades educativas de la ciudad. Estos aprendizajes se traslapan a diversos escenarios y contextos según los requerimientos diarios, retos o problemas que tengan niñas, niños, docentes o directivos, por lo que **no es necesario generar un aprendizaje ligado a un contexto particular**.

Igualmente, se considera que el articulado debe ser revisado y/o modificado como se detalla en el siguiente acápite.

#### COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

A continuación, se presentan comentarios al articulado del Proyecto de Acuerdo 058 de 2025:

La SED está de acuerdo con lo expuesto en el **artículo 1**, considerando que es competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad, junto con la Secretaría Distrital de Salud.

Sobre el **artículo 2**:

Si bien es una entidad educadora, aunque desempeña un papel crucial en la educación, la Secretaría de Educación del Distrito no posee la especialización técnica en “*Seguridad Vial*” y en lo respectivo a la salud mental (como uno de los determinantes emocionales), a diferencia de otras Entidades como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría de Salud.

Desde la SED comprendemos que no somos ajenos y reconocemos la importancia de genera un trabajo articulado con otros actores idóneos en el propósito formar integralmente a los estudiantes como ciudadanos, por lo cual se sugiere que desde la SED se acompañe a las Instituciones Educativas en el fomento de estilos de vida saludable e inteligencia emocional.

En relación al **artículo 3**:

Es importante destacar que, desde la normatividad vigente y las acciones de los comités interinstitucionales distritales, el Comité Intersectorial Distrital de Seguridad Vial, alineado con el nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032, adoptado mediante el Decreto

494 de 2023, ha ampliado sus ejes de acción de 5 a 8, manteniendo infraestructura, cultura, víctimas, controles y gobernanza; y posicionando con carácter estratégico y como eje de acción la gestión de velocidades seguras, el uso de vehículos seguros y de elementos de protección y la gestión del conocimiento para la toma de decisiones basadas en la evidencia. En este contexto, no resulta necesario crear un nuevo comité sino que se exhorta a fortalecer las acciones en gestión emocional dentro de las mesas técnicas de cada eje.

De otra parte, la SED considera pertinente definir con precisión el alcance y propósitos del comité propuesto, toda vez que cuando se refiere a “seguimiento del impacto de las estrategias pedagógicas” no es claro a cuáles estrategias pedagógicas se hace referencia y en lo que lo antecede no hay ningún referente.

Sobre el **artículo 4:**

Desde la SED se actuaría de conformidad con la misionalidad y alcances, y en tanto estén definidos las competencias y responsabilidades de cada una de las entidades adscritas en el desarrollo del acuerdo.

Sobre el **artículo 5:**

Atendiendo lo contenido en el actual PDD y Planes Sectoriales respectivos, se considera adecuado ampliar el plazo para la caracterización y monitoreo de las localidades, con el fin de asegurar una participación ciudadana efectiva y un apoyo adecuado por parte de los observatorios competentes.

Sobre el **artículo 6:**

Considerando las competencias específicas de cada entidad, es recomendable establecer en los “Lineamientos” una guía metodológica para cada uno de los responsables. No obstante, teniendo en cuenta el planteamiento del artículo, es importante destacar que para la SED en el marco del cumplimiento del Acuerdo es inviable garantizar un cumplimiento cabal de las exigencias por parte de los actores viales, atendiendo que la comunidad educativa la constituyen en orden cuantitativo de representación poblacional estudiantes, sus familias, docentes, directivos docentes y administrativos en nivel central, local e institucional.

Sobre el **artículo 7:**

En concordancia, se sugiere articular de manera efectiva con otras Entidades Distritales el Decreto 593 de 2015, *“Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar - PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”*, como instrumento que permita *“apoyar de manera dinámica los procesos pedagógicos a cargo de las entidades educativas en el tema de movilidad segura”* (entendiendo que el manejo adecuado de las emociones contribuye a la seguridad y salvaguarda de los NNA).

**Se sugiere:** Las entidades involucradas en la implementación de este acuerdo, pueden aprovechar mecanismos de participación ya existentes, en los niveles institucionales,

locales y distritales para fomentar y gestionar las decisiones y acciones relacionadas con el manejo de las emociones y la seguridad vial. Se promoverán espacios de diálogo, consultas públicas y mecanismos de retroalimentación que permitan a la ciudadanía involucrarse activamente en el diseño, ejecución y seguimiento de las políticas y programas en este ámbito.

**¿GENERA GASTOS ADICIONALES?**

Sí X No     

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta anterior, indique ese gasto adicional a qué corresponde. ¿Pueden ser atendidos por el presupuesto del sector?

Sí      No X ¿Por qué?

Actualmente, la SED cuenta en su recurso humano con un equipo pedagógico y profesional limitado en número, lo que imposibilita realizar acciones de alto impacto para todos los actores educativos en orden cuantitativo de representación poblacional estudiantes, sus familias, docentes, directivos docentes y administrativos en nivel central, local e institucional, y en consecuencia para la ciudadanía en general. De igual manera se considera que si bien el tema de la educación trasciende y sobrepasa fronteras disciplinares, es necesario el correcto instrucción, actualización y fortalecimiento de capacidades en el recurso humano intersectorial que deviene de la idoneidad técnica, conceptual y metodológica como Distrito. En este sentido, con los recursos existentes en la presente vigencia y las disposiciones iniciales Distritales a nivel presupuestal de forma directa no hace posible priorizar las acciones que se disponen en este Proyecto de Acuerdo.

Además, en lo referente al artículo 2, se requerirían recursos para la realización de convenios, piezas y divulgación por medio de estrategias audiovisuales con lineamientos pedagógicos específicos para el comportamiento vial.

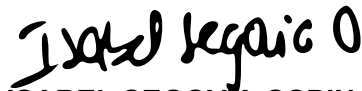
**VIABILIDAD DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)**

Proyecto Viable:

Sí:     

NO: X

Atentamente,



**ISABEL SEGOVIA OSPINA**

Secretaria de Educación del Distrito

Aprobaciones a través de correo electrónico institucional:

Aprobó: Jose Emilio Lemus Mesa, Jefe Oficina Asesora Jurídica.  
Edwin Alberto Ussa Cristiano, Jefe Oficina para la Convivencia Escolar.  
Abel Matiz Salazar, Subsecretario de Acceso y Permanencia.  
Revisó: Patricia Camacho Álvarez, Contratista Despacho SED.  
Juan David Camacho Piñeros, Asesor Despacho SED.  
Laura Juliana Páramo Pérez, Contratista Despacho SED.



SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN Folios: 11  
Anexos: No  
No. Radicación: 2-2025-03403 No. Radicado Inicial: 1-2025-03062  
No. Proceso: 2471023 Fecha: 2025-01-23 22:39  
Tercero: ASUNTOS NORMATIVOS DRP - SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO  
Dep. Radicadora: Subsecretaría Jurídica  
Clase Doc: Salida Tipo Doc: Oficio de salida Consec: XXXXXX-XXXXX

Bogotá, D. C., 23 de enero de 2025

Doctor

**JUAN BELLO GONZALEZ**

Director de Relaciones Políticas

Secretaría Distrital de Gobierno

asuntosnormativosdrp@gobiernobogota.gov.co

cdi.radicador8@gobiernobogota.gov.co

radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co

Ciudad

**Radicado:** SDP 1-2025-03062, Secretaría de Gobierno 20251700019981

**Asunto:** Solicitud de pronunciamiento respecto del Proyecto de Acuerdo No.058 de 2025

Respetado Doctor Bello:

Mediante Oficio No. 20251700019981, se solicitó a esta Secretaría, realizar el análisis del Proyecto de Acuerdo No.058 de 2025 *“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”*, en el marco del artículo 17 del Decreto Distrital 438 de 2019.

Al respecto, es de anotar que la citada iniciativa, fue presentada con anterioridad a través de los Proyectos de Acuerdo Nos. 354 y 849 de 2024 y no presenta modificaciones en su articulado; razón por la cual esta Secretaría reitera el comentario emitido mediante Oficio No. 2-2024-28909, que a continuación se transcribe:

## FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE ACUERDO DIRECCIÓN DE RELACIONES POLÍTICAS

**SECTOR QUE CONCEPTÚA:** Sector de Planeación

**ENTIDAD QUE CONCEPTÚA:** Secretaría Distrital de Planeación

**NÚMERO DEL PROYECTO DE ACUERDO:** 354 **AÑO:** 2024

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente.  
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999.*



SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN Folios: 11  
Anexos: No  
No. Radicación: 2-2025-03403 No. Radicado Inicial: 1-2025-03062  
No. Proceso: 2471023 Fecha: 2025-01-23 22:39  
Tercero: ASUNTOS NORMATIVOS DRP - SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO  
Dep. Radicadora: Subsecretaría Jurídica  
Clase Doc: Salida Tipo Doc: Oficio de salida Consec: XXXXXX-XXXXX

1er debate \_\_\_\_\_X\_\_\_\_, 2do debate \_\_\_\_\_

## TÍTULO DEL PROYECTO

*“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”*

## AUTOR (ES)

Concejal Juan Manuel Díaz Martínez

## OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

*En la exposición de motivos se señala como objeto del proyecto “El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto definir lineamientos para la adopción de estrategias educativas que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía.”*

## COMPETENCIA LEGAL DEL CONCEJO DISTRITAL y/o ADMINISTRACIÓN DISTRITAL PARA PRESENTAR y/o APROBAR LA INICIATIVA

Análisis de Competencia Legal: Se señala en la exposición de motivos del proyecto de acuerdo que la competencia del Concejo se enmarca en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, que a la letra reza:

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

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

A juicio de esta Secretaría, el anterior numeral justifica la competencia del concejo para presentar el proyecto de acuerdo en estudio, en la medida en que éste establece los lineamientos para la adopción de estrategias educativas y de comunicación que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, a través de los cuales el Distrito, busca solucionar una problemática identificada.

De otro lado el artículo 13 del Decreto Ley 1421 de 1993, señala que serán de competencia exclusiva del alcalde mayor, en cuanto a su formulación y reforma, los acuerdos a que se refieren los ordinales 2o., 3 o., 4o., 5o., 8o., 9o., 14, 16, 17 y 21 del artículo doce y aquellos

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente.  
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999.*



que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas.

De conformidad con lo anterior el presente proyecto de acuerdo no hace parte de aquellos que deban ser formulados o reformados de manera exclusiva por el Alcalde Mayor, pues su objeto tiene como justificación la atribución del numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en consecuencia el Concejo de Bogotá, se encuentra facultado por la Ley para formularlo

ES COMPETENTE

Si ☒ No ☐

Se sugiere corregir la justificación normativa de la competencia contenida en el proyecto de acuerdo, pues menciona el numeral 3° del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, con el cual no sería competente el concejo; no obstante, al estar bien justificada en la exposición de motivos, se considera un error involuntario.

## ANALISIS JURÍDICO

El Proyecto de Acuerdo No.354 de 2024, busca establecer los lineamientos para la adopción de estrategias educativas y de comunicación, para los actores viales. En aras de disminuir la accidentalidad vial que se presenta en el Distrito. Temática que tiene sustento constitucional y normativo, el cual se revisa así:

### 1. Constitución Política de Colombia

*“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 11. El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte”*

*“Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a*

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”*

*“Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. (...)”*

*“Artículo 88. La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella. (...)”*

Vigentes y acordes con el objeto del proyecto de estudio.

## 2. Normatividad de Nivel Nacional

Se encuentra que la normatividad del Orden Nacional, relacionada en la exposición de motivos, guarda relación con el objeto del proyecto de acuerdo.

La Resolución 40595 del 2022, es mejor denominarla Resolución 20223040040595 de 2022 Ministerio de Transporte.

## 3. Normatividad de nivel Distrital

Los decretos y resoluciones distritales, contenidos en la exposición de motivos se encuentran vigentes, con excepción del Decreto Distrital 813 de 2017, derogado por el artículo 18 del Decreto Distrital 494 de 2023 *“Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”*; de igual manera se dejaron de lado acuerdos y decretos distritales, que versan sobre la materia tales como:

-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”

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link “Estado Trámite”. Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.





SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN Folios: 11  
Anexos: No  
No. Radicación: 2-2025-03403 No. Radicado Inicial: 1-2025-03062  
No. Proceso: 2471023 Fecha: 2025-01-23 22:39  
Tercero: ASUNTOS NORMATIVOS DRP - SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO  
Dep. Radicadora: Subsecretaría Jurídica  
Clase Doc: Salida Tipo Doc: Oficio de salida Consec: XXXXXX-XXXXX

-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.

Con base en lo anterior el proyecto de acuerdo tiene un sustento jurídico; además una unidad de materia entre su epígrafe, objeto y articulado.

El proyecto es jurídicamente viable, se sigue revisando la pertinencia de integrar las acciones y lineamientos propuestos en el proyecto de acuerdo, con los planes y políticas públicas existentes, atendiendo la explicación dada en el análisis técnico de la Dirección de Formulación y Seguimiento de Políticas Públicas.

## ANÁLISIS TÉCNICO

**La Dirección de Formulación y Seguimiento de Políticas Públicas, mediante Memorando 3-2024-16231, señaló:**

*“La Dirección de Formulación y Seguimiento de Políticas Públicas de la Subsecretaría de Política Públicas y Planeación del Desarrollo Social y Económico, en su rol como Secretaría Técnica del Consejo Distrital de Política Económica y Social (CONPES D.C.), ha llegado a la conclusión general de que los objetivos propuestos por el Proyecto de Acuerdo 354, centrado en la seguridad vial mediante estrategias pedagógicas para el control de emociones, pueden ser incorporados en otros instrumentos de planificación del Distrito, como las políticas públicas.*

*A continuación, se presentan los productos de política pública que apuntan en la misma dirección que los lineamientos propuestos en el Proyecto de Acuerdo 354 de 2024:*

*Política Pública del Peatón, en Bogotá Primero El Peatón (2023-2035)*

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link “Estado Trámite”. Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente.  
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999.*

**1.1.1. Programa CIEMPIÉS implementado:** Se busca continuar y ampliar el programa Ciempiés, caminos seguros; con el fin de vincular a más niños, niñas y adolescentes, que usan la caminata como forma de movilidad sostenible y segura, fortaleciendo sus competencias y habilidades como actores viales y conscientes de su participación en la movilidad de la ciudad.

**1.1.2. Agentes de tránsito y servidores que apoyan la gestión y el control vial, capacitados en el cuidado de los peatones y respeto de los andenes, plazas, plazoletas y alamedas:** La Oficina de Gestión social en coordinación con la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad realizarán talleres de capacitación a los agentes de tránsito y servidores públicos que apoyen la gestión en vía en temas que están enfocados en el cuidado de los peatones y el respeto del uso de sus espacios, planteando conceptos y ejercicios prácticos de cómo se debe promover el cuidado de las y los peatones, teniendo en cuenta que estos son los actores institucionales que tienen mayor presencia en la vía y por ende mayor contacto con la ciudadanía. Con esto se busca que los agentes de tránsito y los servidores públicos promuevan conductas positivas en los actores viales hacia las y los peatones.

**1.1.3. Niñas y niños formados en cultura y seguridad vial peatonal implementado en entornos escolares de la ruralidad:** Este producto consiste implementar actividades pedagógicas a las niñas y niños de la ruralidad en cultura y seguridad peatonal, teniendo en cuenta la particularidad de los entornos rurales, por lo cual se requiere un enfoque territorial diferencia en busca de condiciones que les permita realizar sus viajes de manera segura y autónoma.

**1.1.4. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el respeto por parte de todos los actores viales hacia las personas que se movilizan peatonalmente:** Implementar estrategias de comunicación y eventos que promuevan el respeto hacia las y los peatones, así como el uso adecuado del espacio público por parte de los diferentes actores viales. Estas estrategias comprenden acciones pedagógicas, de comunicación, campañas, celebración del día del peatón, entre otras actividades con las cuales se busca promover el derecho a una movilidad segura y accesible para las y los peatones.

**3.1.6. Formación a motociclistas, a través de ORVI, sobre comportamientos seguros frente a la movilidad peatonal:** Las acciones de formación consideradas para una movilidad peatonal segura proyectadas en las capacitaciones persigue la posibilidad de reducir el impacto sobre los lesionados y fallecidos alrededor de este usuario de la vía a partir de sensibilizaciones e identificación de factores de riesgo vinculados con los

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*desplazamientos a pie. Para la elaboración de estos procesos formativos se consideran como pasos previos: identificación de necesidades, elaboración de materiales pedagógicos, preparación de las actividades y ejecución de las capacitaciones previstas; atendiendo de forma integral a un enfoque poblacional Política Pública de la Bicicleta 2021-2039*

**2.1.2. Sensibilización a los diferentes actores viales sobre la normas y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas:** Se busca la implementación de acciones de cultura vial enfocadas en mejorar la seguridad vial de los ciclistas y se desarrolla una sensibilización a los diferentes actores viales sobre la norma y conductas en torno a la seguridad vial de los ciclistas.

**4.1.1. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para promover el uso de la bicicleta y mejorar la seguridad vial del ciclista enfocadas en factores de riesgo y comportamiento en el marco de la Política Pública de la Bicicleta:** Estrategias enfocadas en la promoción del uso de la bicicleta y la seguridad vial del ciclista, generando conocimiento y recordación en la ciudadanía y en los ciclistas de la ciudad frente a los factores de riesgo a los que están expuestos o se exponen. Estas estrategias incluyen campañas para la divulgación de los diferentes planes y programas realizados por la Secretaría de Movilidad en pro de facilitar los viajes de los ciclistas, invitar a más ciudadanos a que usen la bicicleta y en evidenciar las ventajas de este medio de transporte.

**4.1.2. Proyecto al Colegio en Bici (ACB):** Se busca continuar y ampliar el proyecto ACB, buscando vincular a más niños, niñas, adolescentes y jóvenes, fortaleciendo sus competencias y habilidades para el uso de la bicicleta como medio de transporte. De la misma manera, que sean actores viales conscientes de su participación en la movilidad de la ciudad.”

**La Dirección de Estructuras y Sistemas Territoriales, mediante Memorando 3-2024-16788, señaló:**

*“En relación a la justificación del proyecto alcance de la iniciativa, es necesario identificar o citar la fuente de la información que sustenta el análisis; si bien se habla de OMS, ANSV, Observatorio de Seguridad Vial y otros datos no referenciados a una fuente, no hay forma de corroborar el contenido de la fuente por cuanto no es relacionado en su totalidad en la bibliografía.*

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*De otra parte, en la justificación del proyecto, se sustenta y reitera que el factor velocidad es uno de los más incidentes en la letalidad de los siniestros viales, sin embargo, no es clara la relación de la cantidad y gravedad de los siniestros asociada a las emociones en los eventos presentados en los análisis, pues no existe un sustento de medición de las emociones en tales estadísticos.*

*En cuanto al marco normativo, el Decreto Distrital 813 de 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”, fue derogado por el Decreto Distrital 494 de 2023 “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones”.*

*Se considera que la Resolución 256 de 2018 y el Decreto Distrital 672 de 2018, no hacen parte del marco normativo que busca dar lineamientos para la adopción de estrategias educativas que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía, pues si bien define a la SDM como autoridad de tránsito, no aporta a la finalidad del proyecto de Acuerdo. Además, la Resolución 256 de 2018 se encuentra derogada por la Resolución 344237 de 2022.*

*Es necesario corroborar la aplicación de la Resolución 444 de 2019, considerando que no es posible hacer el seguimiento a la vigencia del acto administrativo.*

*Se considera que la Resolución 479 de 2019, “Por medio de la cual se adopta el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad”, no representa un soporte jurídico que busque dar lineamientos para la adopción de estrategias educativas que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía; pues la citada Resolución aplica a las funciones misionales de la SDM y no se extiende a un ámbito de aplicación distrital.*

*Se sugiere considerar la Ley 1383 de 2010 “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”, la Ley 1702 de 2013 “Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”, la Ley 2251 de 2022 “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones-ley Julián Esteban”, el Decreto 164 de 2021 “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.”, el Acuerdo 650 de 2016 “por medio del cual se crea el programa “innovadores escolares en seguridad vial” en los planes de*

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link “Estado Trámite”. Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente.*

*Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999.*



SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN Folios: 11  
Anexos: No  
No. Radicación: 2-2025-03403 No. Radicado Inicial: 1-2025-03062  
No. Proceso: 2471023 Fecha: 2025-01-23 22:39  
Tercero: ASUNTOS NORMATIVOS DRP - SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO  
Dep. Radicadora: Subsecretaría Jurídica  
Clase Doc: Salida Tipo Doc: Oficio de salida Consec: XXXXXX-XXXXX

*formación en seguridad vial escolar en el distrito capital” y se dictan otras disposiciones”, el 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” y el 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”.*

*La adopción del Acuerdo podría fundamentarse en estudios específicos sobre el tema en el ámbito nacional o distrital.”*

## COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

**La Dirección de Formulación y Seguimiento de Políticas Públicas, mediante Memorando 3-2024-16231, señaló:**

*“Con relación a los artículos número 3,4 y 6, la Secretaría Distrital de Planeación considera que se escapa de su alcance, misionalidad y función participar en los espacios contemplados y ejecutar o aplicar las acciones propuestas en los numerales mencionados.”*

**La Dirección de Estructuras y Sistemas Territoriales, mediante Memorando 3-2024-16788, señaló:**

*En cuanto al articulado, se sugiere que la propuesta de los lineamientos de política pública considere los mismos términos y actuaciones del PNSV, conservando la visión y finalidad de la propuesta.*

*Es necesario considerar la competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la aplicación de las estrategias pedagógicas, así como los lineamientos que en materia de prevención, reducción y control de la siniestralidad vial propone a través de las acciones administrativas, educativas y operativas.*

*En el artículo 2 se plantea el uso del Parque El Campin, se debe aclarar si el espacio que se pretende utilizar es el Parque de Proximidad o la Unidad Deportiva El Campin (Estadio Nemesio Camacho El Campin), en todo caso se debe tener en cuenta la Resolución 339 del 6 de marzo de 2024 “Por la cual se actualiza el Anexo 3. “Inventario de Espacio Público Peatonal y para el Encuentro” Del Decreto Distrital 555 del 2021 con corte al mes de enero de 2024”*

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente.  
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999.*





SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN Folios: 11  
Anexos: No  
No. Radicación: 2-2025-03403 No. Radicado Inicial: 1-2025-03062  
No. Proceso: 2471023 Fecha: 2025-01-23 22:39  
Tercero: ASUNTOS NORMATIVOS DRP - SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO  
Dep. Radicadora: Subsecretaría Jurídica  
Clase Doc: Salida Tipo Doc: Oficio de salida Consec: XXXXXX-XXXXX

*Finalmente, es indispensable la articulación del proyecto de Acuerdo con las propuestas y observaciones en la materia aporte la Oficina de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad.”*

## GENERA GASTOS ADICIONALES EN EL PRESUPUESTO DE LA ENTIDAD

Si No ☐ No aplica ☒\_

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si ☐ No ☐

La Secretaría Distrital de Planeación, no realiza análisis presupuestal alguno en el presente proyecto de acuerdo, como quiera que la posible generación de gastos por los lineamientos propuestos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación, debe ser analizada por el Sector Coordinador, en este caso Movilidad.

## VIABILIDAD DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Viable ☐

Viable sujeto a comentarios y/o modificaciones al articulado ☒X☐

No Viable ☐

Comentarios adicionales sobre la viabilidad del proyecto de Acuerdo: Atender las observaciones realizadas en el análisis técnico, análisis jurídico y en los comentarios y/o modificaciones al articulado.

Los presentes comentarios son suscritos por la Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos, en virtud de la delegación otorgada mediante el artículo 17 de la Resolución 1790 de 2024, expedida por la Secretaría Distrital de Planeación, que a la letra reza:

**“ARTÍCULO 17.- Delegar en la Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos de la Subsecretaría Jurídica las siguientes funciones:**

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente.  
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999.*



SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN Folios: 11  
Anexos: No  
No. Radicación: 2-2025-03403 No. Radicado Inicial: 1-2025-03062  
No. Proceso: 2471023 Fecha: 2025-01-23 22:39  
Tercero: ASUNTOS NORMATIVOS DRP - SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO  
Dep. Radicadora: Subsecretaría Jurídica  
Clase Doc: Salida Tipo Doc: Oficio de salida Consec: XXXXXX-XXXXX

1. Expedir las respuestas a las solicitudes de comentarios relacionados con los proyectos de acuerdo requeridos por la Secretaría Distrital de Gobierno u otras instancias, previo concepto técnico emitido por las áreas involucradas, según corresponda, las cuales deberán dar el visto bueno a la respuesta final. (...)”

Cordial saludo,

**Giovanni Perdomo Sanabria**  
**Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos**

Anexo: Oficio No.2-2024-28909

Proyectó: Marcela Giraldo Marín, P.E. Dirección Análisis y Conceptos Jurídicos

**EVITE ENGAÑOS:** Todo trámite ante esta entidad es gratuito, excepto los costos de reproducción de documentos. Verifique su respuesta en la página [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) link "Estado Trámite". Denuncie en la línea 195 opción 1 cualquier irregularidad.

Cra. 30 N° 25 -90  
pisos 5, 8,13 / SuperCade piso 2

Archivo Central de la SDP  
Cra 21 N°69B-80 ext. 9014-9018

PBX: 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Código Postal: 1113111



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

Este documento es una versión impresa del original que fue generado digitalmente.  
Es válido legalmente al amparo del artículo 12 del Decreto 2150 de 1995 y del artículo 7° de la Ley 527 de 1999.

2310460

Bogotá D.C.

**Señor:**

JUAN SEBASTIAN BELLO GONZALEZ

SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO

Dirección Electrónica: [radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co](mailto:radicacionsdg.nivelcentral@gobiernobogota.gov.co)

BOGOTÁ, D.C. -

**Asunto:** Respuesta al oficio con radicado No 20251700020001. Solicitud de pronunciamiento para primer debate del proyecto de acuerdo 058 de 2025.

**Referenciado:** 1-2025-825

Respetado Director:

Esta Secretaría recibió el oficio del asunto, mediante el cual solicita la emisión de comentarios para primer debate sobre el Proyecto de Acuerdo 058 de 2025 *“Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales”*, sin que se haya designado como coordinadora a esta entidad.

Sobre el particular, es oportuno señalar que revisado el proyecto de acuerdo No. 058 de 2025, se observa que guarda identidad en su exposición de motivos y articulado con las iniciativas Nos. 056,354,582 y 849, sobre las cuales se pronunció la Secretaría Jurídica Distrital, sin que se hayan realizado modificaciones sustanciales que permitan cambiar el concepto emitido para dicha iniciativa, por lo tanto, se reitera el pronunciamiento contenido en el oficio radicado bajo el No. 2-2024-1431 del 1 de febrero de 2024, del cual se adjunta copia a la presente comunicación.

Atentamente,

Página número 1 de 2

Documento Electrónico: f0b6ce62-fb58-4a6e-8894-d609d14ce188

Carrera 8 No. 10 – 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
[www.bogotajuridica.gov.co](http://www.bogotajuridica.gov.co)  
Info: Línea 195



CO21/962806

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA  
2311520-FT-019 Versión 02







**MARÍA PAULA RUEDA MANTILLA**  
**DIRECTORA DISTRITAL DE DOCTRINA Y ASUNTOS NORMATIVOS (E)**

Copia:

Anexos Electrónicos: 1

Proyectó: MARIA CAMILA COTAMO JAIMES-DIRECCION DISTRITAL DE DOCTRINA Y ASUNTOS NORMATIVOS

Revisó: MARIA CAMILA COTAMO JAIMES-DIRECCION DISTRITAL DE DOCTRINA Y ASUNTOS NORMATIVOS |

Aprobó: MARÍA PAULA RUEDA MANTILLA-DIRECCION DISTRITAL DE DOCTRINA Y ASUNTOS NORMATIVOS

Página número 2 de 2

Documento Electrónico: f0b6ce62-fb58-4a6e-8894-d609d14ce188

Carrera 8 No. 10 – 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
[www.bogotajuridica.gov.co](http://www.bogotajuridica.gov.co)  
Info: Línea 195



CO21/962806

**CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA**  
2311520-FT-019 Versión 02



BOGOTÁ

SECRETARÍA  
JURÍDICA  
DISTRITAL



SECRETARÍA JURÍDICA - ALCALDÍA  
MAYOR DE BOGOTÁ

Rad. No.: 2-2024-1431

Fecha: 01/02/2024 16:02:27

Destino: SECRETARÍA DISTRITAL DE  
GOBIERNO

Copia: 5

Anexos: 7 FOLIOS



2310460  
Bogotá, D. C.,

Doctor  
**DANILSON GUEVARA VILLABÓN**  
Director de relaciones políticas  
Secretaría Distrital de Gobierno  
Calle 11 No. 8-17  
Ciudad

**Asunto:** Respuesta al oficio con radicado No 20241700018211. Solicitud de pronunciamiento para primer debate al proyecto de acuerdo 056 de 2024.

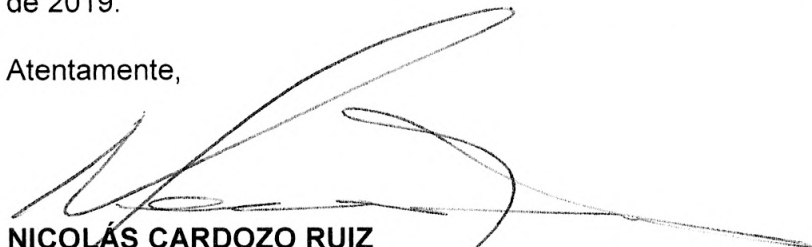
**Referenciado:** 1-2024-614.

Respetado director:

Esta secretaría recibió el oficio del asunto, en el que solicita la emisión de pronunciamiento para primer debate al Proyecto de Acuerdo 056 de 2024 "Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales", sin que se haya designado como coordinador del proyecto a esta entidad.

Al respecto, se realizó el pronunciamiento requerido en el formato establecido para el efecto, el cual se adjunta al presente oficio, de conformidad con lo previsto en el artículo 17 del Decreto Distrital 438 de 2019.

Atentamente,



**NICOLÁS CARDOZO RUIZ**  
Director Distrital de Doctrina y Asuntos Normativos

c.c. Dra. Ana María Cadena Ruiz - Secretaria Distrital de Hacienda - Carrera 30 No. 25-90 correo institucional: [radicacionhaciendabogota@shd.gov.co](mailto:radicacionhaciendabogota@shd.gov.co)

Anexo: Pronunciamiento.

Proyectó: María Camila Cótamo Jaimes – Profesional especializada – DDDAN.  
Revisó: Nicolás Cardozo Ruiz – Director – Dirección Distrital de Doctrina y Asuntos Normativos  
Aprobó: Nicolás Cardozo Ruiz – Director – Dirección Distrital de Doctrina y Asuntos Normativos

Carrera 8 No. 10 – 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
[www.bogotajuridica.gov.co](http://www.bogotajuridica.gov.co)  
Info: Línea 195



CO21/962806



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA  
2311520-FT-019 Versión 02

## FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE ACUERDO

**SECTOR QUE CONCEPTÚA:** Gestión Jurídica

**NÚMERO DEL PROYECTO DE ACUERDO:** 056 **AÑO:** 2024

### TÍTULO DEL PROYECTO

*"Por medio del cual se establecen lineamientos para la seguridad vial en el distrito, a través de estrategias pedagógicas y de comunicación enfocadas en el manejo de emociones de los actores viales."*

### AUTOR (ES)

Concejal: Juan Manuel Díaz Martínez. Partido Nuevo Liberalismo

### OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

De conformidad con lo contemplado en el documento de exposición de motivos así como lo previsto en el artículo 1, el citado proyecto de acuerdo tiene como objeto; *"Definir lineamientos para la adopción de estrategias educativas y de comunicación que promuevan el manejo de las emociones de los actores viales, en procura de prevenir y mitigar la siniestralidad vial, violencia y conflictos en la vía, el cual estará liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad con apoyo de la Secretaría Distrital de Salud."*

### COMPETENCIA LEGAL PARA PRESENTAR LA INICIATIVA

ES COMPETENTE

SI X NO \_. CONDICIONADO

El Concejo de Bogotá, D.C. es competente para presentar la iniciativa habida cuenta de que conforme a lo señalado en el numeral 1 del artículo 313 de la Constitución Política, así como en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, tiene la atribución de dictar disposiciones de carácter general, impersonal y abstracto. No obstante, es condicionada, supeditada a: i) La verificación del contenido del artículo 2º atendiendo la política de mejora normativa con fundamento en el ciclo de gobernanza regulatoria y la supresión del componente operativo de los lineamientos allí propuestos en atención a la distribución de competencias realizadas en el Decreto 1421 de 1993 y la ley 769 de 2002. ii) que se suprima el

artículo 3º como quiera que la creación de instancias de coordinación es competencia exclusiva del Alcalde Mayor, según lo previsto en el artículo 38 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 en consonancia con el artículo 7º del Decreto Distrital 547 de 2016. Como consecuencia de lo anterior, ya existe la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012; iii) así como se modifique la redacción y/o eliminación del artículo 5º, teniendo en cuenta que de conformidad con lo previsto en el artículo 13 del Estatuto Orgánico de Bogotá el Cabildo Distrital no puede asignar funciones a una entidad, toda vez que dicha iniciativa es de competencia exclusiva del Alcalde Mayor, con base en los argumentos que a continuación se exponen.

## ANÁLISIS JURÍDICO

Con el propósito de llevar a cabo el análisis desde la perspectiva jurídica a la propuesta de acuerdo se abordarán los siguientes temas: i) Marco jurídico aplicable. ii) Atribuciones del Concejo de Bogotá sobre la materia. iii) Consideraciones sobre el articulado y iv) Conclusión.

### i) Marco jurídico aplicable

- **Constitución Política**

El inciso segundo del artículo 2º de la Carta Política contempla que: *"Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."*

Adicionalmente prevé en el artículo 24º que la libertad de circulación de todos los colombianos por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Por otro lado, el artículo 315 numeral 3º de la Carta Política le confiere, entre otras atribuciones, al Alcalde: *"3. Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo .."*

- **Normas a nivel nacional**

En consonancia con el artículo 315 de la Constitución Política el artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 *"Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Bogotá"* señala dentro de las atribuciones del Alcalde Mayor: *1. Hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo. 3. Dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación*

de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito. 4. Ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos. 6. Distribuir los negocios según su naturaleza entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas.

- **Normas a nivel nacional**

Por su parte, el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”* estableció, dentro de los principios fundamentales que rigen el sector transporte, que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

En línea con lo anterior, el párrafo 1 del artículo 4º de la Ley 769 de 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* señaló que: *“el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial con el objetivo de disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales (...)”* :

Posteriormente, mediante la Ley 2251 de 2022 *“Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban”* se incorporaron disposiciones normativas orientadas a la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

En consonancia, se profirió el Decreto Nacional 1430 de 2022 *“Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031” con el propósito de\_ “modernizar la política de seguridad vial del país de acuerdo con las directrices de carácter internacional, adoptar el enfoque: “Sistema Seguro”, establecer lineamientos que contribuyan con la armonización de la seguridad vial y la planificación del territorio y definir el derrotero de la política de Estado para mediano y largo plazo con horizonte al año 2031”*.

Además, el artículo 4º del anterior Decreto Nacional señala, como obligación a cargo de las entidades territoriales, el diseño e implementación de sus planes locales de seguridad vial armonizados con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.



- **Normas a nivel distrital**

El Decreto Distrital 185 de 2012 *"Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial"*, dispone que tal instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, es la 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.

Ahora bien, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 del Decreto Nacional 1430 de 2022 la administración distrital expidió el Decreto Distrital 494 de 2023 *"Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 y se dictan otras disposiciones"* cuyo objetivo general según lo prevé el artículo 4º consiste en *"Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente"*.

En el Título II sobre ejes estratégicos, programas y acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial se hace alusión en el artículo 11º del capítulo 4 al Eje 4: *Cultura de Movilidad Segura* que se enfoca en la adopción de medidas de tipo pedagógico y comunicativo tendientes a formar e informar a la ciudadanía en y para la seguridad vial desde las perspectivas de la vulnerabilidad y el riesgo en procura de: *"hacer explícitas las relaciones entre velocidad, vehículos, infraestructura, actores viales y sus efectos en la seguridad vial en materia económica, productiva, social, de salud y el bienestar público.."*

Además, en el artículo 13 del capítulo 6 referido al Eje 6: *Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales* contempla el mejoramiento en la atención de siniestros viales tanto en la cadena de reacción del suceso como en la atención posterior a este, así como el desarrollo de programas y acciones que fortalezcan el seguimiento, control, mejoramiento y socialización de los protocolos de la cadena de reacción de la ciudad y mantiene el componente de promoción en la formación de la población del Distrito en el programa del "Primer Respondiente".

Adicionalmente, el artículo 14 del capítulo 7 contempla el Eje 7 denominado *Gobernanza* en el que se pretende: *"... implementar mecanismos que fortalezcan la institucionalidad y la gestión de la seguridad vial, bajo el enfoque del Sistema*

*Seguro y la Visión Cero, así como la promoción de: "...un modelo de gobernanza a nivel distrital y en el marco de integración regional, materializado en acciones que promuevan el desarrollo de herramientas que faciliten la toma de decisiones, así como mecanismos de articulación y cooperación con el sector público, actores privados, sociales y académicos, para favorecer el trabajo conjunto en la revisión, formulación, o desarrollo de estrategias, iniciativas y normativa que incidan en la mejora de la seguridad vial".*

De otra parte, en el artículo 16° del mencionado decreto se le atribuye a la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial la función de coordinación y seguimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 adoptado.

Aunado a lo anterior, y como quiera que los habitantes del Distrito Capital somos peatones, antes que otro actor vial, la administración distrital profirió el Documento CONPES No 36 de noviembre de 2023 mediante la cual se adoptó la *"Política pública del peatón, en Bogotá Primero el peatón 2023-2035"* que define como lineamientos los siguientes:

- ❖ *Cultura integral para la movilidad: contempla acciones para la formación del ser humano considerando que el fin último de la educación es lograr la seguridad vial.*
- ❖ *Ciudad caminable y accesible: una ciudad que privilegia al peatón a través de la planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial.*
- ❖ *Movilidad segura, sostenible y saludable: reconoce el derecho que tienen los peatones a un entorno seguro, libre de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico.*

Además, en el marco conceptual contenido en el mencionado Documento, en particular el numeral 1.4.5 incorpora *"la Seguridad de las y los peatones"*, a partir de dos acepciones: la seguridad vial y la seguridad personal bajo el esquema del enfoque seguro.

Bajo este entendido, el citado documento, con base en lo identificado en las fases de agenda pública y diagnóstico de la política pública se determinaron como pilares para resolver la problemática frente a la movilidad peatonal en el DC los siguientes:

- ✓ *Cultura. Donde se contempla además la generación de información que fortalezca la toma de decisiones relacionadas con la movilidad peatonal.*

- ✓ *Infraestructura. Donde no solo se consideran aspectos relacionados con infraestructura, sino con la capacidad de la ciudadanía de acceder a diferentes servicios a través de la circulación peatonal.*
- ✓ *Seguridad peatonal. Abordada desde dos perspectivas: seguridad vial y seguridad personal.*

Adicional a ello, dentro de los objetivos específicos, se establece: 1) Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal, se contemplaron los siguientes productos: 1.1.1 Programa CIEMPIÉS implementado que busca fortalecer las competencias y habilidades de los niños, niñas y adolescentes como actores viales y los hace conscientes de su participación en la movilidad de la ciudad. 1.1.3 Niñas y niños de entornos escolares de la ruralidad formados en cultura peatonal con la implementación de campañas enfocadas en el respeto hacia las y los peatones, la seguridad vial y la importancia de la movilidad peatonal para que los desplazamientos en la ruralidad sean seguros y cómodos. 1.1.4 Estrategias de comunicación, eventos y cultura ciudadana para promover el respeto por parte de todos los actores viales hacia las personas que se movilizan peatonalmente, a través de la implementación de acciones pedagógicas, de comunicación, campañas, realización de eventos en la ciudad, entre otros, para promover la movilidad segura y cómoda para las y los peatones, a través del uso del espacio público de una manera respetuosa por parte de los diferentes actores viales. 1.1.11 Manual de peatón actualizado. Formulación y publicación de un manual a través del cual se brinde información a la ciudadanía referente a los beneficios asociados al desplazamiento a pie, los derechos de los peatones, normas e instrumentos de planeación que contribuyen a la promoción de la movilidad peatonal que además deberá contener información para que los demás actores viales reconozcan la importancia y vulnerabilidad del peatón y a partir de dicho reconocimiento, se promuevan comportamientos de respeto y cuidado con el peatón.

## **ii) Atribuciones del Concejo de Bogotá sobre la materia.**

Respecto a la atribución de dictar lineamientos por parte del Concejo de Bogotá, D.C., es importante resaltar que, según lo establecido, en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, la citada Corporación de Elección Popular tiene la función de:

Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito. Lo anterior corresponde a que el cabildo distrital debe promulgar las normas generales que consideren necesarias para velar por el idóneo desarrollo de las funciones constitucionales, legales y reglamentarias que le corresponde cumplir al ente territorial.

Así mismo, aquellas dirigidas a garantizar la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito Capital, de manera general para todos los habitantes del



Distrito Capital, o para una determinada población, según la materia que se pretenda regular, derivada de una orden de contenido normativo superior, o del acatamiento de una providencia judicial, o de alguna autoridad competente.

Por su parte, el Concejo de Estado en la Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Primera, C.P. Guillermo Vargas Ayala, Sentencia del 15 de septiembre de 2016, rad. No. 25000-23-24-000-2007-90177-01, se ha referido frente al carácter general que deben tener las normas expedidas por parte de los Concejos Municipales y Distritales, sosteniendo que:

*“(…) La Constitución reconoció expresas facultades normativas a los Concejos Municipales en ámbitos cruciales de la vida local. Así, por ejemplo, según el artículo 313 de Constitución Política, les corresponde reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio (numeral 1.º), dictar normas orgánicas del presupuesto (numeral 3.º), reglamentar los usos del suelo (numeral 7.º) o dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio (numeral 9.º). En virtud de estas atribuciones, dado el carácter político administrativo de estas corporaciones<sup>1</sup>, sus decisiones, los acuerdos municipales, tienen el carácter de reglamentos, esto es, actos jurídico administrativos de contenido normativo y, por ende, de carácter general, impersonal y abstracto, cuya fiscalización ha sido confiada a la justicia contencioso administrativa. (…)”.* (Subrayado no perteneciente al texto original).

En consecuencia, tal competencia implica que el citado cuerpo colegiado tiene la facultad para establecer los lineamientos para asegurar el cumplimiento de las funciones y prestación de los servicios propios del Distrito, señalando el objeto, los principios, los objetivos y los elementos que pueden servir para la realización de las funciones propias de la administración distrital, sin dejar de lado que sus disposiciones mantengan un carácter general, impersonal y abstracto.

### iii) Consideraciones sobre el articulado

Conforme a lo anterior y, una vez revisado el articulado se evidencia que el Cabildo Distrital de Bogotá tiene competencia para presentar la iniciativa, pero su competencia es condicionada supeditada a la modificación en la redacción y/o supresión de los siguientes artículos:

<sup>1</sup> Sobre la peculiar naturaleza político administrativa de los concejos municipales, que forman parte esencial de la Administración Pública local, pero no conforman el ejecutivo municipal subordinado al alcalde, véase, de esta Sala de Decisión, la sentencia de 11 de agosto de 2016, Rad. No. 11001 03 15 000 2016 00767 00. C.P.: Guillermo Vargas Ayala.

Sobre el artículo 1º es importante recalcar que no se tiene observación alguna, en el entendido de que los lineamientos mantengan un carácter general, impersonal y abstracto.

Respecto al artículo 2º es importante que se verifique por parte del autor de la iniciativa y, en todo caso del Cabildo Distrital si, en virtud del marco normativo aplicable, en particular el que se ha proferido a nivel distrital, reseñado con antelación no se replican tales lineamientos, en cumplimiento con lo previsto en el Decreto Nacional 1299 de 2018, que a su vez adicionó el numeral 17 al artículo 2.2.22.2.1 al Decreto Nacional 1083 de 2015, con el que incorporó la mejora normativa con fundamento en el ciclo de gobernanza regulatoria, dentro de las Políticas de Gestión y Desempeño Institucional en MIPG, en lo que corresponde a la racionalización en la producción de normas, en concordancia con lo establecido en el Decreto Distrital 474 de 2022 y la Directiva de la Secretaría Jurídica Distrital 009 de 2022.

Del mismo modo, cabe señalar que en los artículos 2º, 5º y 9º de la Ley 1702 de 2013 y en el artículo 14 de la Ley 1672 de 2013, el Congreso de la Republica, confiere en la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV, el proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, y que en el decreto reglamentario de la Ley, confiere al director del despacho de la agencia, las siguientes funciones: *Dirigir la planeación, diseño, gestión, ejecución, seguimiento, evaluación y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país*, también señala: *Impartir lineamientos para desarrollar estrategias de cooperación que permitan generar alianzas a nivel nacional, regional y local para el cumplimiento de los planes y acciones que se adopten en materia de seguridad vial*. Adicionalmente, la Ley 1672, señaló que los Planes Locales de Seguridad Vial deben armonizarse con el Plan Nacional de Seguridad Vial el cual fue adoptado por el Decreto Nacional 1430 del 2022, y reitera en el artículo 4 la armonización de los Planes Locales de Seguridad Vial con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Adicionalmente, lo descrito en el artículo 2 de la iniciativa, presenta un alto nivel de detalle y concreción sin dejar margen a la administración distrital, para su definición, reglamentación y posterior implementación, lo cual invade las atribuciones que se le confiere al Alcalde mayor, en particular, la que refiere al numeral 3 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, que establece:

*Artículo:38. Atribuciones. Son atribuciones del alcalde mayor:  
(...)*

*“...3. Dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios de construcción de las obras del Distrito...”*

Sobre el particular, en el fallo 208 de 2009 Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primero. Subsección 8 magistrada ponente Dra. Ayda Vides Paba, se pronunció sobre las objeciones presentadas al acuerdo distrital, en el que se indicó que:

*“(...)El señor Alcalde Distrital, objete el proyecto de acuerdo de Acuerdo Distrital No.089 “Por el cual se crean las brigadas interinstitucionales para la legalización de asentamientos humanos, titulación de los predios y el mejoramiento de barrios con población vulnerable.”, porque considera que este viola los artículos 315-3 constitucional y el artículo 38 del Decreto 1421 de 1993, que le otorga la facultad de dirección de la acción administrativa del Distrito, para cumplimiento de las funciones de este y de la prestación de los servicios a su cargo. Bajo las disposiciones constitucionales y los artículos 12 numerales1, y 7; 38 -3 del Decreto Ley mencionado las funciones del Concejo y la Alcaldía Distrital, son complementarias, el primero expide las normas necesarias para la garantía del adecuado cumplimiento de las funciones y eficiente prestación de los servicios del Distrito, y la segunda dirige – administra, que implica gestionar, cuidar los bienes, intereses, que aseguren el cumplimiento de las funciones del Distrito y la prestación de los servicios a que está obligado.(...)”*

Por otra parte, se encuentra lo previsto en los artículos 3<sup>2</sup> y 6<sup>3</sup> de la Ley 769 de 2002 (norma especial y posterior respecto del Decreto 1421 de 1993), donde se señalan como autoridades de tránsito dentro del territorio de su jurisdicción a los alcaldes y no a los Concejos. Teniendo en cuenta esto, se deduce que el alcalde mayor dentro de su respectiva jurisdicción tiene la facultad de expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones contenidas en la Ley 769 de 2002.

<sup>2</sup> **“Artículo 3. Autoridades de Tránsito.** <Artículo modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

*El Ministro de Transporte.*

*Los Gobernadores y los Alcaldes.*

*Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. (...)* (Subrayado fuera del texto original)

<sup>3</sup> **“Artículo 6. Organismos de Tránsito.** Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

*a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;*

*b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;*

*c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;*

*d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales; (...)* (Subrayado fuera del texto original)

Frente a este tema, y para dar claridad sobre el reparto de competencias en esta materia, es pertinente transcribir los siguientes apartes contenidos en la sentencia del 26 de abril de 2007 proferida por el Consejo de Estado, donde se explica:

*"(...)En cuanto al Concejo Distrital, que por cierto no aparece incluido en las autoridades señaladas en el artículo 10 del Decreto 170 de 2001, y en el Decreto 1421 de 1993 aparece con atribuciones genéricas y no exclusivas en materia de transporte público, cabe decir que las ejercidas por el Alcalde Mayor de Bogotá deben verse a la luz de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 en concordancia con el artículo 10 del decreto precitado, así como los artículos 313 numeral 1, de la Constitución Política y 38, numeral 1, del Decreto 1421 de 1993, y en esas circunstancias no son incompatibles ni se oponen a la atribuciones y funciones constitucionales y legales que tiene dicha Corporación Administrativa, sino que se complementan, en razón a que ésta tiene facultades reglamentarias sobre todo el Distrito Capital en sus diferentes aspectos, esto es, organizativo, funcional, fiscal, presupuestal, financiero, y que en materia de transporte público corresponde a la organización, funciones y manejo de los recursos públicos que requiera el ejercicio de las funciones de las autoridades competentes distritales en esa materia; lo cual se ve plasmado v. gr. en el Acuerdo 04 de 1999, por el cual se autorizó al Alcalde Mayor participar en la constitución de una empresa de transporte público.*

*Lo anterior significa que al Concejo le corresponde dar o definir el marco organizativo, funcional, financiero y demás aspectos relacionados con las funciones de las autoridades de transporte competentes en el Distrito, y a éstas les corresponde diseñar y ejecutar las políticas de esa actividad, lo cual implica tomar medidas más específicas y de carácter operativo o técnico para el desarrollo de esa actividad en sus diferentes modalidades, a fin de perseguir la efectividad de los principios, fines y objetivos que le fija la ley. Con todo ello, en vez de desconocerlo, se le da pleno cumplimiento al mandato del artículo 8º de la Ley 336 de 1996 cuando en lo pertinente dispone que las autoridades que pertenecen al Sector y Sistema de transporte "...ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal". (...)" (Subrayado fuera del texto original).*

En ese orden de ideas, se solicita la modificación en la redacción del mencionado artículo de manera que no se afecten las competencias propias del Alcalde Mayor anteriormente citadas y atendiendo en todo caso los lineamientos que sobre el particular haya expedido la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En lo relacionado en el artículo 3º sobre la conformación de una Comisión Interinstitucional resulta relevante precisar que para la creación de nuevas instancias de coordinación debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto Distrital 547 de 2016, *"Por medio del cual se fusionan y reorganizan las Instancias de Coordinación con fundamento en las facultades extraordinarias otorgadas al Alcalde Mayor de Bogotá por el artículo 118 del Acuerdo 645 de 2016, y se dictan otras disposiciones"*, el cual señala:



**“Artículo 7º.- Nuevas instancias de coordinación:** Los temas que en adelante deban surtir un proceso de coordinación deberán tratarse en los espacios existentes, evitando la creación de nuevas instancias de coordinación.

La creación de nuevas instancias de coordinación deberá contar con la aprobación previa de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor y la Secretaría Distrital de Planeación, cuyo trámite deberá ser gestionado por el sector administrativo interesado mediante solicitud que contenga la justificación técnica y jurídica.

**Parágrafo:** Cuando se trate de una instancia de coordinación de las Alcaldías Locales, su creación debe contar con la aprobación de la Secretaría Distrital de Gobierno, la Secretaría General de la Alcaldía Mayor y la Secretaría Distrital de Planeación, de acuerdo con los parámetros señalados en el inciso anterior”. (Subrayado fuera de texto).

Aunado a lo anterior, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección “A”, dentro del expediente 2500023410002018-01086-00 del 4 de abril de 2019, del magistrado ponente Felipe Alirio Solarte Maya, en el cual se decidió sobre unas objeciones presentadas por el acalde mayor, con ocasión a la creación de una instancia (Mesa Distrital de Seguimiento al Sistema de Salud en Bogotá), señalo lo siguiente:

*“De la Constitución política y de las normas referidas se desprende que al órgano de elección popular distrital le corresponde la fijación de la estructura administrativa, sin embargo, tal iniciativa se la reserva el gobierno municipal o distrital.*

*Así las cosas, para la sala no hay duda que el Concejo de Bogotá no tiene competencia funcional, para presentar iniciativas que promuevan la reglamentación de la estructura administrativa del Distrito<sup>4</sup>, como la que se pretende con el proyecto de Acuerdo No. 138 de 2018 “Por medio de la cual se crea la Mesa Distrital de Seguimiento al Sistema de Salud en Bogotá.*

*Tal como se puede observar, el artículo 373-6 de la Constitución Política en armonía con lo dispuesto en la Ley 136 de 1994 y el Decreto 1421 de 1993, señalan que corresponde a la Corporación de elección popular la*

<sup>4</sup> Artículo 12, Decreto 1421 de 1993.

*determinación de la estructura administrativa, **Sin embargo, su iniciativa corresponde exclusivamente al Alcalde***".

Además resulta pertinente aclarar que, en virtud de esta competencia se expidió el Decreto Distrital 185 de 2012 *"Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial"*, como la 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.

En esa medida, no habría lugar a crear otra instancia de coordinación como se plantea en el artículo 3º de esta iniciativa, por lo que se sugiere respetuosamente su eliminación.

Con respecto al artículo 5º en el cuales se asignan funciones específicas a entidades distritales, se reitera que tal competencia es exclusiva del Alcalde Mayor, de conformidad con lo previsto en el artículo 13 y 38 del Decreto Ley 1421 de 1993. Por lo anterior, se recomienda modificar su redacción y/o suprimirlos.

#### **iv) Conclusión**

En conclusión, el Concejo de Bogotá, D.C., es competente para presentar la iniciativa, sin embargo, la misma queda condicionada a: i) La verificación del contenido del artículo 2º atendiendo la política de mejora normativa con fundamento en el ciclo de gobernanza regulatoria y la supresión del componente operativo de los lineamientos allí propuestos en atención a la distribución de competencias realizadas en el Decreto 1421 de 1993 y la ley 769 de 2002; ii) La eliminación del artículo 3º por tratarse de una competencia exclusiva del Alcalde Mayor y ante la existencia de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial; iii) La modificación en la redacción y/o supresión del artículo 5º según lo contemplado en los artículos 13 y 38 del Estatuto Orgánico de Bogotá, de conformidad con los argumentos jurídicos expuestos. En todo caso, será el sector coordinador quien determine la viabilidad del proyecto de acuerdo.

## **ANÁLISIS TÉCNICO**

No se realizará análisis técnico, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo del artículo 17 del Decreto Distrital 438 de 2019 y, teniendo en cuenta que la

Carrera 8 No. 10 – 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
[www.bogotajuridica.gov.co](http://www.bogotajuridica.gov.co)  
Info: Línea 195



CO21/962806

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA  
2310460-FT-087 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

Secretaría Jurídica Distrital no debe disponer de medios, insumos y mecanismos para la implementación y ejecución de las disposiciones propuestas en el proyecto de acuerdo.

## COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Se sugieren realizar las modificaciones y/o supresiones señaladas en el acápite de análisis jurídico, según los argumentos expuestos.

## ¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

Sí \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos indique ese gasto adicional a que corresponde.

Sí \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

**VIABILIDAD DEL PROYECTO** Sí \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_ De conformidad con lo previsto en el numeral 3 del artículo 16 y el artículo 17 del Decreto Distrital 438 de 2019, y en atención al articulado propuesto, la secretaria de despacho designada como coordinadora del proyecto de acuerdo, será la principal responsable de emitir el pronunciamiento a la iniciativa propuesta, desde los aspectos jurídico, técnico y presupuestal, e igualmente, el mismo sector coordinador definirá con claridad la viabilidad o inviabilidad total o parcial de la iniciativa .

Cordialmente,

  
**IVÁN DAVID MÁRQUEZ CASTELBLANCO**  
Subsecretario jurídico distrital

  
**NICOLÁS CARDOZO RUIZ**  
Director Distrital de Doctrina y Asuntos Normativos

Proyectó: María Camila Cótamo Jaimes. Profesional Especializada Dirección Distrital de Doctrina y Asuntos Normativos  
Revisó: Nicolás Cardozo Ruiz. Director Distrital de Doctrina y Asuntos Normativos.

Rubén Darío Gallego González– Asesor (e) Subsecretaría Jurídica Distrital

Aprobó: Iván David Márquez Castelblanco. Subsecretario Jurídico Distrital.

Carrera 8 No. 10 – 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
www.bogotajuridica.gov.co  
Info: Línea 195



CO21/962806

CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA  
2310460-FT-087 Versión 01

