


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

Doctora:
LUZ ANGÉLICA VIZCAINO SOLANO
 Secretaria General de Organismo de Control
 Secretaría General
 Concejo de Bogotá D.C.
 Bogotá D.C.

CONCEJO DE BOGOTA 13-01-2025 02:48:17

Al Contestar Cite Este Nr.:2025IE468 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: 501 OFICINA 501/DIAZ MARTINEZ JUAN MANUEL

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO

OBS: PA 058 DE 2025

ASUNTO. Radicación Proyecto de Acuerdo

Respetada Doctora:

En ejercicio de las atribuciones normativas conferidas como Concejal de Bogotá, en el artículo 13 del Decreto Ley 1421 de 1993, me permito presentar el Proyecto de Acuerdo titulado **“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”**., para el trámite correspondiente.

Cordialmente,



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

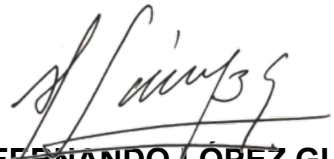
Concejal de Bogotá
 Partido Nuevo Liberalismo



RICARDO ANDRÉS CORREA MOJICA

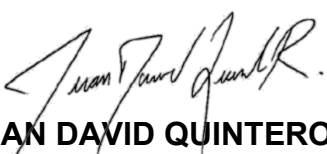
Concejal de Bogotá
 Partido Nuevo Liberalismo


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


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

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

PROYECTO DE ACUERDO No. 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”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS


1. 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.

2. ANTECEDENTES DE PROYECTOS DE ACUERDO RELACIONADOS

Este Proyecto de Acuerdo, atendiendo su objeto, no ha sido radicado en la Corporación, no obstante, existen unos proyectos con temas armónicos, a saber:

| PROYECTO DE ACUERDO | TRÁMITE |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Proyecto de Acuerdo No. 0067 de 1999: “Por el cual se dictan normas que garanticen el adecuado uso del espacio público y se establecen los derechos y deberes del peatón” | Autor: H.C. Fernando López Gutiérrez Ponentes: Hs. Cs. María Susan Roncancio González, Marino Bravo Aguilera, Ferney Lozano González, José Mora Rozo |
| Proyecto de Acuerdo No 0049 de 2010: “Por el cual se promueve la implementación del programa de inteligencia emocional en los colegios públicos del Distrito Capital” | Autores: Hs.Cs. Andrés Camacho Casado, Javier Manuel Palacio Mejía, Hipólito Moreno Gutiérrez, Martha Ordoñez Vera, Edgar Alfonso Torrado García, Orlando Parada Díaz, Maria Angélica Tovar Rodríguez, Clara Lucía Sandoval Moreno, Orlando Castañeda Serrano, Nelly Mosquera Murcia, Severo |

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

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Correa Valencia, Liliana Guaqueta de Diago.</p> <p>Ponentes: H.C. Henry Castro, Wilson Duarte Robayo, Andrés Camacho Casado</p> <p>Archivado en febrero y se solicitó desarchivo en mayo (<i>Proyecto No. 0154 de 2010</i>)</p> |
| Proyecto de Acuerdo No 0242 de 2010: “Por medio del cual se establecen talleres de inteligencia emocional en los espacio públicos, equipamientos de cultura, recreación y deporte” | <p>Autor: H.C. Edgar Alfonso Torrado García</p> <p>Acuerdo No. 452 de 2010</p> |
| Proyecto de Acuerdo No. 058 de 2021 “Por el cual se dictan lineamientos para la Política Pública de Movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, y se declara el 17 de agosto como el día del peatón | <p>Autores: Hs. Cs. Celio Nieves Herrera, Carlos Alberto Carrillo Arenas, Alvaro José Argote.</p> <p>Ponentes: Yefer Yesid Vega Bobadilla, Carlos Fernando Galán Pachón.</p> |


Los Proyectos de Acuerdo mencionados desarrollan temas con un eje temático compatible, no obstante, no se enfocan con exactitud en la gestión emocional en la vía como se pretende con el objeto del presente.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO Y ALCANCE DE LA INICIATIVA

Es latente que una de las problemáticas macro de Bogotá es la movilidad, y con ello la siniestralidad vial, problema estructural de salud pública en el cual confluyen distintas causas que, en su mayoría son evitables.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) indicó que las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo.

En ese contexto, Colombia no es ajena a esta problemática, dado sus altas cifras con respecto al problema y la tendencia presentada en los últimos años. Según cifras del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

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

el año anterior se caracterizó por un aumento de las muertes que tuvieron como causa probable el exceso de velocidad, lo cual contribuyó a la cifra de 8.032 muertos en las vías de Colombia y significó un crecimiento del 13,1% con respecto a 2021.

De acuerdo con el reporte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), se evidenció la velocidad como el factor que más incide en la letalidad de los siniestros viales. Específicamente, en los motociclistas quienes representaron el 60% de las víctimas fatales en las vías con una cifra de 4.808 muertes.

De otro lado, el peatón fue el segundo actor vial más afectado, con el 21 % de las muertes en las vías, dado que 1.715 murieron atropellados. Adicionalmente, cabe señalar que el 41% de peatones fallecidos fueron atropellados por una motocicleta. En su orden, los conductores de vehículo individual registraron 613 muertes.

Continuando con el análisis de los usuarios viales, se encontró que los transportadores de carga y los usuarios de transporte de pasajeros fallecidos representaron el 4% del total de fallecimientos del país; no obstante, estos usuarios presentaron las variaciones más altas con respecto a 2021, con aumentos de 19% (217 fallecidos) y 46 % (137 fallecidos), respectivamente.


Ahora, a nivel territorial, los departamentos con mayor incremento de fallecidos durante el 2022 fueron Bogotá, Antioquia, Córdoba y Atlántico.

Y es que las cifras de siniestralidad en Bogotá, según reciente informe de la Secretaría Distrital de Bogotá, son alarmantes, entre enero y abril de 2023 se han registrado 175 muertes en las vías.

Una de las principales causas de fallecimientos y heridos en las vías de Bogotá es la diferencia de la velocidad de los actores en las calles. De las 172 muertes, la mayoría era usuarios de motocicleta (82 casos), le siguen los peatones con 65 registros, luego 22 ciclistas y tres conductores de vehículos, la principal causa fue el exceso de velocidad en un 90 por ciento de las ocasiones.

De acuerdo con el registro que tiene la entidad desde 2015, las localidades con mayores registros de este fenómeno son Kennedy, Engativá, Suba, Puente Aranda y Bosa.

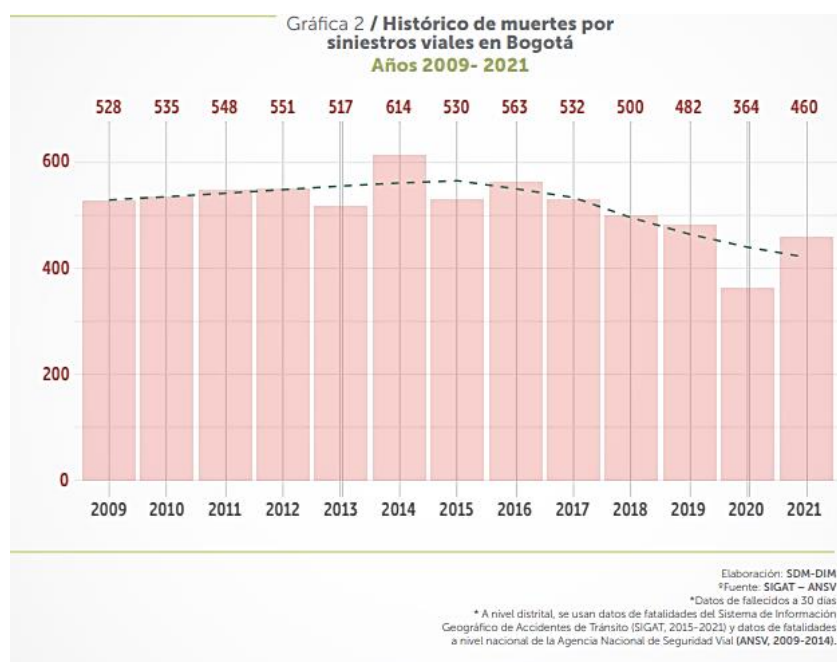
El Observatorio de Movilidad de Bogotá, entre enero y abril indicó que se registraron 7.017 lesionados entre enero y abril de 2023, de los cuales 1.640 fueron el primer mes del año, 2.010 en febrero, 1.916 en marzo y finalmente 1.451 en abril.

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

Si se agrupa por el género y edad del actor vial que resultó lesionado en ese primer lapso del 2023, en Bogotá el 65% de los heridos fueron hombres, mientras en las mujeres el porcentaje fue de 34%. Los que más resultaron heridos fueron los que están entre los 21 y los 28 años con 36%, los de 29 a 34 con 17 % y los de 35 a 44 con 16%.


Tal como lo afirmó el Secretario General de la ONU, António Guterres, “Los accidentes en las carreteras son una epidemia silenciosa y ambulante”, frase que se materializa en los datos recolectados en la última versión de Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021), análisis estadístico que arrojó la siguiente información:

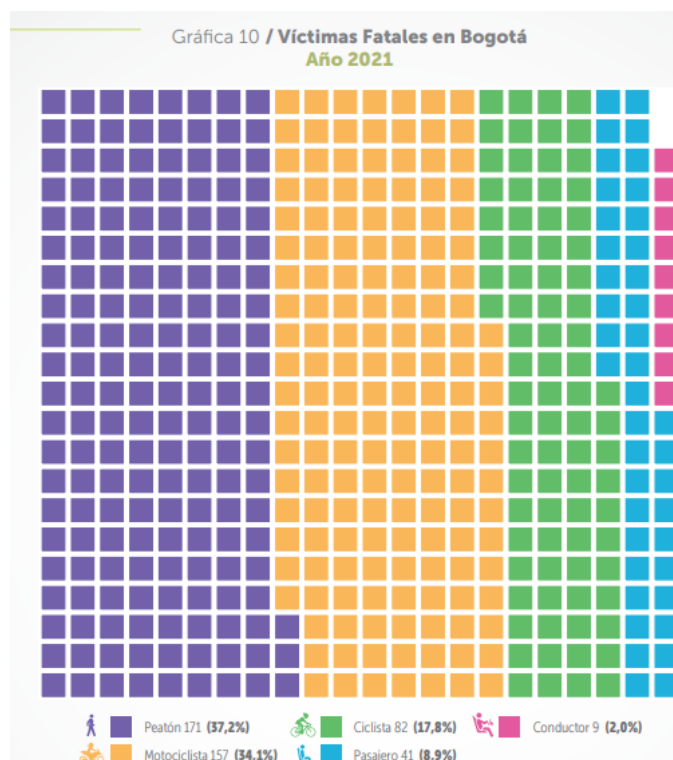
- En el 2021 fallecieron 460 personas, en Bogotá, a causa de la siniestralidad, representando una notable reducción del 4.6% respecto al año 2019, pero aumentó considerablemente en relación con el año 2020.



Gráfica extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)

- El 37% de las fatalidades fueron de peatones, seguidas de los motociclistas con un 34.1%.

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



Gráfica extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)

- Las localidades con mayor ocurrencia de siniestros viales en los últimos 7 años fueron Kennedy (11.078), Engativá (7.360) y Suba (6.929) que, en conjunto, concentraron el 32% del total de siniestros en el periodo.

Tabla 1 / Siniestros graves por localidad
Años 2015-2021

| Localidad | Siniestros Graves | | | | | | |
|--------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Antonio Nariño | 278 | 278 | 295 | 390 | 292 | 278 | 293 |
| Barrios Unidos | 494 | 471 | 417 | 611 | 516 | 330 | 389 |
| Bosa | 665 | 681 | 676 | 912 | 902 | 665 | 848 |
| Candelaria | 62 | 52 | 52 | 54 | 76 | 42 | 43 |
| Chapinero | 448 | 486 | 389 | 506 | 529 | 283 | 395 |
| Ciudad Bolívar | 643 | 650 | 585 | 655 | 740 | 547 | 603 |
| Engativá | 1.175 | 996 | 1.010 | 1.270 | 1.137 | 731 | 1.041 |
| Fontibón | 606 | 642 | 634 | 795 | 800 | 550 | 718 |
| Kennedy | 1.479 | 1.545 | 1.630 | 1.681 | 1.739 | 1.264 | 1.740 |
| Los Mártires | 387 | 421 | 405 | 481 | 442 | 297 | 390 |
| Puente Aranda | 760 | 793 | 812 | 914 | 952 | 640 | 846 |
| Rafael Uribe Uribe | 434 | 462 | 444 | 426 | 503 | 363 | 494 |
| San Cristóbal | 451 | 426 | 405 | 549 | 620 | 401 | 521 |
| Santa Fe | 323 | 360 | 357 | 461 | 441 | 251 | 360 |
| Suba | 1.059 | 994 | 959 | 1.137 | 981 | 798 | 1.001 |
| Sumapaz | | | | 1 | 2 | 2 | 2 |
| Teusaquillo | 541 | 458 | 453 | 598 | 526 | 307 | 449 |
| Tunjuelito | 398 | 424 | 389 | 433 | 517 | 358 | 419 |
| Usaquén | 708 | 690 | 684 | 830 | 799 | 513 | 576 |
| Usme | 343 | 294 | 327 | 361 | 352 | 311 | 339 |


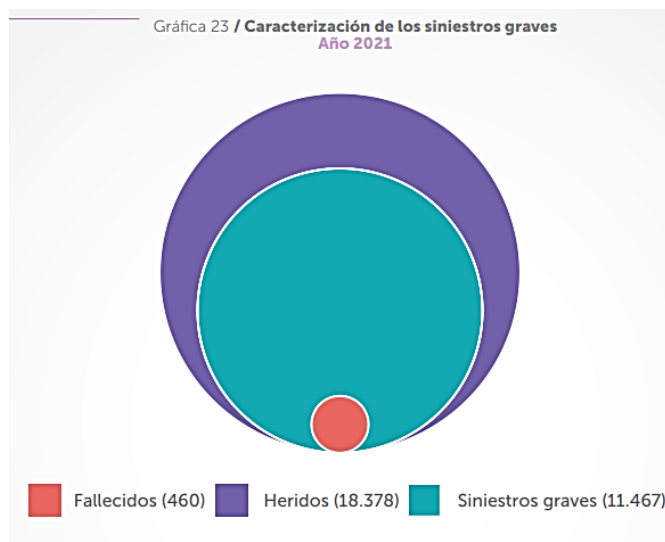
| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO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

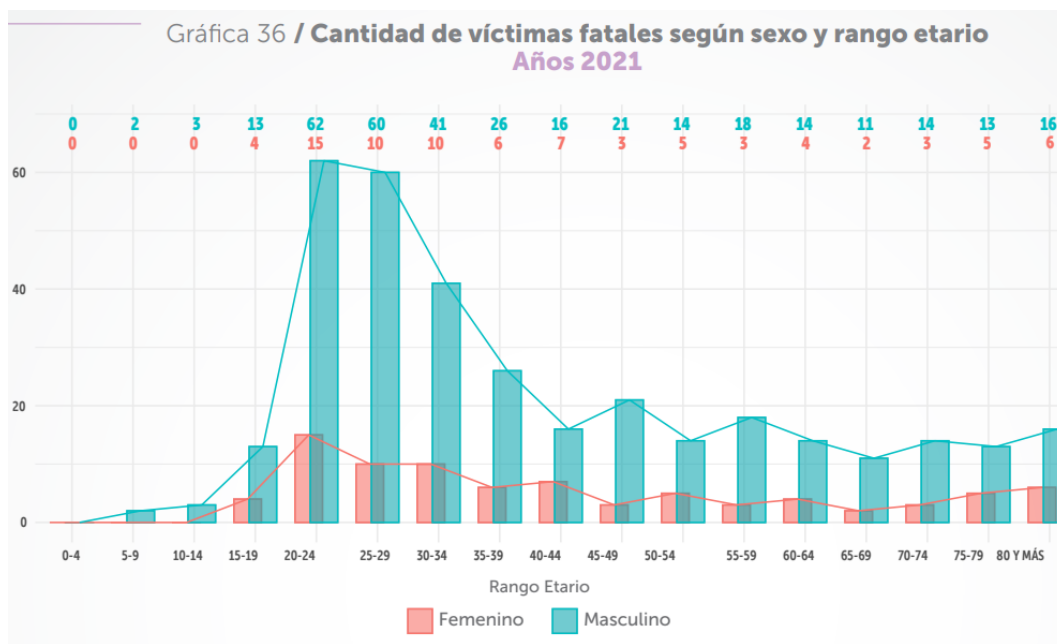
Tabla extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)

- Durante el 2021 en Bogotá se presentaron 18.378 heridos en accidentes de tránsito, es decir 50 lesionados por día, falleció una (1) persona cada 19 horas y 3 minutos, y ocurrió un siniestro grave cada 46 minutos.




Gráfica extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)

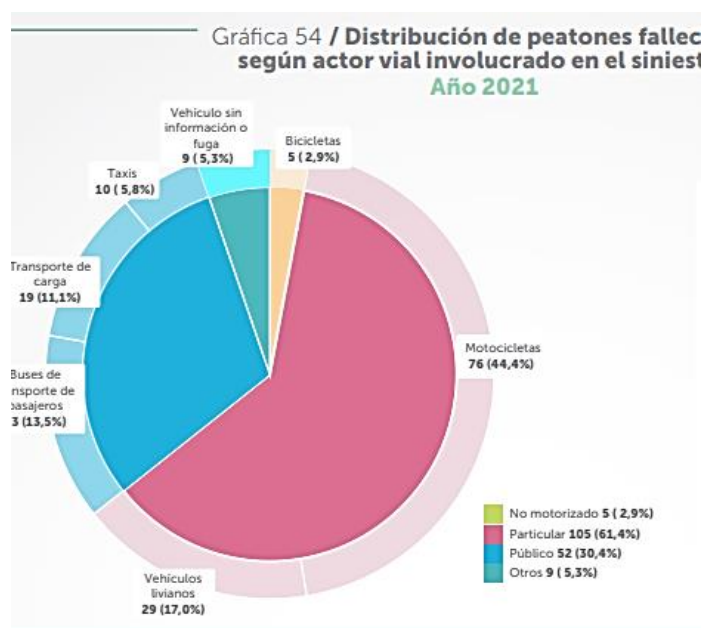
- En 2021, el 80.6% de las víctimas fatales en siniestros viales fueron hombres y el 19.4% fueron mujeres. Esto indica que, por cada mujer muerta en las vías, hubo cuatro hombres muertos.



Gráfica extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)


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

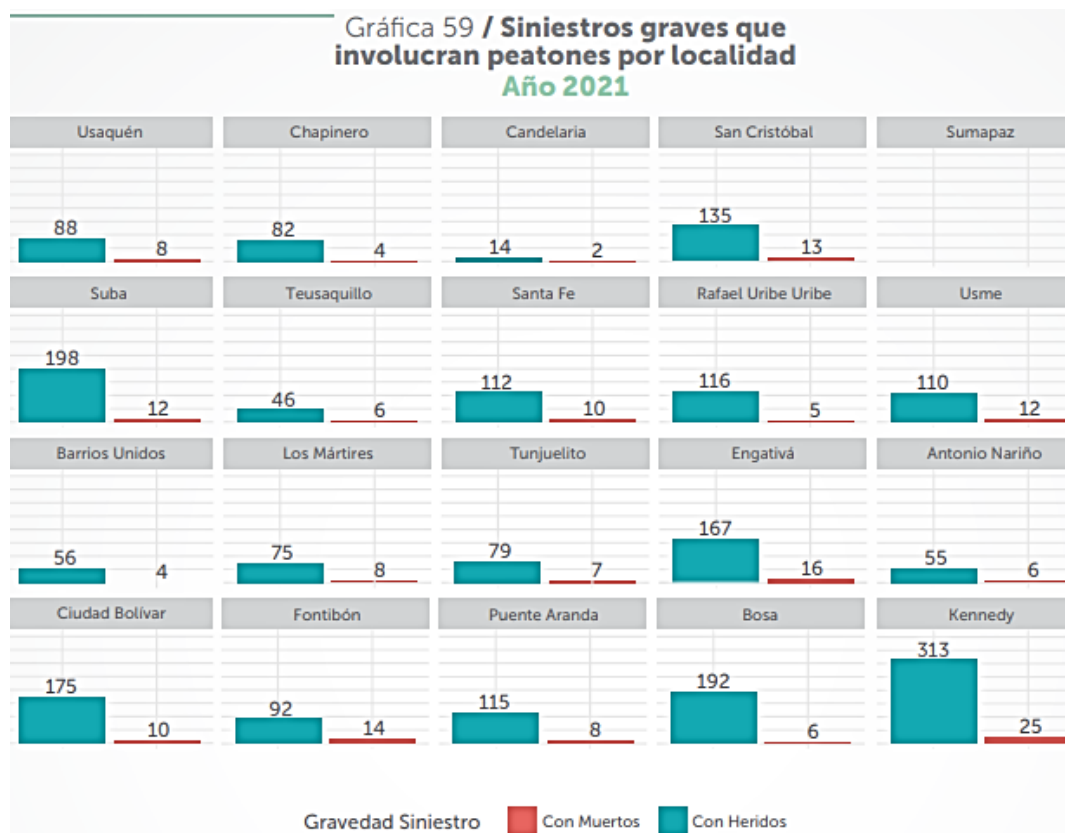
- El 51% de los peatones fallecidos ocurrieron en horario diurno, y el 61% de los peatones lesionados ocurrieron en horario diurno.



Gráfica extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)

- El 31% de los siniestros con fatalidades que involucraron peatones ocurrieron en las localidades de Kennedy, Engativá y Fontibón. 32% de los siniestros con lesionados que involucraron peatones ocurrieron en las localidades de Kennedy, Suba y Bosa.

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



Gráfica extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)

- Durante el año 2021, en Bogotá los siniestros asociados a peatones causaron la muerte a 171 peatones, 7 motociclistas, 1 pasajero de motocicleta y 1 pasajero de vehículo liviano, y lesiones a 2.468 peatones y otros 1.238 actores viales.


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

Tabla 7 / Cantidad de víctimas en siniestros asociados a peatones, según condición y vehículo de transporte
Año 2021
















| | Condición de la víctima | FALLECIDOS | LESIONADOS |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|------------|
|  | Peatón | 171 | 2.468 |
|  | Motociclista | 7 | 791 |
|  | Pasajero de motocicleta | 1 | 128 |
|  | Pasajero de liviano | 1 | 30 |
|  | Conductor de liviano | 0 | 131 |
|  | Conductor de taxi | 0 | 62 |
|  | Pasajero de transporte de pasajeros | 0 | 35 |
|  | Ciclista | 0 | 22 |
|  | Pasajero de taxi | 0 | 15 |
|  | Conductor de carga | 0 | 9 |
|  | Conductor de transporte de pasajeros | 0 | 9 |
|  | Pasajero de carga | 0 | 3 |
|  | Conductor de vehículo sin información | 0 | 2 |
|  | Pasajero de bicicleta | 0 | 1 |

Tabla extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)

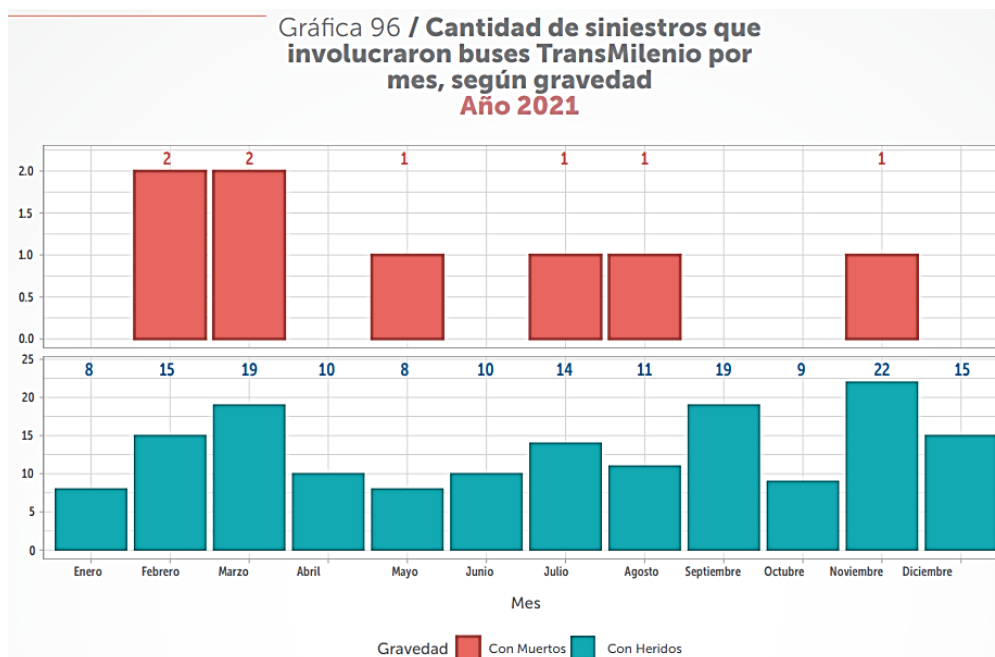
- En 2021, se tuvo reducción de fatalidades en siniestros asociados a buses del sistema TransMilenio, 6 fallecidos menos en comparación con el año 2019.



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

Gráfica extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)


- En Bogotá durante 2021, hubo 168 siniestros graves que involucraron buses de TransMilenio, de los cuales 8 siniestros tuvieron víctimas fatales y 160 siniestros tuvieron personas lesionadas.

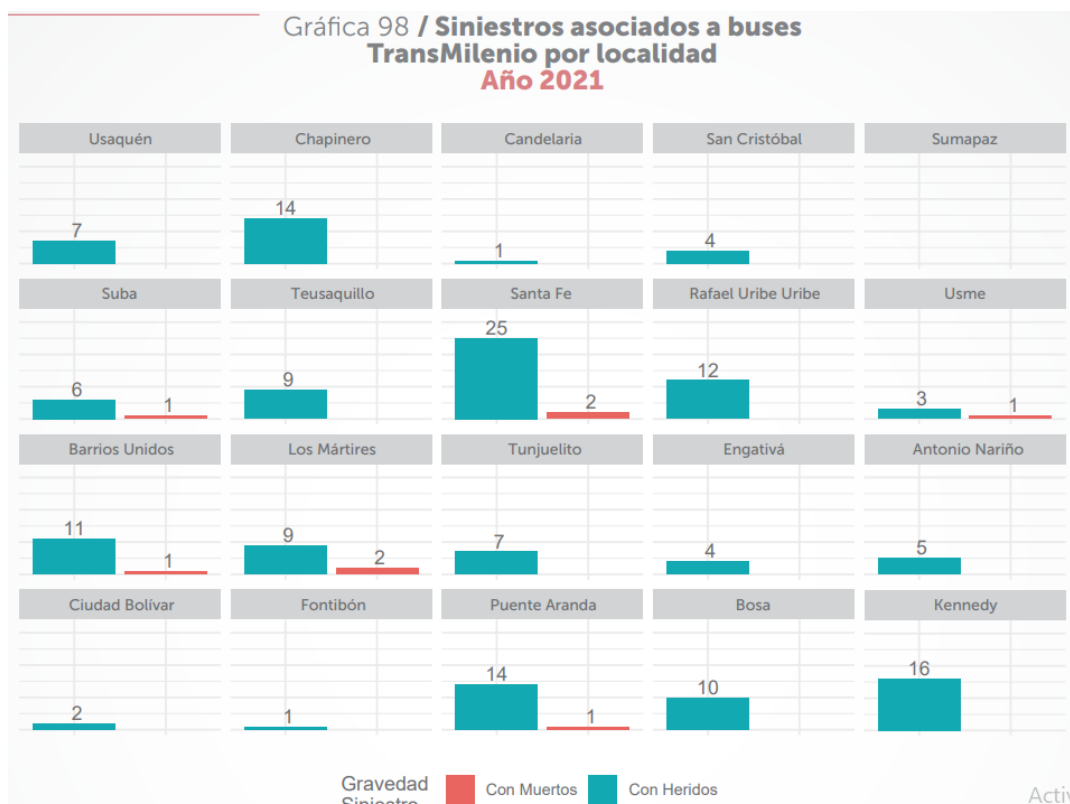


Gráfica extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)

- Los siniestros con fallecidos que involucran buses de TransMilenio se registraron en 6 localidades: Santa Fe, los Mártires, Suba, Barrios Unidos, Usme y Puente Aranda.

El 43% de los siniestros con lesionados que involucran buses de TransMilenio se registraron en 4 localidades: Santa Fe, Kennedy, Puente Aranda y Chapinero.

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




Gráfica extraída del Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá (2021)

Según cifras del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) el año anterior se caracterizó por un aumento de las muertes que tuvieron como causa probable el exceso de velocidad, lo cual contribuyó a la cifra de 8.032 muertos en las vías de Colombia y significó un crecimiento del 13,1% con respecto a 2021.

De acuerdo con el reporte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), se identificó la velocidad como uno de los factores que más incide en la letalidad de los siniestros viales. De manera particular, los usuarios de moto representaron el 60 % de las víctimas fatales en las vías al registrar 4.808 muertes.

Además, en siete de cada diez fallecimientos por siniestros viales estuvo involucrada al menos una motocicleta, y el 36% de los fallecimientos de motociclistas se generaron por choques contra objetos fijos, volcamientos, caída a precipicio o incendio. Estas clases de siniestros pueden estar asociados con la falta de experiencia y pericia de los conductores al momento del siniestro vial.

De otro lado, el peatón fue el segundo actor vial más afectado, con el 21 % de las muertes en las vías, dado que 1.715 murieron atropellados. Adicionalmente, cabe señalar que el 41% de peatones fallecidos fueron atropellados por una

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

motocicleta. En su orden, los conductores de vehículo individual registraron 613 muertes.

Continuando con el análisis de los usuarios viales, se encontró que los transportadores de carga y los usuarios de transporte de pasajeros fallecidos representaron el 4% del total de fallecimientos del país; no obstante, estos usuarios presentaron las variaciones más altas con respecto a 2021, con aumentos de 19 % (217 fallecidos) y 46 % (137 fallecidos), respectivamente.

El informe también destaca que el único actor vial que tuvo una disminución en las cifras fue el ciclista (-5 %) al registrar 437 víctimas fatales. En lo que tiene que ver con diciembre, perdieron la vida en las vías 760 personas, 138 fallecidos más que la cifra registrada en el mismo mes de 2021, convirtiéndose en el mes con mayor cantidad de víctimas fatales.


Estas cifras plantean un panorama alarmante en términos de salud pública, representa un reto para el distrito, y sin duda para cada bogotano, ya que la seguridad vial es un tema de corresponsabilidad.

Lo cual nos debe estimular la necesidad de generar en nuestra población una conciencia de prevención alrededor de esta problemática social; todas estas personas en su condición bien sea de conductores, pasajeros y acompañantes o peatones, las cuales cada día pierden o cambian sus vidas radicalmente, necesitan saber que tanto el Estado, como los empresarios y la ciudadanía en general, están dispuestos a generar una cultura del respeto y acatamiento de las normas, para evitar que hechos de esta naturaleza se vuelvan a presentar.

Puede afirmarse que gran parte de la solución a esta problemática estructural depende de las prácticas adecuadas de conducta social, hábitos y sin duda, el manejo de las emociones, además de estilos de educación desde la infancia, basados en el ejercicio consciente de valores esenciales como el respeto, la tolerancia y la convivencia.

Sin embargo, estos no llegan por sí solos, dependen, al menos en una buena parte, del conocimiento alrededor del tema y del regreso a la sensibilidad por el mismo. Y con sensibilidad enfatizamos en el estado anímico y la influencia de este en nuestra acciones diarias o cotidianas.

En la actualidad, se concibe en términos de emoción, un estado de cambio emocional, generalmente provocado por una situación que puede ser amenazante, frustrante o simplemente activadora para el sujeto que se manifiesta de diferentes formas. Conceptualmente, las emociones se pueden dividir en tres niveles: en un primer nivel estarían lo que conocemos como emociones momentáneas o reacciones emocionales; en las que son conductas

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


que se manifiestan efímeramente como reacción a los eventos. Y en los niveles más bajos serán los estados de ánimo, estados emocionales duraderos que resultan de los efectos acumulativos de las emociones transitorias. Implícito en ambas capas y siempre presente está la personalidad y el comportamiento que a menudo se manifiesta cuando no estamos sometidos por una emoción o estado de humor; Además del estado de ánimo estaría el temperamento, que es una preparación para evocar cierta emoción o humor que hace que las personas se sientan ofendidas o avergonzadas y además del temperamento se considera un trastorno del estado de ánimo a largo plazo que incluyen la depresión y la ansiedad crónica. (Alonso, et al., 2006).

En muchos casos los investigadores están de acuerdo en que una gran parte de la conducta humana, se crea a partir de sentimientos que son una respuesta a los cambios fisiológicos presentes y a las condiciones del ambiente, es decir, que las emociones hacen gran parte del equipo biológico y la capacidad emocional para responder es innata y universal, es así, como la diversidad en la cultura es manifestada en las diferentes respuestas de la estimulación, (Scherer, 1987, citado en Mesa, 2015).

En gran parte de las investigaciones que existen sobre emociones se han centrado en las poco agradables o molestas, las cuales, todos conocen porque en más de una situación han causado un perjuicio para la sociedad. Esta es la razón de que en estos momentos se conozca más de trastornos mentales que de salud mental. Sin embargo, existe un renovado interés por lo que se conoce como emociones positivas ya que el conocimiento de las emociones positivas permitirá derivar grandes beneficios del conocimiento, comprensión y uso práctico de las emociones placenteras necesarias para motivar. (Ekman, 2004).

Es por ello que la cotidianeidad de movilizarnos por nuestra sociedad lleva intrínseca la necesidad de hablar de una inteligencia emocional, entendida esta como la capacidad de las personas para reconocer las propias emociones y los sentimientos de los demás, motivar y manejar de manera adecuada las relaciones, es decir, regularlas apropiadamente teniendo estrategias de afrontamiento buenas en situaciones que sean estresantes, lograr autogenerar respuestas para ser conscientes de este estado de ánimo, implicando habilidades sociales, comunicación, empatía, respeto, y asertividad para manejar competencias y así adoptar comportamientos que generan bienestar.

Ahora, las emociones como: miedo, tristeza, ira, desinterés, aversión, interés, sentirse ante un reto o dificultad, preocupación, autocontrol, atracción (aproximación), sentirse ridículo, angustia, afán, bloqueo emocional y vergüenza, son un comportamiento de riesgo en un conductor accidentado o infraccionado

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

por la conducta errática que los sujetos manifiestan a la hora de prevenir la accidentalidad en cualquier instancia: como peatón, conductor, ambulante, etc, (Bisquerra, 2000, citado en Alonso, et al., 2006).

Una emoción puede llegar a conseguir una respuesta inconsciente de un individuo, en esta teoría se habla que en una sobrecarga de emociones se muestra una reacción irracional cuyas consecuencias no dan valor a la vida propia y por consiguiente a la de los demás, (Redorta, et al., 2006, citado en Alonso, et al., 2006).

Así, el estudio “Conducción Zen. Emociones, decisiones y conducción”, realizado por Prevensis y galardonado con el Premio Seguridad Vial por la patronal del seguro Unespa, avisa que no somos capaces de controlar nuestras emociones conduciendo e informa que sólo siete de cada cien conductores mantienen un control emocional correcto y equilibrado al volante.


La muestra ha sido realizada midiendo el impacto real de las emociones en la conducción en más de mil voluntarios en doce ciudades españolas, su nivel de activación en situaciones de estrés y los elementos que reducen su atención e inciden directamente en el riesgo de sufrir un accidente de circulación.

Lo que queda claro es que un conductor inestable emocionalmente se arriesga a tomar decisiones erróneas. Para la conducción Zen: *“cuando conduces también percibes tu entorno; tienes conciencia del coche, de la carretera y de los otros vehículos. Recoges datos con objetividad y nos analizas para poder decidir. El Zen Driving trata de añadir algo más que tú casi siempre pasas por alto: la percepción de ti mismo”*.

A esto debe sumarse que conducir es una actividad peligrosa que, además, es incompatible con la realización simultánea de cualquier otra actividad, está demostrado que en determinadas condiciones se canaliza el estado de ánimo desfavorable a través de la conducción. La actitud al volante puede convertirse en agresividad, uno de los mayores enemigos de la seguridad vial.

Conducir en un estado de ira, ansiedad, miedo o tristeza desemboca en una actitud peligrosa para conducir, ya que provoca falta de concentración, conducción agresiva e incapacidad para tomar decisiones correctas.

Y ahí radica la importancia de cualquier proceso de formulación de políticas públicas tendientes a plantear estrategia de seguridad vial, concebida como una respuesta a estas problemáticas, en procura de formar, informar y sensibilizar con metodologías participativas, a todos los ciudadanos, implementando estrategias llamativas y con información de carácter práctico y formal.

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

Con lo anterior se pretende empoderar las distintas dependencias distritales competentes, la ciudadanía y organizaciones privadas en priorizar la autogestión y cambios preventivos frente a la forma de asumir y practicar la conducta social en relación con la movilidad, es decir, asumir la cultura de la movilidad segura.

4. MARCO NORMATIVO

4.1. 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.

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

4.2. Ámbito Nacional

- La Constitución Política de Colombia de 1991

Artículo 2º

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 11º

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 24º

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 82º

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

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


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


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

- **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.”

4.3. Ámbito Distrital


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

- **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** 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*

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

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”*

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

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

El Concejo de Bogotá, es competente para presentar esta iniciativa, en virtud de la facultad otorgada en el Estatuto Orgánico de Bogotá, D.C. Decreto Ley 1421 de 1993, artículo 12, numeral 1:

Artículo 12. Atribuciones. *Corresponde al Concejo Distrital el adecuado cumplimiento 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”.*

Adicionalmente deberán tenerse en cuentas otras disposiciones normativas que igualmente facultan al Concejo de Bogotá para presentar este tipo de iniciativa:

El artículo 313 de la Constitución Política establece que corresponde a los concejos:


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

En el artículo 13 Decreto Ley 1421 de 1993 se establece que:

“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. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario”.*

Finalmente, en el **Acuerdo 741 de 2019** - Reglamento Interno Concejo de Bogotá D.C., establece:

“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*

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

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.*

7. IMPACTO FISCAL

El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, establece:


“Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes. No obstante, ante el cambio de Administración Distrital y consecuentemente los incrementos presupuestales para este año, no se ocasionará directamente la creación de una nueva fuente de financiación.

8. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

La integridad de la vida de todos los distintos actores viales al movilizarse debe considerarse innegociable, inaplazable, y fundamental, una vez se masifique dicha concepción se logrará una real transformación cultural y social.

El transformar los comportamientos, hábitos, y propender por una gestión emocional asertiva es un proceso largo que requiere compromisos integrales, puntuales y compartidos, en donde el actor vial, con esfuerzo colectivo, sea fortalecido pedagógicamente con distintas estrategias dirigidas al manejo de las

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

emociones, liderada por autoridades distritales, nacionales, sector privado, y, sin duda, integrado por la autoregulación del ser humano como actor vial.

Es así, y teniendo en cuenta las cifras mencionadas, como se evidencia que uno de los factores emocionales más comunes es el estrés provocado por innumerables factores, incluida la propia conducción, la congestión vehicular, la imprudencia de otros actores viales, la afectación de la malla vial, los tiempos de distancia, los cuales interfieren directamente en la mente del conductor, motociclista, peatón, etc, y un actor vial en estado de estrés soporta mayor nivel de ansiedad y nerviosismo, por lo que toma decisiones precipitadas y, en la mayor parte de las ocasiones, erróneas. Las consecuencias de estas decisiones erróneas pueden ser traumáticas.

Todas estas perturbaciones emocionales provocan en la persona que se moviliza una alteración en la percepción del riesgo; el nivel de riesgo percibido se reduce y esto provoca que aumente el nivel de riesgo aceptado.


En la movilidad no solo es importante el estado de los conductores, el resto de las personas que comparten la vía, o espacio público, son fundamentales en la creación de buen ambiente, puesto que durante los trayectos también son protagonistas del tráfico e influyen en el estado de ánimo general.

Y un ejemplo claro es la agresividad, la cual puede aparecer por una discusión entre pasajeros y conductores y no se debe olvidar que esta es uno de los grandes enemigos de la seguridad en la conducción. Este sentimiento de agresividad puede incluso trasladarse hacia otros actores viales con el consiguiente aumento de la peligrosidad, puesto que se comparte el riesgo generado.

Cuando se conduce es necesario poner en práctica valores que permitan una buena convivencia: la empatía, la educación y la colaboración con el resto de las personas. Esta actitud genera un clima de seguridad palpable y que envuelve a todos los actores de las vías de circulación.

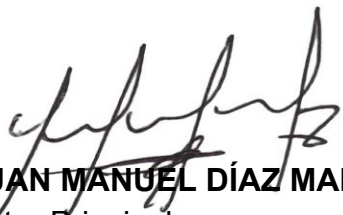
Es por ello que una concientización entorno a la seguridad vial como responsabilidad de todos, una guía permanente y periódica de autogestión de emociones desde el inicio del proceso de autorización para la conducción vehicular, sensibilización a través de las TICS que incentiven una cultura ciudadana, etc.


En la medida en que en cada una de las entidades distritales, empresas, y Bogotanos inicie un proceso de empoderamiento de sus emociones y


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


sentimientos, de concientización, la adopción de conductas alineadas al respeto de las normas y se priorice la vida en la vía, se podría alcanzar una convivencia armónica, la cual se proponga mitigar la ocurrencia de accidentes, prevenir la accidentalidad y mortalidad, mejorar la eficiencia del sistema de transporte, consecuentemente incrementar la fluidez en la movilidad, reducir los costos deducibles de pólizas y redirigirlos a capacitaciones y campañas pedagógicas, disminución de tiempos de viajes, y el aumento en la calidad del transporte público.

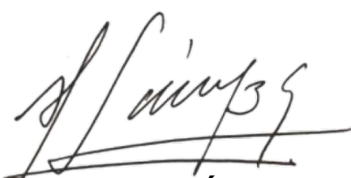
Cordialmente,


JUAN MANUEL DÍAZ MARTÍNEZ
 Autor Principal
 Concejal de Bogotá
 Partido Nuevo Liberalismo

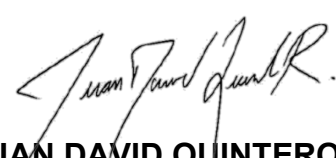

CRISTINA CALDERÓN RESTREPO
 Concejal de Bogotá
 Partido Nuevo Liberalismo

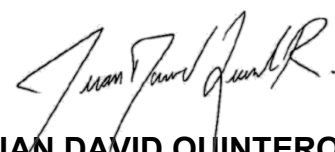

JESÚS DAVID ARAQUE MEJÍA
 Concejal de Bogotá
 Partido Nuevo Liberalismo



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

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

PROYECTO DE ACUERDO No. __ 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”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.


En uso de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por los numerales 1, y 3° del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1º. 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.

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.


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

- 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 Campín.
- 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 Secretaria Distrital de Movilidad y Secretaria 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.

Artículo 3°. En un término no mayor a tres (03) meses a partir en la entrada en vigor del presente acuerdo la Secretaria Distrital de Movilidad liderará un comité interinstitucional conformado por la Secretaria 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.

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.

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.

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

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.

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.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Presidente

Secretaria General de Organismo de Control

Carlos Fernando Galán Pachón
Alcalde de Bogotá