



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XX - N° 154

Bogotá, D. C., lunes, 4 de abril de 2011

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 10 DE 2010 SENADO

por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía se dictan otras disposiciones.

CONSIDERACIONES

1. Objeto y contenido del proyecto de ley

Como lo señalan los autores en la exposición de motivos de este proyecto de ley, lo que se pretende es dar inicio a todo un proceso para generar en los ciudadanos, actores todos de la vía, hábitos, comportamientos y conductas seguras, de tal manera que, aunado al conocimiento y respeto sobre las normas y señales de tránsito, se logre en el país la consecución plena de la seguridad vial, medible de manera sencilla en la reducción de víctimas o lesionados derivados de siniestros de tránsito. Lo que pretende el proyecto es crear cada vez mayor conciencia en la necesidad del autocuidado que debemos observar en la vía, ampliando la cantidad de personas y organizaciones comprometidas consigo mismas y con la comunidad, contribuyendo a formar una nueva generación de colombianos con mayores niveles de cultura vial.

El objeto de esta norma es fundamental tanto para la convivencia ciudadana como para el desarrollo urbanístico sostenible de nuestras ciudades, donde la accidentalidad en la vía va en aumento, pese a los esfuerzos de las autoridades para evitarlo.

Un estudio reciente del Fondo de Prevención Vial (FPV), revela que mientras ocho de cada diez colombianos, cree que la seguridad vial es importante, esta no aparece como un problema grave en las ciudades ya que se sitúa en el puesto cinco, después de problemas como el desempleo,

inseguridad, pobreza y vías en mal estado, por lo cual la educación sobre el uso adecuado de la vía, ha quedado relegada a un segundo plano. (Primer estudio de comportamiento y seguridad vial-junio 2009-Fondo Promoción Vial). Se anexa en PDF a este informe.

El estudio revela que la mayor parte de los accidentes en la vía se deben a falta de cultura vial, a la falta de control sobre las emociones que expresan peatones y conductores y por supuesto al irrespeto de las normas de tránsito. Lo anterior, sumado al hecho de que hoy los accidentes de tránsito son la octava causa de muerte de los colombianos, obliga al Senado de la República a legislar sobre esta materia, más si comprendemos que si no actuamos ahora, los accidentes de tránsito se convertirán en la quinta causa de muerte de los colombianos en las próximas dos décadas, según estudio de la Cruz Roja Internacional citado por los autores de este proyecto de ley, en la exposición de motivos.

2. Marco jurídico del proyecto

Se trata de una iniciativa legislativa presentada por los senadores Alexandra Moreno P., Manuel Virgüez P. y Carlos Alberto Baena L. y la Representante a la Cámara Gloria Stella Díaz O. con fundamento en la Ley 5ª de 1992, que se propone la modificación de tres leyes de la República, a saber: Ley 30 de 1992, que regula la Educación Superior; Ley 115 de 1994, Ley General de Educación; y Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, para definir como obligatoria la enseñanza en educación vial en todos los niveles. Considero que esta iniciativa está ajustada a las facultades que la Constitución y la ley, les ha asignado a los honorables autores de este proyecto.

3. Antecedentes

Los vehículos a motor están ligados al desarrollo urbano y a la vida de las personas que integran los conglomerados ciudadanos, pero son también los causantes de múltiples problemas entre los cuales se destacan la accidentalidad y la contaminación ambiental. Como lo señalan los autores del proyecto de ley, en las zonas urbanas existen varios factores que contribuyen al aumento del riesgo de traumatismos causados por el tránsito: elevadas concentraciones de vehículos, mezcla del tráfico (diferentes tipos de usuarios de las vías de tránsito compartiendo el mismo espacio vial), infraestructuras precarias y planificación urbana inadecuada. Asimismo, la mayor parte de la contaminación generada por los vehículos a motor se produce en las zonas urbanas.

En consecuencia, el impacto de este fenómeno se expresa en la vía pública y conductores, peatones y pasajeros, son sus actores. Problemas que antes veíamos como simples querellas de tránsito, se han convertido en las últimas décadas en un creciente e importante problema para la salud pública y la mayoría de las muertes e incapacidades generadas en accidentes de tránsito en el mundo, se producen en los países de ingresos medios y bajos, que no han logrado generar una adecuada cultura vial. Es decir, estamos ante un problema sobre el cual el Senado de la República debe actuar para contribuir a generar una nueva cultura vial en los colombianos y este proyecto de ley se inscribe en esa perspectiva. La exposición de motivos de este proyecto de ley, hace un exhaustivo análisis de los efectos de la accidentalidad vial en el mundo y especialmente en Colombia y concluye que la falta de cultura vial es una de las causas para que este fenómeno tienda a crecer si no actuamos pronto para evitarlo. Por tal motivo culminó mi informe de ponencia con la siguiente proposición:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Crecimiento urbano acelerado y salud pública

La urbanización se extiende por todas las partes del mundo. Por ello, el pasado 7 de abril, la Organización Mundial de la Salud determinó que el Día Mundial de la Salud 2010 se centraría en la urbanización y la salud. Este tema fue seleccionado porque existe desde hace algunos años una voluntad de estudiar y reconocer los impactos y efectos que tienen los procesos de urbanización tanto en la salud colectiva, a escala mundial, como en la salud de cada una de las personas.

Una de las principales observaciones que se tienen respecto del crecimiento urbano es que “*prácticamente todo, en los próximos 30 años, tendrá lugar en las zonas urbanas. Esto significa que el aumento del número de habitantes de ciudades será uno de los problemas sanitarios mundiales más importantes del siglo XXI*”¹.

Según la Organización Panamericana de la Salud, actualmente, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades. En el 2030, seis de cada diez personas residirán en ciudades, incrementándose hasta siete de cada diez en 2050. Ahora bien, señala el organismo internacional que “*la urbanización no planificada puede agudizar una crisis humanitaria existente y tiene consecuencias para la seguridad sanitaria de las ciudades, así como para la seguridad de sus habitantes*”².

En un informe de la misma organización se concluye que el ritmo de crecimiento de la urbanización en las últimas décadas ha sido abrumador. Basta con observar el ejemplo para una ciudad que ha crecido de uno (1) a ocho (8) millones de habitantes: “*En Londres, este crecimiento se produjo en unos 130 años. Bangkok experimentó un crecimiento similar en 45 años. En Seúl, tan solo se produjo en 25 años*”³. Otros datos bien significativos aportados por el informe con los siguientes:

1. Solo entre 1995 y 2005, la tasa de crecimiento de la población urbana de los países en desarrollo fue de 1,2 millones cada semana o unas 165.000 personas cada día.

2. La mayor parte de este rápido crecimiento tendrá lugar en las ciudades de entre 1 y 10 millones de habitantes; no se trata de una cuestión que simplemente afecte a las megaciudades.

3. Especialmente en los países de ingresos bajos, la urbanización ha crecido más rápido que la capacidad de los gobiernos para construir infraestructuras básicas que hagan las ciudades seguras, gratificantes y sanas. (Subrayado fuera de texto).

4. Desigualdades sanitarias crecientes en todas las ciudades

5 La presencia y el alcance hasta el que se encuentran desigualdades sanitarias en todas las ciudades es especialmente preocupante.

6. Tanto en los países de ingresos elevados como en los de ingresos medios y bajos las diferencias de esperanza de vida entre los habitantes de una misma ciudad son significativas.

7. Los datos sobre los resultados sanitarios en materia de salud infantil, procedentes de 47 países, muestran una mayor desigualdad socioeconómica en las áreas urbanas que en las rurales⁴.

En desarrollo de lo anterior, el Organismo de Salud hace un importante llamado de atención frente a los determinantes sanitarios. Entre sus postulados, indica que los resultados sanitarios están determinados por condiciones y factores ambientales, sociales y de infraestructura física sobre

² *Ibid.*

³ Algunos datos y tendencias sobre la urbanización y la salud. Información extraído del informe realizado por la Red Experta sobre Medios Urbanos, la Comisión sobre Determinantes Sociales de la Salud de la OMS, los informes de ONU-Hábitat y otros estudios mundiales. Tomado de http://new.paho.org/col/index.php?option=com_content&task=view&id=591

⁴ *Ibid.*

¹ http://new.paho.org/col/index.php?option=com_content&task=view&id=589&Itemid=259

los que se puede influir positivamente. Entre ellos, enumera los siguientes:

- Como ejemplo de estos determinantes se pueden citar; entre otros, el agua y el saneamiento, la calidad del aire, de vida y de las condiciones de trabajo, y el acceso a los servicios y los recursos.

- La urbanización no planificada, especialmente en el mundo en desarrollo, se ha visto acompañada por el constante crecimiento de los suburbios y los barrios marginales.

- Uno de cada tres residentes urbanos vive en los suburbios, es decir, en total 1000 millones de personas en todo el mundo.

- Con el incremento de la población en las ciudades, las condiciones y los factores que determinan los resultados sanitarios se convierten, más que nunca, en un problema que hay que afrontar.

- Los innumerables factores y condiciones existentes en los medios urbanos hacen de la urbanización una fuerza tan poderosa que es, en sí misma, uno de los elementos principales que determinan la salud pública en el siglo XXI⁵.

Concluye señalando que “si estos factores subyacentes no se abordan ahora, tanto los costos sanitarios como los posibles problemas de seguridad de las personas subatendidas en todas las ciudades podrían ser cada vez mayores”⁶.

Dentro del citado estudio, se encuentra un espacio reservado para el tema del tránsito y la salud. En este acápite, las principales observaciones son:

1. Los accidentes de tráfico, la contaminación del aire, los gases de efecto invernadero que provocan el cambio climático, el ruido y la inactividad física son todo consecuencias del transporte por carretera que tienen importantes efectos en la salud de las poblaciones.

2. El aumento durante años del transporte por carretera siempre ha supuesto una gran carga de morbilidad asociada no solo a los traumatismos causados por el tránsito, sino también a las enfermedades respiratorias debidas a la contaminación del aire y a la reducción de la actividad física.

3. En las zonas urbanas existen varios factores que contribuyen al aumento del riesgo de traumatismos causados por el tránsito: elevadas concentraciones de vehículos, mezcla del tráfico (diferentes tipos de usuarios de las vías de tránsito compartiendo el mismo espacio vial), infraestructuras precarias y planificación urbana inadecuada. Asimismo, la mayor parte de la contaminación debida a los vehículos de motor se produce en las zonas urbanas.

4. Los traumatismos causados por el tránsito destacan por ser un creciente e importante problema para la salud pública relacionado con el transporte, y la mayoría de muertes debidas a este tipo de traumatismos se producen en los países de ingresos medios y bajos.

5. Prácticamente la mitad de los fallecidos por accidentes de tráfico son peatones, ciclistas o usuarios de vehículos de dos ruedas, es decir, los usuarios de las vías de tránsito vulnerables y en mayor riesgo que aquellos que utilizan automóviles. (Subrayado fuera de texto).

6. Actualmente, los traumatismos causados por el tránsito ocupan el noveno puesto entre las principales causas de mortalidad y problemas de salud y, a menos que se tomen medidas inmediatas y sostenidas, en 2030 habrá llegado a la quinta posición. (Subrayado fuera de texto)⁷.

En otro documento titulado *Afrontar los retos: Medidas para forjar un próspero entorno urbano*, el mismo organismo internacional pone de presente su preocupación en el sentido de que si el ritmo observado de urbanización continúa así, terminará planteando problemas agudos de carácter social, sanitario y ambiental, de magnitudes *sin precedentes en la historia de la humanidad*. Entre otras áreas clave de intervención necesaria, resaltamos las siguientes:

- Planificación urbana que promueva comportamientos saludables y seguridad. Los gobiernos locales y la sociedad civil pueden diseñar zonas urbanas para fomentar la actividad física invirtiendo en el transporte activo; promoviendo la alimentación sana con la gestión de la disponibilidad y el acceso a los alimentos frescos; y reduciendo la violencia y la delincuencia con un buen diseño ambiental y control reglamentario que incluya la gestión del número de puntos de venta de alcohol. (Subrayado fuera de texto).

- Gestión urbana participativa. Deben establecerse mecanismos de gestión locales y participativos que permitan que comunidades y gobiernos locales colaboren en la construcción de ciudades más sanas y seguras. (Subrayado fuera de texto)⁸.

Este crecimiento de la urbanización termina convirtiéndose en un laboratorio de salud urbana que requiere, por supuesto, implementar medidas para garantizar la seguridad de las personas en todos los aspectos, en nuestro caso y de especial interés, en materia de seguridad vial, dado que las estadísticas de siniestralidad vial son altamente preocupantes.

Contexto mundial de siniestralidad vial

El contexto mundial de siniestralidad vial está caracterizado por cifras alarmantes. Así se concluye luego de revisar los recientes informes presentados por importantes organismos de carácter supranacional: el primero de ellos, la Organización Mundial de la Salud. El otro, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Vale advertir de antemano que ya en 2003, la OMS en su informe sobre la salud mundial, calificó como “*epidemia oculta*

⁷ *Ibid.*

⁸ *Afrontar los retos: Medidas para forjar un próspero entorno urbano.* Organización Panamericana de la Salud. Tomado de http://new.paho.org/col/index.php?option=com_content&task=view&id=592

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

mundial”⁹ la situación de traumatismos por siniestralidad vial, a la vez que la enmarcaba como una “amenaza creciente”.

Ahora bien, del primer documento que referimos, titulado *Informe sobre la situación mundial⁹ de la seguridad vial*, de la Organización Mundial de la Salud, las principales conclusiones obtenidas mediante una encuesta aplicada en 178 países, son las siguientes:¹⁰

- Caracteriza la siniestralidad vial como una epidemia que sigue aumentando.
- Anualmente fallecen 1,2 millones de personas en las vías de tránsito del mundo.

• Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales.

• Los países de ingresos bajos y medianos tienen tasas más altas de letalidad por accidentes de tránsito (21,5 y 19,5 por 100.000 habitantes, respectivamente) que los países de ingresos altos (10,3 por 100.000).

• Más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo.

• Cerca de la mitad de las personas que fallecen como consecuencia de siniestros de tránsito son peatones, ciclistas o “usuarios de vehículos de motor de 2 ruedas”. Estos son conocidos como usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

• En muchos países la adopción y aplicación de códigos de circulación parecen insuficientes.

• Solamente el 15% de los países tiene una legislación que pueda considerarse integral en cuanto a su alcance.

• Solamente una tercera parte de los países cuenta con una estrategia nacional de seguridad vial que está respaldada por el Gobierno, incluye metas específicas y dispone de fondos asignados para su puesta en práctica.

• Solamente el 22% de los países dispone de información sobre la magnitud del problema de los traumatismos por siniestralidad vial, sobre los costos resultantes para su sector de salud o para su economía nacional, y sobre los datos requeridos para vigilar y evaluar con precisión las intervenciones.

• Las pérdidas mundiales a causa de los traumatismos por siniestralidad vial se estiman en US\$518,000 millones y cuestan a los Gobiernos entre el 1% y el 3% del producto nacional bruto.

También se destaca que los traumatismos causados por siniestros de tránsito ocupan los primeros lugares entre las principales causas de muerte (20) para los grupos de edades entre los 5 y los 44 años, así:

- 0 a 4 años, lugar 14.
- 5 a 14 años, lugar 2.
- 15 a 29 años, lugar 1.
- 30 a 44 años, lugar 3.
- 45 a 69 años, lugar 8.
- 70 años o más, lugar 20.

De continuar con este ritmo, la OMS prevé que las muertes por causa de siniestros de tránsito pasará a convertirse en la quinta causa de muertes en el mundo para el año 2030, es decir, un estimado de 2,4 millones de víctimas.

Principales causas de mortalidad; datos comparados de 2004 y 2030

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%	NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2	1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2
2	Enfermedad cerebrovascular	9,7	2	Enfermedad cerebrovascular	9,7
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7,0	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	7,0
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5,1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	5,1
5	Enfermedades diarreicas	3,6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	3,6
6	VIIHSIDA	3,5	6	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	3,5
7	Tuberculosis	2,5	7	Diabetes mellitus	2,5
8	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	2,3	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2,3
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2,2	9	Cáncer del estómago	2,2
10	Premortandad y bajo peso al nacer	2,0	10	VIIHSIDA	2,0
11	Infecciones neonatales y otras	1,9	11	Nefritis y nefrosis	1,9
12	Diabetes mellitus	1,9	12	Lesiones autoinfligidas	1,9
13	Paludismo	1,7	13	Cáncer del hígado	1,7
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1,7	14	Cáncer colorrectal	1,7
15	Atrofia del nacimiento y traumatismo del nacimiento	1,5	15	Cáncer del estómago	1,5
16	Lesiones autoinfligidas	1,4	16	Violencia	1,4
17	Cáncer del estómago	1,4	17	Alzheimer y otros demencias	1,4
18	Cirrosis del hígado	1,3	18	Cirrosis del hígado	1,3
19	Nefritis y nefrosis	1,3	19	Cáncer de mama	1,3
20	Cáncer colorrectal	1,1	20	Tuberculosis	1,1

Fuente: Estadísticas sanitarias mundiales 2008 (<http://www.who.int/whosis/whosis2008/index.html>)

Por su parte, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, indica en su informe las siguientes ideas:

“Sabemos que en los países de bajos y medianos ingresos, la situación de la seguridad vial continuará deteriorándose, a menos que se intervenga en forma enérgica y coordinada. Aunque en los países desarrollados la situación vial mejora, la complacencia no tiene cabida y es preciso seguir desplegando esfuerzos para mantener esa tendencia positiva.

En materia de seguridad vial, el reto básico consiste en modificar el comportamiento de los usuarios y garantizar que las vías de tránsito sean espacios públicos compartidos antes bien, que zonas potencialmente propicias a la violencia.

Se estima que en el mundo, cada año fallecen más de 1,2 millones de personas en accidentes de tránsito y 50 millones más resultan heridas. Por cada muerte quedan discapacitadas entre 20 y 30 personas, muchas de manera permanente. Estas cifras son comparables al número mundial de muertes por tuberculosis o paludismo. Los traumatismos sufridos en accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en el grupo de edad 15-29 años y la segunda en aquel de 5-14 años.

En los países desarrollados la situación mejora, gracias a enfoques intersectoriales y coordinados. No obstante, las proyecciones indican que sin un renovado y enérgico compromiso en materia de prevención y reducción del riesgo en los países de bajos y medianos ingresos, el número de muertos en accidentes de tránsito se duplicará de aquí a 2020, cifrándose en más de 2.000.000 anuales.

Los traumatismos causados por el tránsito imponen sustanciales cargas económicas a los países en desarrollo y, según estimaciones, su costo representa

⁹ Informe sobre la salud en el mundo. Capítulo 6: Epidemias mundiales desatendidas: tres amenazas crecientes. OMS. 2003. Tomado de <http://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>.

¹⁰ Informe mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Organización Mundial de la Salud. Departamento de Prevención de la Violencia y los Traumatismos y Discapacidad (VIP). Ginebra, Suiza, 2009.

entre el uno y el tres por ciento del producto nacional bruto. En muchos casos, ese costo supera el monto de la asistencia internacional para el desarrollo que reciben cada año. De ahí que haya un vínculo directo entre la mejora de la seguridad vial y la reducción de la pobreza” (Subrayado fuera de texto)¹¹.

Contexto colombiano de siniestralidad vial

Ahora bien, la realidad en Colombia respecto de los índices de siniestralidad vial no es muy diferente, aunque las cifras son menores. A pesar de los esfuerzos legales que el Congreso de la República ha hecho en pro de contribuir a la seguridad vial, el aumento de heridos y la pérdida de vidas humanas en siniestros de tránsito persisten.

El Instituto de Medicina Legal, en su reciente informe Forensis 2009, revela preocupantes cifras:

A 5697 ascendió el número de víctimas fatales derivadas de eventos relacionados con el tránsito en 2009. Para 2008 esta cifra se ubicó en 5.670, en 2007 fue de 5.642, y en 2006 el número de muertos fue de 5.486. Las cifras dejan claridad en que la cifra de muertes por siniestralidad vial tiene una marcada tendencia de aumento permanente.

Muertos en accidentes de tránsito según posible causa del hecho y sexo¹²

CIRCUNSTANCIA	MUERTOS								
	2007			2008			2009		
	MUJERES	HOMBRES	TOTAL	MUJERES	HOMBRES	TOTAL	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
Violación otras normas de tránsito	97	298	395	56	198	254	78	249	327
Otros	123	421	544	112	363	475	163	597	760
Exceso de velocidad	82	302	384	79	324	402	100	389	489
Embriaguez	14	477	491	27	89	116	21	154	175
Violación normas de tránsito peatones				13	174	187	25	95	120
Contravía	7	18	25	9	27	36	5	28	33
Posibles fallas mecánicas	64	92	156	33	93	126	44	121	165
Irrespeto de los semáforos	7	5	12	4	9	13	3	10	13
Malas condiciones en las vías	12	41	53	18	46	64	18	56	74
Malas condiciones ambientales	3	10	13	7	14	21	6	13	19
Subtotal	409	1.364	1.773	397	1.337	1.694	463	1.712	2.175
Sin información	649	2.730	3.439	712	2.884	3.596	727	2.894	3.621
TOTAL	1.058	4.154	5.212	1.069	4.221	5.290	1.190	4.606	5.796

Lesionados en accidentes de tránsito según posible causa del hecho y sexo¹³

CIRCUNSTANCIA	LESIONADOS								
	2007			2008			2009		
	MUJERES	HOMBRES	TOTAL	MUJERES	HOMBRES	TOTAL	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
Violación otras normas de tránsito	4848	9163	14011	4.398	8.735	13.133	4.129	8.014	12.143
Otros	3099	5191	8295	3.047	5.341	8.388	3.414	6.082	9.496
Exceso de velocidad	2545	4089	6634	2.361	3.868	6.229	1.936	3.015	4.951
Embriaguez	384	914	1298	768	1.250	2.018	461	1.354	1.815
Violación normas de tránsito peatones				349	926	1.275	695	939	1.634
Contravía	258	658	916	266	622	888	283	607	890
Posibles fallas mecánicas	370	453	823	338	499	837	338	499	837
Irrespeto de los semáforos	268	480	748	286	495	771	244	432	676
Malas condiciones en las vías	103	203	306	153	237	390	160	318	478
Malas condiciones ambientales	38	83	121	63	124	187	61	105	166
Subtotal	11.913	21.234	33.152	12.029	22.097	34.086	11.721	21.399	33.076
Sin información	2.021	3.603	5.619	2.213	4.078	6.291	2.071	3.671	6.091
TOTAL	13.934	24.837	38.771	14.242	26.135	40.377	13.792	25.026	39.167

¹¹ Seguridad vial: Llamado a la acción. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Octubre de 2009 y guía práctica de seguridad vial. Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y la Media Luna Roja. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y la Media Luna Roja y Alianza Mundial para la Seguridad Vial. Ginebra, Suiza. 2007.
¹² FORENSIS 2007; FORENSIS 2008; FORENSIS 2009 - Instituto de Medicina Legal.
¹³ Íbid.

Muertes año 2009 según la condición de la víctima como actor de la vía:

- Motociclista 2.274 = 39%
- Peatón 1.748 = 30%
- Pasajero 776 = 13 %
- Conductor 444 = 8%
- Ciclista 394 = 7%

Heridos año 2009 según la condición de la víctima como actor de la vía:

- Motociclista 17.662 = 45%
- Peatón 9.542 = 24%
- Pasajero 6.247 = 16%
- Conductor 2.714 = 7%
- Ciclistas 2.529 = 7%

Como es claro, los motociclistas, una de las poblaciones vulnerables según las definiciones de la OMS, ratifican estar entre los más afectados, pues sólo en 2009 significaron el 39% de los muertos y el 46% de los lesionados.

En el informe de Forensis, se reseña las causas que generaron las cifras de muertos y lesionados derivados de siniestros de tránsito, así:

Causas de accidentalidad imputables al conductor 2009:

Circunstancia	Muertos				Lesionados			
	Hombres	Mujeres	Total	%	Hombres	Mujeres	Total	%
Violación otras normas de tránsito	249	78	327	24	8.014	4.129		34
Otros	597	163	760	21	6.082	3.414	9.496	36
Exceso de velocidad	389	100	489	20	3.015	1.936	4.951	39
Embriaguez	154	21	175	12	1.354	461	1.815	25
Violación normas de tránsito peatones	95	25	120	21	939	695	1.634	43
Contravía	28	5	33	15	607	283	890	32
Posibles fallas mecánicas	121	44	165	27	489	338	827	41
Irrespeto de los semáforos	10	3	13	23	432	244	676	36
TOTAL	1.643	439	2.082	163	20.932	11.500		286

Queda claro que pese a las campañas de sensibilización y respeto por la vida adelantadas por los medios de comunicación, es todavía muy fuerte la presencia de hábitos y conductas inseguras. Las autoridades de tránsito, por ejemplo, informaron que el puente festivo comprendido entre los días 5, 6 y 7 de junio de 2010, fueron detenidas 960 personas conduciendo en estado de embriaguez. Y en el puente festivo comprendido los días 25, 26 y 27 de junio, el informe de las autoridades es de 1074 conductores ebrios en carretera ‘cazados’ por los controles de la Policía, y la imposición de 6.818 comparendos por todo tipo de infracciones.

Necesidad de un cambio en el enfoque de tratamiento de la seguridad vial en Colombia

Las cifras aportadas de muertes y lesiones derivadas de la siniestralidad vial, tanto en el contexto mundial como en el contexto de nuestro país, a pesar de los esfuerzos legales e institucionales realizados, da cuenta de la necesidad de tomar en cuenta que los comportamientos viales de las personas se encuentran determinados por sus actitudes, valores y creencias, las cuales influyen en la forma en cómo se actúa en la vía.

En esto han coincidido ya expertos en muchos países. Apuestan por la educación para corregir las conductas equivocadas en la vía y la formación y educación vial con énfasis en auto cuidado y hábitos y conductas seguras en la vía. El psiquiatra español de la Universidad de Nueva York Luis Rojas Marcos, señala lo siguiente:¹⁴

“La violencia se aprende, igual que sus antídotos, que son la compasión, la solidaridad y el altruismo, y que se desarrollan en los 12 o 13 primeros años de vida. En una familia violenta, los niños van a tener más dificultad para desarrollar estos antídotos”.

Sobre el aumento de sanciones, señala:

“No cura el problema, pero es útil para disuadir a los antisociales. Eso sí, es un reconocimiento de que no hemos podido prevenir la enfermedad. Para ello habría que enseñar educación vial desde edades tempranas”.

En el mismo sentido, desde 1993, se han pronunciado otros especialistas señalando la necesidad de implementar la educación en seguridad vial con el objetivo de formar hábitos y conductas en el individuo desde su infancia.¹⁵

Pere Navarro, director de la Dirección General de Tráfico de España, ha señalado:

“Los accidentes de tráfico constituyen la primera causa de muerte violenta en nuestro país y no es ocioso recordar que los fallecidos por esta causa superan, cada año, a la suma de los que mueren por homicidio, drogas y sida.

*En consecuencia, la lucha contra la siniestralidad vial es una obligación cívica, ética y política para todos los responsables públicos, máxime teniendo en cuenta que no se trata de que el conductor, con su comportamiento, ponga en riesgo su vida, sino que pone en peligro la de los demás configurando un fenómeno que hoy se conoce como violencia vial”*¹⁶.

Finalmente, en el mismo sentido de la necesidad de cambios conductuales en los individuos con el propósito de lograr una seguridad vial sostenible, científicos mexicanos han señalado:

“En México los accidentes de tránsito ocupan la posición número 11 dentro de las causas de mortalidad general, y son la primera y segunda causa de muerte en los hombres y mujeres entre 15 y 39 años de edad. Se calcula que en México los daños materiales asociados con accidentes vehiculares en 2002 produjeron pérdidas por 1,500 millones de pesos, cifra a la que habría que agregar el im-

pacto económico asociado a la atención médica, así como las pérdidas horas/hombre debido a la incapacidad física y rehabilitación.

Los eventos que producen lesiones no suelen ser aleatorios o inevitables. Por esta razón, en algunos círculos se ha empezado a evitar el uso del término “accidente” (Suceso eventual o acción que involuntariamente produce daño para las personas o cosas). Debido a impericia, negligencia, inexperiencia, torpeza, incompetencia, irresponsabilidad y demás adjetivos que el lector agregue.

Sin embargo, asociado al uso de esta expresión es la amplia gama de eventos que incluye este término: desde colisiones vehiculares, atropellamientos, etc. etc.

*No es necesario ser un especialista en psicología social para darse cuenta que el éxito pleno de estas medidas requiere de difíciles cambios conductuales. En el corto plazo se requiere de legislaciones enérgicas y de mecanismos que en verdad estimulen el cumplimiento de las normas: 90% de los accidentes de tráfico son debidos al fallo humano: alcohol, exceso de velocidad, caso omiso de las señales, distancias inadecuadas, consumo de drogas ilícitas, etc., etc.”. (Subrayado fuera de texto)*¹⁷.

Descripción de la iniciativa

Con fundamento en las razones ya expuestas, la propuesta que presentamos al honorable Congreso de la República busca, en esencia, dar inicio a todo un proceso para generar en los ciudadanos, actores todos de la vía, hábitos, comportamientos y conductas seguras, de tal manera que, aunado al conocimiento y respeto sobre las normas y señales de tránsito, se logre en el país la consecución plena de la seguridad vial, medible de manera sencilla en la reducción a 0 de muertos o lesionados derivados de siniestros de tránsito, en otras palabras, crear cada vez mayor consciencia en la necesidad del auto cuidado, ampliando la cantidad de personas y organizaciones comprometidas consigo mismas y con la comunidad, que previenen, que viven más plenas, más felices y más sanas en todo el sentido.

Así las cosas, nuestra iniciativa está compuesta por 5 capítulos que a continuación describimos:

Capítulo I, Generalidades.

En este capítulo hacemos referencia al objeto de la ley que, en esencia, es definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en los ciudadanos 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. A su vez, se consagra una

¹⁴ Entrevista a Luis Rojas Marcos. conductas antisociales en la vía. Madrid. 29 de octubre de 2007. Tomado de http://www.elpais.com/articulo/espana/Hay/minoria/utiliza/coche/arma/elpepuesp/20071029elpepinac_13/Tes

¹⁵ Violeta Manso Pérez y Manuel Castaño Pardo. “Educación para la seguridad Vial”. Ed. Anaya. España, 1993.

¹⁶ El fenómeno de la “violencia vial”. Entrevista a Pere Navarro, Pere Navarro, director de la Dirección General de Tráfico de España. El Periódico. Diciembre 7 de 2009. Tomado <http://www.almendron.com/tribuna/17946/el-fenomeno-de-la-violencia-vial/>

¹⁷ Doctor Cipriano Borges Cordero, Jefe de Área en la Dirección General de Servicios Médicos de la Universidad Nacional Autónoma de México. Pacto social contra la violencia vial. México. 2003. Tomado de <http://www.intermedik.com/articulos/prevencionac.html>.

definición general de los actores de la vía, como aquellos ciudadanos que desempeñamos un papel en la movilización o en el uso de la vía pública, esto es, como peatones o transeúntes, como pasajeros o como conductores, incluyendo para estos últimos, los dos tipos de naturaleza de un vehículo: automotor o no automotor. Nótese entonces que los actores de la vía somos todos y, en consecuencia, todos somos responsables del logro del objeto propuesto.

Capítulo II, Lineamientos en educación en seguridad vial.

Para este capítulo, que consta de 12 artículos, el propósito fundamental es dejar expresamente incluido en la legislación la obligación de que los programas educativos en todos los niveles, contengan la formación en Educación Vial, de manera permanente y sistemática.

La educación de la población para el desarrollo de conocimientos, actitudes y comportamientos seguros, responsables y solidarios en la vía pública, para el logro, prioritariamente, de la prevención de siniestros de tránsito, es uno de los ejes principales de acción para el desarrollo de la seguridad vial.

Una encuesta realizada en Argentina hace casi una década, pone de presente la ruptura entre los conocimientos teóricos sobre regulación y señalización vial y los comportamientos prácticos en la vía. Los resultados se pueden resumir en tres ideas principales:

1. *Los resultados de las encuestas arrojaron un alto porcentaje de respuestas correctas, con un promedio general del 72% de aciertos, lo que permitía afirmar que los conocimientos teóricos de la población eran en promedio "aceptables"; más aún, teniendo en cuenta las carencias educativas antes mencionadas.*

2. *Los comportamientos observados en el sistema del tránsito eran mayoritariamente "insatisfactorios o incorrectos" entendidos como tal en tanto implicaban violaciones a normas de tránsito que ponían en alto riesgo de accidente o muerte a los usuarios de la vía observados y a los demás.*

3. *No existía correspondencia, sino contradicción entre el "saber" teórico y el comportamiento concreto en el moverse cotidianamente como usuarios de la vía. Esta incoherencia nos indica un manejo de información superficial, de conocimientos "no significativos" en el sentido profundo, pedagógico constructivista del término, que deben conformar conocimientos "funcionales", es decir, que sean utilizados o influyan en los comportamientos, en las circunstancias que lo hagan posible, y con diversas conexiones internas entre lo aprendido y lo anteriormente conocido por historia y experiencias personales"¹⁸.*

¹⁸ Licenciada María Cristina Isoba. Directora de Investigación y Educación Vial de la Asociación Civil Luchemos por la Vida. Relación entre el conocimiento teórico y el comportamiento en el tránsito. Presentación efectuada en el 17º Congreso Internacional de la Asociación Internacional de Medicina del Tránsito y Accidentes, Estocolmo, Suecia, 28 al 31 de mayo de 2000.

Estas conclusiones revistieron una enorme importancia para aquel país a la hora de planificar estrategias para aumentar la seguridad vial. Se comprendió que informar acerca de las normas de tránsito y las conductas seguras, es condición necesaria, pero no suficiente para lograr cambios de actitudes y conductas en pro de la seguridad vial y la prevención de accidentes. Citaban como ejemplo el tema del semáforo rojo, conocido por el 100% de la población, pero ignorado en un inquietante porcentaje por los conductores, equivalente a 4 violaciones de semáforo rojo cada 3 días por parte de cada automovilista.

Ahora la necesidad reconocida era "motivar" a los conductores para un cambio de actitudes y el desarrollo de hábitos más saludables, aún más si se tiene en cuenta que los controles del cumplimiento de la ley y las sanciones a los infractores son insuficientes e ineficaces:

Generar cambios de actitudes es un objetivo más ambicioso que lograr cambios de comportamientos, pero trabajar para ello es importante para alcanzar efectos duraderos en el tiempo, puesto que las actitudes determinan, en gran medida, los comportamientos. Las actitudes se constituyen a lo largo de la vida de cada persona y son un complejo producto derivado de las experiencias individuales vividas en interacción con los demás, procesadas por cada individuo en función de sus características de personalidad, estado emocional, medio ambiente, experiencias previas, etc. Conformando un sistema de creencias y valores sobre la realidad que determinarán, en gran medida, las decisiones que el sujeto tomará en una situación determinada.

A partir de estas conclusiones, el manejo de conocimientos superficiales y no significativos en la mayoría de la población, el desarrollo comportamientos de riesgo en los usuarios de la vía pública, decidimos llevar adelante un plan general de concienciación y educación vial para la seguridad en el tránsito, para niños, adolescentes y adultos, que tiene como objetivo crear una nueva conciencia individual y social en torno al problema de los accidentes de tránsito y su prevención, en orden a desarrollar actitudes, comportamientos y hábitos responsables y solidarios en pro de la vida propia y la de los demás. Un verdadero desafío y una oportunidad para crear¹⁹. (Subrayado fuera de texto.)

En consonancia con lo anterior hemos propuesto por un lado, la modificación de 3 Leyes de la República, a saber: Ley 30 de 1992, que regula la Educación Superior; Ley 115 de 1994, Ley General de Educación; y Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito para definir como obligatoria la enseñanza en Educación vial en todos los niveles, buscando tanto el conocimiento de las reglamentaciones como la formación y consolidación de conductas y hábitos seguros a lo largo del desarrollo de la persona y definido con claridad los objetivos

¹⁹ *Ibid.*

que debe tener esta educación vial para el logro del objeto y propósitos propuestos.

Por otro lado, la intención es incluir en el ordenamiento jurídico una serie de medidas complementarias a lo mencionado, como lineamientos para los contenidos de los programas de educación vial, que deben ser expedidos por el Gobierno Nacional, al tiempo que se exige el diseño de programas para personas en condición de discapacidad visual, la formación necesaria de los docentes en esta materia, y el establecimiento de una fisura de servicio social obligatorio en enseñanza en seguridad vial por parte de los alumnos de los dos (2) últimos grados.

Capítulo III. Lineamientos en responsabilidad social empresarial en seguridad vial

Este capítulo lo comprenden solamente tres (3) artículos, todos de vital importancia ya que partimos de considerar la seguridad vial como una responsabilidad no sólo del Estado o de los ciudadanos, sino también del sector privado.

En este sentido, y siguiendo un ejemplo de acción de la Comunidad de Madrid²⁰, planteamos la responsabilidad social empresarial en seguridad vial dejando claro que el objetivo esencial es que las entidades, organizaciones y/o empresas, del sector público o privado elaboren un plan estratégico de seguridad vial que comprenda las posibilidades de trabajo en pro de la seguridad vial y permita mostrar de manera contundente ante terceros su compromiso en este campo, a la luz de 6 perspectivas, a saber:

- Perspectiva de recursos humanos.
- Perspectiva de proveedores.
- Perspectiva de clientes.
- Perspectiva de accionistas.
- Perspectiva de las relaciones con el Estado.
- Perspectiva de las relaciones con la comunidad.

Todas las razones expuestas en los dos primeros apartes de esta exposición de motivos son argumentos fuertes que dan firmeza a nuestra idea de que una sociedad más justa y más solidaria, con un desarrollo sostenible, no tiene por qué contradecirse en absoluto con políticas empresariales, sino que, por el contrario, debe buscarse la vía de la complementariedad integrando, planificadamente, los planes corporativos con los planes de seguridad vial y las recomendaciones estatales en la materia.

El capítulo también hace un llamado a la solidaridad de establecimientos que expenden o en los que se consume licor a demostrar su compromiso con la seguridad vial, dado que el consumo de licor, como ya se anotó, es una de las principales causas de siniestros de tránsito.

²⁰ Guía para empresas y corporaciones. La seguridad vial en el marco de la responsabilidad social corporativa. Cátedra de Seguridad Vial de la Universidad de Alcalá de Henares. Vicepresidencia Segunda y Consejería de Justicia e Interior de la Comunidad de Madrid; Academia de Policía de la Comunidad de Madrid. Con la colaboración del Comisariado Europeo del Automóvil. Marzo de 2007.

Finalmente, no se puede dejar de lado la importante función de los medios de comunicación. Crear espacios para el desarrollo de una cultura vial requiere el trabajo aliado de los medios de comunicación. Estos contribuyen de manera fundamental a promover cambios de conducta a través de los contenidos de sus emisiones y las campañas de sensibilización. *“Los medios de comunicación son ámbitos que por su alcance y llegada a un número significativo de personas, se convierten en aliados estratégicos a la hora de difundir mensajes que lleven a reflexionar sobre los riesgos que implica circular por la vía pública”*²¹.

Capítulo IV. Lineamientos para la acción comunitaria en seguridad vial.

Resalta la importancia de este capítulo, compuesto igualmente por tres artículos, en el sentido que la participación comunitaria es una herramienta para construir las estrategias más adecuadas, y para comprometer también a la misma comunidad con el tema de la seguridad vial, procurando que se apropie de acciones que logren materializar el objeto y los propósitos de la presente iniciativa.

Contando con el apoyo y participación de las comunidades existirá una mayor probabilidad de que los objetivos propuestos se alcancen y que sus efectos se mantengan en el tiempo. Además, es demasiado útil en el sentido de brindar conocimiento y experiencias locales que enriquecen la concepción de las estrategias planteadas²².

Capítulo V. Lineamientos para la acción estatal en seguridad vial

Con este capítulo lo que se busca es complementar la acción Estatal en materia de seguridad vial. Es abundante la normatividad en este sentido, referida especialmente a los cuidados técnicos de los modos de transporte, la regulación del diseño, materiales, y construcción de infraestructura, la regulación de medidas para conductores y ocupantes de vehículos automotores, entre otras.

Ahora, es incentiva en la acción estatal medidas para la publicidad de la información positiva o negativa de la siniestralidad vial, con propósitos pedagógicos y de concientización, medidas de carácter pedagógico para fortalecer el compromiso individual con la seguridad vial, en especial de funcionarios y servidores públicos, el levantamiento de mapas de siniestralidad vial en las entidades territoriales, con el propósito de determinar

²¹ Estrategia de mensajes educativos desarrollados por Canal Encuentro e ISEV. Instituto de Seguridad y Educación Vial. Argentina. <http://www.isev.com.ar/>

²² Pfr. Fondo de Prevención Vial. Estudio para la elaboración de un manual que sirva de guía a los entes territoriales de carácter municipal y departamental para el diseño y ejecución de sus planes de seguridad vial. Informe número 3. Volumen 1. Presentado por Universidad de Los Andes, Instituto Ser de Investigación. Bogotá. Enero de 2004. Capítulo 2 El papel de la participación comunitaria en la seguridad vial. Basado en: Quimby, A., Hills, B., Baguley, C., y Fletcher, J., 2003. *Urban safety management: Guidelines for developing countries*. Trl Limited. Capítulo 6.

de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados, el énfasis de temas de seguridad vial en los planes de desarrollo y finalmente el establecimiento de medidas de rendición de cuentas y las fuentes de financiamiento.

Experiencias internacionales afines a la iniciativa

Es para nosotros muy importante advertir que Colombia registra un retraso en la adopción de medidas, diferentes a las legales y sancionatorias, para la consecución de la seguridad vial. Son muchas las experiencias de carácter educativo, de responsabilidad social empresarial y de acción comunitaria que en el mundo se han dado para hacer frente a la epidemia de la inseguridad vial y que han quedado plasmadas a lo largo de esta exposición de motivos. A continuación mencionamos algunas otras:

- En el marco del Programa Escuela Segura, el Instituto de Seguridad y Educación Vial de Argentina consideró como “importantísimo para lograr el objetivo” que la Educación Vial se instale en el aula, dotar a los docentes de herramientas que les permitan “programar los contenidos” que le aseguren a sus alumnos un mayor nivel de acercamiento con la prevención de riesgos viales.

Para ello, diseñaron un Sistema Pedagógico de Educación para la Seguridad Vial, que le permite al docente que asista a los encuentros de capacitación, contar con una metodología y una didáctica adecuada a los alumnos que tiene a cargo y a la realidad específica del lugar donde desempeña su tarea educativa²³.

- Cátedra de Movilidad y Seguridad Vial. Universidad Autónoma de Barcelona. La Cátedra de Movilidad y Seguridad Vial tiene como misión la dinamización de la docencia, la investigación y la transferencia de tecnología en el ámbito de la prevención, la seguridad vial y la movilidad. La Cátedra está dotada económicamente por la Fundación Reial Automóbil Club de Catalunya y se ubica en la Escuela de Prevención y Seguridad Integral²⁴.

- Cátedra sobre seguridad vial. Universidad de Alcalá de Henares. Su objetivo es el desarrollo de estudios sobre tráfico en la Comunidad de Madrid, la formación de formadores en este ámbito, y el fomento de la educación vial. Tiene el apoyo de la Consejería de Interior de la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Alcalá de Henares²⁵.

- Las Conferencias del consejo de Europa de París (1963) y de Viena (1971), y las Conferencias Europeas de Ministros de Transporte (CEMT), determinaron las líneas básicas para la implementación de la Educación Vial en los diferentes países que hoy conforman la Unión Europea y, también fue allí, donde se determinaron los objetivos generales que, servirían posteriormente para el desarrollo de los Programas de Seguridad Vial en los países europeos. Los principios generales que estos organismos aconsejaban aplicar en las actuaciones educativas, son los que a continuación se mencionan:

- Velar por la seguridad y el comportamiento en las vías públicas, de forma responsable y, teniendo en cuenta a los otros usuarios de la vía.

- Preparar a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores o vehículos particulares.

- Conocer y utilizar los medios y los recursos que permitan mejorar la seguridad vial del sistema actual.

- Respetar todas las normas y reglas de circulación, incluso aquellas que no son normas de seguridad vial específicamente.

Marco constitucional y legal

Los aspectos sobresalientes de la Constitución Política que sustentan esta iniciativa son:

Artículo 2º. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

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

Artículo 16. Todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico.

Artículo 20. Se garantiza a toda persona la libertad de expresar y difundir su pensamiento y opiniones, la de informar y recibir información veraz e imparcial, y la de fundar medios masivos de comunicación.

Estos son libres y tienen responsabilidad social. Se garantiza el derecho a la rectificación en condiciones de equidad. No habrá censura.

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.

Artículo 27. El Estado garantiza las libertades de enseñanza, aprendizaje, investigación y cátedra.

Artículo 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrati-

²³ Capacitación - Docentes (monitores en seguridad vial). Sistema Pedagógico de Educación para la Seguridad Vial. Tomado de http://www.isev.com.ar/index.php?s=capacitacion_docentes.

²⁴ Tomado de <http://www.uab.cat/servlet/Satellite?cid=1099409751384&pagename=UAB%2FPPage%2FTemplatePageLevel2StandardMenu&language=es¶m1=1096476502598>

²⁵ Tomado de http://www.universia.es/html_estatico/portada/actualidad/noticia_actualidad/param/noticia/ieddi.html

va del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

En cuanto a los desarrollos legales, encontramos:

Ley 105 de 1993. Establece dentro de los principios rectores los siguientes:

- La libre intervención del Estado, correspondiéndole al mismo la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas; la seguridad de las personas, que se constituye en una prioridad del sistema y del sector transporte. (Artículo 2° literales b) y e).

- El transporte público que este debe garantizar la movilización de personas o cosas en buenas condiciones de seguridad.

- En el artículo 5° se le da la atribución al Ministerio de Transporte para que, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, defina las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

La Ley 100 de 1993 determina la destinación de un porcentaje del valor de las primas recaudadas por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para la constitución de un fondo administrativo para la realización de campañas de prevención vial nacional en coordinación con las entidades estatales que adelanten dichos programas.

La Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte:

- Contempla como uno de sus principales objetivos la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios (artículo 2°).

- Contempla la seguridad relacionada con la operación del sistema de transporte y con el tránsito, trazando lineamientos que inciden en la seguridad y en la movilidad de las personas.

- Establece el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (CONSET). (Artículo 40).

Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre:

- Faculta al Ministerio de Transporte para elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país.

- Regula la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, vehículos por las vías públicas o privadas, así como la actuación y procedimiento de las autoridades y agentes de tránsito.

- Determina como sus principios rectores la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

- Dentro de estos principios la norma posibilita jurídicamente el desarrollo de acciones tendientes

a la prevención de la accidentalidad vial, entre las que se destacan los siguientes aspectos: control y vigilancia, educación para conductores y peatones, formación y especialización en seguridad vial para cuerpo de policía especializado, condiciones para la expedición, renovación o recategorización de licencias de conducción, clasificación y prelación de vías, demarcación y señalización vial, registros de tránsito, condiciones técnico-mecánicas y de seguridad de los vehículos, normas para la circulación de peatones y vehículos automotores, motocicletas, bicicletas y de tracción animal.

Impacto fiscal

Para dar cumplimiento a la exigencia consagrada en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 sobre impacto fiscal, nuestra iniciativa ha establecido las siguientes fuentes de financiación:

1. Aportes del sector privado, en especial de las entidades, organizaciones o empresas de las que trata el artículo 23.

2. Cooperación internacional en materia de seguridad vial.

3. Recaudo de multas y comparendos. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.

4. Recursos del Fondo de Prevención Vial. Estos recursos se encuentran principalmente orientados a la prevención de la siniestralidad vial.

5. Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

6. Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.

7. Recursos de Peajes: La Resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009) establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial.

Con fundamento en todas las razones expuestas, ponemos a consideración del honorable Congreso de la República la presente iniciativa legal.

De los honorables Congresistas,

Alexánder López Maya,

Senador de la República.

II. Proposición

Procedase a darse primer debate favorable al Proyecto de ley número 10 de 2010 Senado, **por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.**

Atentamente,

Alexánder López Maya,

Senador de la República.

**TEXTO PROPUESTO
PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 10
DE 2010 SENADO**

por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Generalidades

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 los ciudadanos 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:

- 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.
- Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial.
- Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.
- Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa sólo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.
- Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

Artículo 2°. *Actores de la vía.* Son actores de la vía los ciudadanos en su desempeño como peatones o transeúntes, pasajeros y conductores (tanto de vehículos de tracción humana o animal como automotores).

CAPÍTULO II

Lineamientos en educación en seguridad vial

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 en conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como en 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.

El fin de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial. Por ello, la educación vial debe:

1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.
2. Ser integral, transmitiendo conocimientos (habilidades y destrezas) y comportamientos positivos (hábitos y actitudes).
3. Estar basada en valores fundamentales, como son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, etc.
4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.

Artículo 4°. Adiciónese un literal (i) al artículo 13 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

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:

- a) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes;
- b) Proporcionar una sólida formación ética y moral, y fomentar la práctica del respeto a los derechos humanos;
- c) Fomentar en la institución educativa, prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimular la autonomía y la responsabilidad;
- d) Desarrollar una sana sexualidad que promueva el conocimiento de sí mismo y la autoestima, la construcción de la identidad sexual dentro del respeto por la equidad de los sexos, la afectividad, el respeto mutuo y prepararse para una vida familiar armónica y responsable;
- e) Crear y fomentar una conciencia de solidaridad internacional;
- f) Desarrollar acciones de orientación escolar, profesional y ocupacional;
- g) Formar una conciencia educativa para el esfuerzo y el trabajo;
- h) Fomentar el interés y el respeto por la identidad cultural de los grupos étnicos;

i) Posibilitar un proceso de reflexión que permita analizar las causas de conductas riesgosas y el desarrollo de hábitos y conductas seguros en la vía.

Artículo 5°. Adiciónese un literal (f) al artículo 14 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

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

- a) El estudio, la comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica, de conformidad con el artículo 41 de la Constitución Política;

Dentro de la capacitación a que se refiere este literal, deberán impartirse nociones básicas sobre jurisdicción de paz, mecanismos alternativos de solución de conflictos, derecho de familia, derecho laboral y contratos más usuales;

b) El aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo, para lo cual el Gobierno promoverá y estimulará su difusión o desarrollo;

c) La enseñanza de la protección del ambiente, la ecología y la preservación de los recursos naturales, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la Constitución Política;

d) La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, el cooperativismo y, en general, la formación de los valores humanos, y

e) La educación sexual, impartida en cada caso de acuerdo con las necesidades psíquicas, físicas y afectivas de los educandos según su edad;

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 1°. El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los literales a) y b), no exige asignatura específica. Esta información debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través de todo el plan de estudios.

Parágrafo 2°. Los programas a que hace referencia el literal b) del presente artículo serán presentados por los establecimientos estatales a la Secretaría de Educación del respectivo municipio o ante el organismo que haga sus veces para su financiación con cargo a la participación de los ingresos corrientes de la Nación destinados por la ley para tales áreas de inversión social.

Artículo 6°. Adiciónese un literal (k) al artículo 16 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

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

a) El conocimiento del propio cuerpo y de sus posibilidades de acción, así como la adquisición de su identidad y autonomía;

b) El crecimiento armónico y equilibrado del niño, de tal manera que facilite la motricidad, el aprestamiento y la motivación para la lecto-escritura y para las soluciones de problemas que impliquen relaciones y operaciones matemáticas;

c) El desarrollo de la creatividad, las habilidades y destrezas propias de la edad, como también de su capacidad de aprendizaje;

d) La ubicación espacio-temporal y el ejercicio de la memoria;

e) El desarrollo de la capacidad para adquirir formas de expresión, relación y comunicación y

para establecer relaciones de reciprocidad y participación, de acuerdo con normas de respeto, solidaridad y convivencia;

f) La participación en actividades lúdicas con otros niños y adultos;

g) El estímulo a la curiosidad para observar y explorar el medio natural, familiar y social;

h) El reconocimiento de su dimensión espiritual para fundamentar criterios de comportamiento;

i) La vinculación de la familia y la comunidad al proceso educativo para mejorar la calidad de vida de los niños en su medio, y

j) La formación de hábitos de alimentación, higiene personal, aseo y orden que generen conciencia sobre el valor y la necesidad de la salud;

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 7°. Adiciónese un numeral (10) al artículo 23 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 23. *Áreas obligatorias y fundamentales.* Para el logro de los objetivos de la educación básica se establecen áreas obligatorias y fundamentales del conocimiento y de la formación que necesariamente se tendrán que ofrecer de acuerdo con el currículo y el Proyecto Educativo Institucional.

Los grupos de áreas obligatorias y fundamentales que comprenderán un mínimo del 80% del plan de estudios, son los siguientes:

1. Ciencias naturales y educación ambiental.
2. Ciencias sociales, historia, geografía, Constitución Política y democracia.
3. Educación artística y cultural.
4. Educación ética y en valores humanos.
5. Educación física, recreación y deportes.
6. Educación religiosa.
7. Humanidades, lengua castellana e idiomas extranjeros.
8. Matemáticas.
9. Tecnología e informática.

10. Educación para la seguridad vial.

Parágrafo. La educación religiosa se ofrecerá en todos los establecimientos educativos, observando la garantía constitucional según la cual, en los establecimientos del Estado ninguna persona podrá ser obligada a recibirla.

Artículo 8°. Adiciónese un literal (i) al artículo 30 de la Ley 115 de 1994 y adiciónense dos literales, con los que el artículo 30 quedará así:

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

III. La profundización en un campo del conocimiento o en una actividad específica de acuerdo con los intereses y capacidades del educando;

IV. La profundización en conocimientos avanzados de las ciencias naturales;

V. La incorporación de la investigación al proceso cognoscitivo, tanto de laboratorio como de la realidad nacional, en sus aspectos natural, económico, político y social;

VI. El desarrollo de la capacidad para profundizar en un campo del conocimiento, de acuerdo con las potencialidades e intereses;

VII. La vinculación a programas de desarrollo y organización social y comunitaria, orientados a dar solución a los problemas sociales de su entorno;

VIII. El fomento de la conciencia y la participación responsable del educando en acciones cívicas y de servicio social;

IX. La capacidad reflexiva y crítica sobre los múltiples aspectos de la realidad y la comprensión de los valores éticos, morales, religiosos y convivencia en sociedad;

X. El cumplimiento de los objetivos de la educación básica contenidos en los literales b) del artículo 20, c) del artículo 21 y c), e), h), i), k), ñ) del artículo 22 de la presente ley;

XI. La formación en seguridad vial.

Artículo 9°. Modifíquese el artículo 31 de la Ley 115 de 1994, el cual quedará así:

Artículo 31. Áreas fundamentales de la educación media académica. Para el logro de los objetivos de la educación media académica serán obligatorias y fundamentales las mismas áreas de la educación básica en un nivel más avanzado, además de las ciencias económicas, políticas, la filosofía **y el estudio específico en seguridad vial.**

Parágrafo. Aunque todas las áreas de la educación media académica son obligatorias y fundamentales, las instituciones educativas organizarán la programación de tal manera que los estudiantes puedan intensificar, entre otros, en ciencias naturales, ciencias sociales, humanidades, arte o lenguas extranjeras, de acuerdo con su vocación e intereses, como orientación a la carrera que vayan a escoger en la educación superior.

Artículo 10. Modifíquese el artículo 117 de la Ley 30 de 1992, el cual quedará así:

Artículo 117. Las instituciones de Educación Superior deben adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoafectivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo.

El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU) determinará las políticas de bienestar universitario. Igualmente, creará un fondo de bienestar universitario con recursos del Presupuesto Nacional y de los entes territoriales que puedan hacer aportes.

El fondo señalado anteriormente será administrado por el Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior (Icfes).

Parágrafo 1°. Como parte de los programas de bienestar universitario, las instituciones de Educación Superior incluirán de manera obligatoria para todos los estudiantes la continuación de la formación en seguridad vial con énfasis en la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros y responsables como actores de la vía.

Artículo 11. Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 56. Obligatoriedad de la enseñanza. Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, Media Vocacional, Técnica y Superior, 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 cartillas, documentos de estudio y ayudas y estrategias pedagógicas** para la adopción de modernas herramientas tecnológicas didácticas dinámicas para dramatizar el contenido de las cartillas y los documentos de estudio para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

Artículo 12. *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 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 niveles de la educación formal.

En todo caso, los objetivos que orientarán el desarrollo de tales programas y, en consecuencia, la formación en educación vial, son los siguientes:

1. Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.

2. Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.

3. Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.

4. Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.

5. Generar en el individuo una conducta orientada a la cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias tanto en sí mismo como en los demás.

6. Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.

7. Posibilitar en el individuo el control de sus propios impulsos para evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.

8. Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.

9. Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.

10. Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.

11. Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional tendrá, a partir de entrada en vigencia de la presente ley, doce (12) meses para convocar a todos los actores indicados y cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.

Parágrafo 2°. *Formación de docentes.* Los docentes son elementos clave del cambio en los hábitos, comportamientos y conductas de que trata la presente ley. En razón a ello, definidos los programas marco para la enseñanza de la seguridad vial, todas las Entidades Territoriales adelantarán el necesario proceso de capacitación para docentes con el propósito de que puedan cumplir el objetivo pedagógico señalado. Este proceso de capacitación a docentes se desarrollará en el término de seis (6) meses, contados a partir de la expedición de los programas académicos para la enseñanza en seguridad vial.

Parágrafo 3°. Los programas marco para la enseñanza en educación vial serán implementados en todas las instituciones educativas públicas o privadas en el período lectivo inmediatamente siguiente a la expedición de los programas de enseñanza en educación vial por parte del Gobierno Nacional.

Artículo 13. *Programas especiales.* Se diseñarán programas marco para la enseñanza de la educación vial especialmente destinados para alumnos en situación de discapacidad visual.

Artículo 14. *Servicio social en seguridad vial.* Los alumnos que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media están en la obligación de realizar un servicio social en materia de enseñanza de seguridad vial. Para tal efecto, impartirán la enseñanza de la educación vial en los términos, principios y objetivos definidos en la presente ley a los alumnos de grados inferiores o en las comunidades organizadas donde habitan.

CAPÍTULO III

Lineamientos en responsabilidad social empresarial en seguridad vial

Artículo 15. *Responsabilidad social empresarial en seguridad vial.* Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores o contrate o administre personal de conductores, o tenga relación de alguna naturaleza con la industria automotriz contribuirán al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberán diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial con su respectivo sistema de indicadores que permita medir el impacto de la estrategia, el nombramiento específico de responsables y los mecanismos y medios para generar informes y comunicar logros y resultados. El Plan deberá ser revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

Para diseñar el Plan podrán tenerse en cuenta, entre otros aspectos, los siguientes:

Perspectiva de recursos humanos:

1. Sensibilización del personal en materia de seguridad vial.

2. Creación de seguros para los trabajadores que tengan que hacer desplazamientos por carretera a cuenta de la empresa.

3. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.

4. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.

5. Renovación periódica de flota vehicular (automotor o no automotor) según la reglamentación vigente en la materia.

Perspectiva de proveedores:

1. Establecer relaciones prioritariamente con empresas proveedoras que disponen a su vez de Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

2. Compromiso de la entidad, organización o empresa, de conocer las normas de seguridad vial definidas por sus proveedores.

3. Compromiso de la entidad, organización o empresa de no forzar a ninguno de sus proveedores a realizar tareas y actividades que impliquen la violación de normas de tránsito.

Perspectiva de clientes:

1. Presentación y distribución entre los clientes del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

2. Promoción entre sus clientes del desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

3. Elaboración coordinada con los clientes de Planes Estratégicos de Seguridad Vial cuya implementación beneficie a ambas partes y a la comunidad en general.

Perspectiva de accionistas:

1. Propender al compromiso con los accionistas para que un determinado porcentaje de los beneficios netos de la entidad, organización o empresa se reinviertan sistemáticamente en medidas específicas de Seguridad Vial y sostenimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Perspectiva de las relaciones con el Estado:

1. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, inclusive más allá del cumplimiento de la ley en sentido estricto.

2. Proceder al pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.

3. Exigencia a sus empleados reincidentes de tomar los cursos de sensibilización vial.

4. Participar activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las Administraciones en pro de la Seguridad Vial.

5. Denunciar las infracciones a las normas de tránsito de las que sean testigos los empleados en sus labores cotidianas.

Perspectiva de las relaciones con la comunidad:

1. Compartir con las comunidades las experiencias e iniciativas que la entidad, organización o empresa desarrollará en pro de la Seguridad Vial.

2. Participar activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las comunidades en pro de la Seguridad Vial.

3. Apoyar financieramente a otras entidades u organizaciones que presten su apoyo a las víctimas de siniestros de tráfico y a sus familiares.

Artículo 16. *Establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas.* Todos los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente Ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico que presentará anualmente ante la Alcaldía correspondiente.

El Gobierno Nacional definirá los objetivos y contenidos que deben comprender tales planes, en un período no superior a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 17. *Medios de comunicación.* Los medios de comunicación contribuirán al objeto de la presente ley, así:

1. Introducirán y potenciarán los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, siniestralidad vial y actores de la vía.

2. Eliminarán toda publicidad elogiosa o favorable en cualquiera de sus formas de conductas contrarias al objeto y propósitos de la presente ley.

CAPÍTULO IV**Lineamientos para la acción comunitaria en seguridad vial**

Artículo 18. *Participación comunitaria.* La comunidad organizada en espacios de participación

o de acción comunal promoverá el cumplimiento del objeto y principios de la presente ley. Para tal efecto, entre otras, podrá hacer uso de los siguientes mecanismos y estrategias:

1. Control social ciudadano a los compromisos de las administraciones territoriales en materia de seguridad vial.

2. Convocar el voluntariado en las respectivas comunidades para alentar a los ciudadanos a respetar los enunciados consignados en la tarjeta de compromiso personal en seguridad vial de que trata el artículo 22 de la presente ley.

3. Alentar a las autoridades locales a mejorar las medidas de seguridad vial en lugares que presenten siniestros viales de manera frecuente.

4. Identificar lugares seguros para cruzar las vías públicas, sobre todo, en las inmediaciones de instituciones educativas.

Artículo 19. *Intervención de la comunidad en la vía.* Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en vías con índices de siniestralidad vial significativos en los barrios, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Artículo 20. *Compromiso comunitario.* Las comunidades apoyarán la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, y participarán activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las Administraciones o el sector privado en pro de la Seguridad Vial.

CAPÍTULO V**Lineamientos para la acción estatal en seguridad vial**

Artículo 21. *Portal de la seguridad vial.* El Gobierno Nacional creará el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta en Internet para informar de las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización, el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de la presente ley, la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la presente ley, entre otras.

El diseño técnico y gráfico deberá permitir a cualquier ciudadano la posibilidad de acceder al Portal para cumplir con lo señalado en el presente artículo.

Artículo 22. *Tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial.* Las Entidades Territoriales emitirán la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial. Esta tarjeta será para el uso de los funcionarios y servidores públicos, peatones o transeúntes, pasajeros y conductores en general.

La tarjeta contendrá enunciadas medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respe-

tar y a aplicar. Para el caso de los conductores, la tarjeta será visible en el vehículo (automotor o no automotor).

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional reglamentará las características generales de la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial y las Entidades Territoriales definirán los enunciados de acuerdo al contexto propio de seguridad vial.

Artículo 23. *Incentivos al compromiso con la seguridad vial.* Las entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial, recibirán incentivos en materia fiscal o de contratación pública. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 24. *Mapas de siniestralidad vial.* Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados.

Artículo 25. *Énfasis en Planes de Desarrollo.* Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.

Artículo 26. *Rendición de cuentas.* Anualmente el Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales rendirán un informe que detalle las metas definidas en materia de seguridad vial y el logro de cada uno. A su vez, incluirán los datos de disminución de número de siniestros viales, número de muertos o lesionados, valor de daños, etc. Además, rendirán un informe de exaltación pública de entidades, organizaciones o empresas y comunidades

comprometidas con el objeto y los propósitos de la presente ley.

Artículo 28. *Fuentes de financiación.* Para efectos de la financiación de los aspectos contenidos en la presente ley, se tendrán como fuentes de financiación las siguientes:

Aportes del sector privado.

Cooperación internacional en materia de seguridad vial.

Recaudo de multas y comparendos. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.

Recursos del Fondo de Prevención Vial. Estos recursos se encuentran principalmente orientados a la prevención de la siniestralidad vial.

Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosita. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.

Recursos de Peajes: La resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009) establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial.

Artículo 29. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

Alexánder López Maya,
Senador de la República.