

14/2/2022

Bogotá D.C., 23 de agosto de 2022

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Ciudad


Asunto: Radicación del Proyecto de Ley “Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones”.

Respetado Doctor Eljach:


Por medio de la presente, en los términos del Artículo 150 de la Constitución Política, 139 y 140 de la ley 5 de 1992 y demás normas concordantes, en mi calidad de Senador de la República para el periodo constitucional 2022-2026, me permito radicar como autor el Proyecto de Ley “*Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones*”.

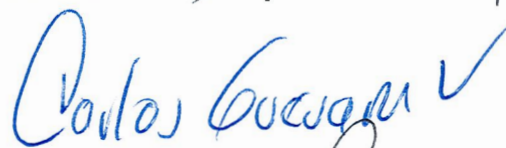
Lo anterior, con el fin de que surta el trámite del procedimiento legislativo correspondiente y se convierta en Ley de la República.

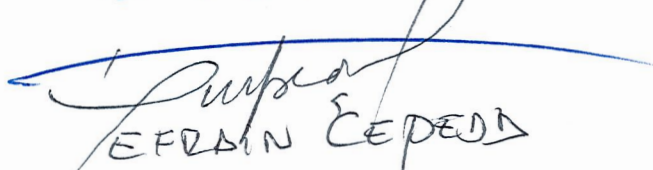
Cordial Saludo,


Soledad Tamayo. 1.


ROY BARRERAS
Senador de la República


Manuel José Franco R
Bernabé Alonso Álvarez
8.12.1
BERNABÉ ZARBA


Carlos Guevara ✓


EFRAÍN CEPEDA


Daniel

Daniel

PROYECTO DE LEY 142 DE 2022

“Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones”.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

Objeto y Principios Generales

ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, reforzando los instrumentos normativos para disuadir las conductas temerarias que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías

ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Las autoridades del Estado; las del sector central y descentralizado, competentes, de la Rama Ejecutiva del poder público en todos los niveles territoriales, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional a través de una movilidad segura, sostenible e incluyente así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas.

Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.

Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación, desarrollo y uso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

CAPÍTULO II

Sistemas de protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas.

ARTÍCULO 3º. Sistema de Retención Infantil o SRI: Adiciónese el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, con un inciso nuevo, del siguiente tenor:

“ARTICULO 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones. (...)

El sistema de retención infantil o SRI es un dispositivo capaz de acomodar a un ocupante infantil dentro de un vehículo automotor en posición sentada o supina, diseñado específicamente para disminuir el riesgo de lesiones corporales limitando la movilidad del cuerpo causadas por el impacto resultado de una colisión o de desaceleración brusca del vehículo en marcha.”

ARTÍCULO 4º Número de pasajeros, Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“ARTICULO 82. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito y/o la tarjeta de propiedad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas. Los menores de doce (12) años solo podrán ocupar los asientos delanteros del vehículo si su estatura es superior a ciento cincuenta (150) centímetros.”

ARTÍCULO 5º. Transporte de niños menores de 10 años en un vehículo automotor. Los niños de menos de diez (10) años deben obligatoriamente viajar en una silla adaptada a su edad, su peso y su morfología.: El uso del cinturón de seguridad homologado en las sillas de adelante y de atrás es obligatorio.

ARTÍCULO 6º. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a un (1) año siguiente a la expedición de la presente ley, un protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para el transporte escolar de niños, niñas y adolescentes. La Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerá el protocolo.

ARTÍCULO 7º. Transporte de niños en vehículos de dos ruedas motorizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de viaje de los niños y adolescentes en un plazo no mayor a dos (2) años en vehículos de dos ruedas motorizadas. En ningún caso los niños menores de diez (10) años podrán viajar como pasajeros en motocicleta. El Ministerio de Educación diseñará un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y

adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos

CAPÍTULO III

Reglamentación sobre los estándares de seguridad de los vehículos terrestres automotores y la infraestructura vial.

ARTÍCULO 8º. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.

El Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años , los reglamentos WP-29 relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Sistemas de retención infantil y su uso: Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Bolsas de Aire ;Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible.

Para la tipología vehículos automotores de carga terrestre, clasificados según la Organización de las Naciones Unidas como M2, M3, N2 y N3, se incluirán además de los reglamentos WP-29, los relacionados con Faldones para la prevención de penetración baja (Underrun Protection); Detector de Punto Ciego y Frenado Autónomo de Emergencia.

El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento de dichos reglamentos técnicos y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

ARTÍCULO 9º. Modifíquese el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:

ARTÍCULO 5°. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. (...)

Parágrafo: La Agencia Nacional de Seguridad Vial elaborará los reglamentos que deben ser adoptados y promulgados por el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor de tres (3) años relacionados con los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.

ARTÍCULO 10°. El Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía.

Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.

El Ministerio de Transporte a través de la Agencia Nacional de Infraestructura Vial y el Invias realizarán auditorías viales sobre el total de la longitud de la nueva infraestructura durante los primeros seis (6) meses de entrada en funcionamiento y sobre los tramos de vía de la infraestructura vial existente que presenta alta siniestralidad con resultado de lesiones corporales cada dos (2) años. La Agencia Nacional de seguridad vial, definirá la metodología para efectos de las auditorías viales. En ningún caso se podrán cobrar peajes los primeros seis (6) meses de que la nueva infraestructura entre en operación.

CAPÍTULO IV

Conductores noveles, recategorización de la Licencia de Conducción

ARTÍCULO 11°. Modifíquese el artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, en su aparte: “Para vehículos de servicio público”, el cual quedará así:

ARTICULO 7. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:

ARTÍCULO 19. REQUISITOS.

(...)

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por los menos veintiún (21) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal (c) del inciso anterior.

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 12°. Modifíquese el párrafo del artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración PARÁGRAFO 1°, el cual quedará así:

“PARÁGRAFO 1°. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical. El Ministerio de Transporte definirá, de acuerdo con el expediente vial en materia de multas y sanciones por infracciones de tránsito las condiciones de recategorización.”

ARTÍCULO 13°. Adiciónese dos párrafos nuevos al artículo 7° de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:

“PARÁGRAFO 2°. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las siguientes obligaciones y restricciones:

- Solo podrá conducir vehículos tipo automóvil.
- La velocidad máxima permitida en vías nacionales y departamentales, para el conductor novel, no podrá superar los ochenta kilómetros por hora (80 km/h), así la señalización permita una velocidad superior, en todo caso no podrá exceder la máxima permitida por la señalización.

PARÁGRAFO 3 °. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando el “permiso probatorio”, para los conductores noveles.”

CAPÍTULO V

Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes

ARTÍCULO 14º. Adiciónese un párrafo nuevo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, del siguiente tenor::

ARTICULO 68. Utilización De Los Carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

(...)

PRAGRAFO 3º.Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, deberán garantizar la existencia de carriles exclusivos para motociclistas y para ciclistas.

Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje

ARTÍCULO 15º. Adiciónese un párrafo nuevo al artículo 9 º de Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:

ARTICULO 9. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:

(...) .

PARAGRAFO. A partir del año 2023 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos antibloqueo ABS. El Ministerio de Transporte reglamentará, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses la presente obligación.

ARTÍCULO 16º. Modifíquese el párrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022.

PARÁGRAFO 1 º El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad en por carriles de ciclovia será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.

ARTÍCULO 17º. Elimínese el párrafo 2º del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.

ARTÍCULO 18º. Elimínese el párrafo 2º del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.

CAPITULO VI

Adición de nuevas conductas típicas en el Código Penal

ARTÍCULO 19º. Adiciónese un artículo 353 B a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

ARTICULO 353 B. Conducción bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas. El que condujere un vehículo automotor con presencia de alcohol en su organismo en una tasa igual o superior a ochenta (80) mg por decilitro de sangre, y/u otras sustancias psicotrópicas contenidas en el Convenio de Viena, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar.

CAPITULO VII

Reforma a la Ley 1843 de 2017

ARTÍCULO 20º Modifíquese el Parágrafo 1º del artículo 8º de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

ARTÍCULO 8. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:

(...)

PARÁGRAFO 1º. El conductor de un vehículo es responsable de las multas a las infracciones de tránsito cometidas por él en la conducción de dicho vehículo. El titular de la Tarjeta de Propiedad del vehículo es responsable, por lo general, del incumplimiento de las normas de tránsito de que trata esta Ley a menos que suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción. El titular de la tarjeta de propiedad del vehículo está obligado a responder pecuniariamente por la multa incurrida a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o proporcionar evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el titular de la tarjeta de propiedad del vehículo sea una persona jurídica, la responsabilidad pecuniaria de la multa recae ante el representante legal, a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción o que proporcione evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el vehículo se alquila a un tercero, la responsabilidad de la infracción recae en el arrendatario. En el caso de que el vehículo haya sido transferido, la responsabilidad de la infracción recae en el comprador del vehículo.

Cuando el conductor ha actuado como subordinado, la autoridad competente durante la audiencia a comparecer y, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho y las condiciones de trabajo de la persona interesada, podrá decidir que el pago de la multa será total o en parte, a expensas del superior si fue citado a comparecer.

CAPITULO VIII

Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas

ARTÍCULO 21º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías concesionadas y no concesionadas que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.

CAPITULO VIII

Disposiciones Finales

ARTÍCULO 22º. Modifíquese el artículo 1º de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 1o. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al **Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.**

ARTÍCULO 23º. Modifíquese el artículo 2º de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

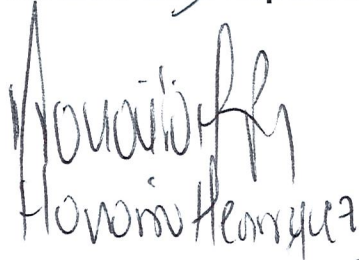
ARTÍCULO 2º. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales por

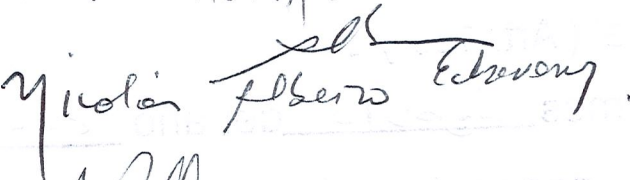
siniestros viales en sus instrumentos de política pública en favor de la seguridad vial, con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.

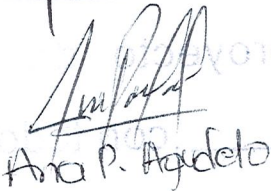
ARTÍCULO 24°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.


Cordialmente,

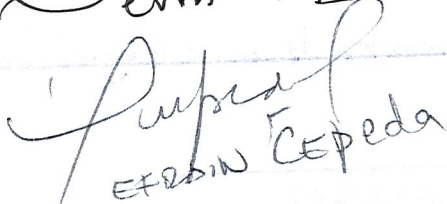

ROY BARRERAS
Senador de la República

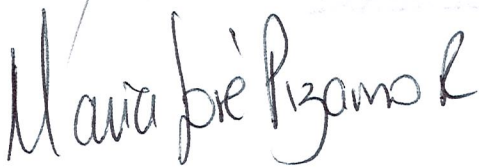

Honorio Henríquez

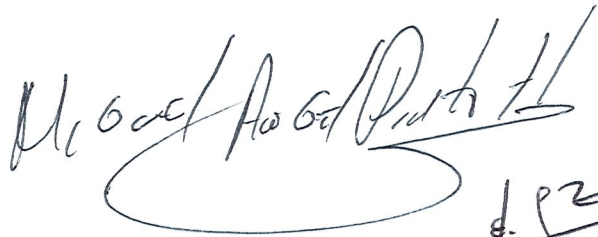

Yiolán Alberto Escobar

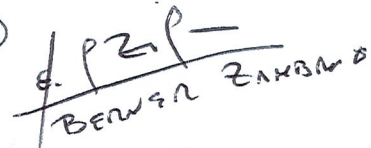

Ana P. Agdele


Germán Alonso Álvarez

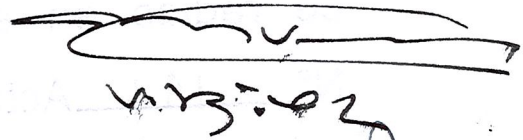

FERNANDO CEPEDA


María Pí Pizano R

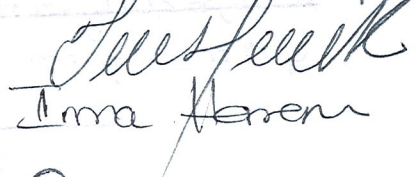

Michael Ángel Pineda

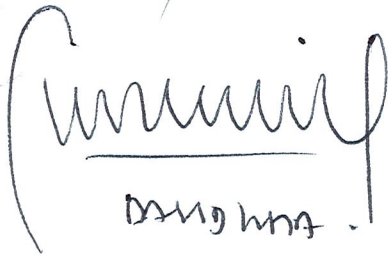

BERWIN ZAMORA


Chaykara Langue


MARÍA JOSÉ


IRMA HERON


IRMA HERON


MARÍA JOSÉ

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONSIDERACIONES GENERALES

La Seguridad Vial es un derecho directamente relacionado con la vida, la integridad personal y la salud de todas las personas. Este derecho ha sido desarrollado con base en los principios consagrados en el artículo 2º de la Constitución Política, que consagra como uno de los fines del Estado *garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución* y en los derechos colectivos del artículo 82, entre ellos el derecho a la conservación del espacio público en condiciones adecuadas.

Bajo estos principios y en general en procura de la protección de la vida y la integridad personal el legislador colombiano debe adoptar las medidas necesarias para garantizar que en Colombia se prevengan y mitiguen los daños derivados de la violencia y accidentalidad vial, lo que se logra garantizando una movilidad segura y sostenible para todos los usuarios de las vías a través de la Seguridad Vial.

Valga la pena recordar, como desde el derecho internacional se ha hecho un importante llamado a todos los países a tomar medidas encaminadas a prevenir de manera eficaz la accidentalidad vial que deja como resultado la muerte de una persona cada veinticuatro segundos en las carreteras del mundo¹, así las cosas *cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años*².

En Colombia, el costo en vidas humanas en siniestros viales ha aumentado considerablemente durante el año 2021 que cerró como el más mortífero de lo corrido del siglo xxi. Para el año 2022 los registros del primer trimestre del año con respecto al primer trimestre del año 2021 dan cuenta que vamos superando las muertes por siniestros viales y, de continuar así, superaremos las vidas perdidas en el año 2021.

¹ <https://news.un.org/es/story/2019/11/1465501><https://news.un.org/es/story/2019/11/1465501>

² <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

Figura 1

Tabla 8. Número de defunciones no fetales en hombres según causa externa (Lista 6/67 OPS)
 Total, nacional - I trimestre (2022pr-2021pr)

Código Grupo	Número de muertes según causa externa en Hombres	I trim 2022pr	
		Total	%
	Total nacional	6.623	100,0
512	Agresiones (homicidios)	3.045	46,0
501	Accidentes de transporte terrestre	1.593	24,1
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	549	8,3
513	Eventos de intención no determinada	408	6,2
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	316	4,8
503	Caídas	278	4,2
505	Ahogamiento y sumersión accidentales	162	2,4
506	Accidentes que obstruyen la respiración	93	1,4
509	Envenenamiento accidental por exposición a sustancias nocivas	70	1,1
507	Exposición a la corriente eléctrica	41	0,6
	Otros grupos de causas externas	68	1,0
Código Grupo	Numero de muertes según causa externa en Hombres	I trim 2021pr	
		Total	%
	Total nacional	6.290	100,0
512	Agresiones (homicidios)	2.847	45,3
501	Accidentes de transporte terrestre	1.476	23,5
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	585	9,3
513	Eventos de intención no determinada	380	6,0
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	318	5,1
503	Caídas	255	4,1
505	Ahogamiento y sumersión accidentales	187	3,0
506	Accidentes que obstruyen la respiración	56	0,9
509	Envenenamiento accidental por exposición a sustancias nocivas	52	0,8
507	Exposición a la corriente eléctrica	50	0,8
	Otros grupos de causas externas	84	1,3

Fuente: DANE, Estadísticas Vitales.
 pr: Cifras preliminares

Figura 2

Tabla 9. Número de defunciones no fetales en mujeres según causa externa (Lista 6/67 OPS)
 Total, nacional - I trimestre (2022pr-2021pr)

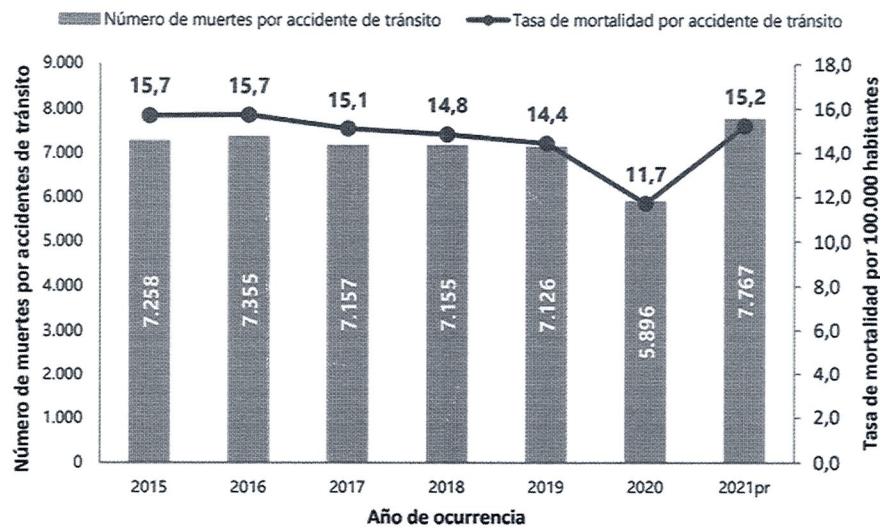
Código Grupo	Número de muertes según causa externa en Mujeres	I trim 2022pr	
		Total	%
	Total nacional	1.322	100,0
501	Accidentes de transporte terrestre	356	26,9
512	Agresiones (homicidios)	276	20,9
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	212	16,0
513	Eventos de intención no determinada	153	11,6
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	127	9,6
503	Caídas	95	7,2
506	Accidentes que obstruyen la respiración	34	2,6
505	Ahogamiento y sumersión accidentales	20	1,5
508	Exposición al humo, fuego y llamas	14	1,1
514	Las demás causas externas	12	0,9
	Otros grupos de causas externas	23	1,7
Código Grupo	Numero de muertes según causa externa en Mujeres	I trim 2021pr	
		Total	%
	Total nacional	1.204	100,0
501	Accidentes de transporte terrestre	269	22,3
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	242	20,1
512	Agresiones (homicidios)	242	20,1
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	123	10,2
513	Eventos de intención no determinada	117	9,7
503	Caídas	93	7,7
505	Ahogamiento y sumersión accidentales	38	3,2
506	Accidentes que obstruyen la respiración	33	2,7
514	Las demás causas externas	17	1,4
508	Exposición al humo, fuego y llamas	11	0,9
	Otros grupos de causas externas	19	1,6

Fuente: DANE, Estadísticas Vitales.
 pr: Cifras preliminares

Un efecto devastador que se podía pronosticar incluso desde el año 2020 con el cual no se establece una línea de comparación por las condiciones de afectación del COVID-19 en el cual la movilidad de las personas se redujo, y aún así, la aparente disminución de muertes por siniestros viales es cuestionable, pues si se hiciera un comparativo de muertes por cada 10 mil vehículos en circulación o por cada kilómetro recorrido o por número de viajes en medios motorizados y no motorizados por persona, concluiríamos que en términos de estas tasas relativas, el año 2020 fue un año de aumentos de muertes por siniestros viales.

Figura 3

Gráfico 5. Número y tasa de mortalidad por accidente de tránsito en Colombia Total, nacional - Años 2015- 2020 y 2021pr



Fuente: DANE – Estadísticas Vitales.
 pr: Cifras preliminares

Notar que el 25 de marzo de 2020 se declaró un aislamiento preventivo obligatorio en todo el territorio nacional³, que se prorrogó de manera intermitente hasta enero de 2021, limitando la movilidad de las personas en medio urbano e interurbano en todo el territorio nacional. Es decir que aquello que en su momento se consideró como una disminución del 24,9%⁴ no fue sino una alerta que ignoramos, pues no se compadece frente a la disminución en promedio del 74%⁵ de la circulación del parque automotor.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial para el año 2021, registra 7.270 muertes en siniestros viales y 20.825 personas resultaron gravemente lesionadas de las más de 550 mil lesiones corporales que registró el ramo del SOAT.

³Decretos 457, 531,636, 689 y 749 de 2020.

⁴Defunciones No Fetales DANE

⁵ Estimado aproximado Superintendencia de Puertos y Transporte, mayo de 2020.

La mayor afectación en términos de mortalidad y morbilidad se da en los usuarios más vulnerables de la vía, es decir, aquellos cuya carrocería es su cuerpo; peatones, ciclistas y motociclistas.

- 59.31% (4312) de las víctimas mortales corresponden a motociclistas
- 21.54 % (1566) de las víctimas mortales corresponden a peatones
- 6.48 % (471) de las víctimas mortales corresponden a ciclistas
- **87.33 % (6349) de las víctimas mortales corresponden a usuarios vulnerables de la vía**

- 60.99% (12701) de los lesionados de gravedad corresponden a motociclistas
- 15.36 % (3198) de los lesionados de gravedad corresponden a peatones
- 8.25 % (1719) de los lesionados de gravedad corresponden a ciclistas
- **84.60 % (17618) de las víctimas mortales corresponden a usuarios vulnerables de la vía**

Figura 4



Para la población masculina, las muertes en hechos de tránsito se convirtieron en el año 2021 en la quinta causa de defunción no fetal y segunda por causa externa.

**Tabla 11. Defunciones no fatales en hombres según grupos de causas (Lista 6/67 OPS)
 Total, nacional - Acumulado 2021pr**

Código Grupo	Grupo de causas - Hombres	Enero - Diciembre 2021pr	
		Total	%
	Total nacional	204.591	100,0
109	Resto de ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias	55.012	26,9
303	Enfermedades isquémicas del corazón	28.581	14,0
512	Agresiones (homicidios)	13.202	6,5
307	Enfermedades cerebrovasculares	8.208	4,0
501	Accidentes de transporte terrestre	6.455	3,2
605	Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	6.439	3,1
108	Infecciones respiratorias agudas	6.403	3,1
302	Enfermedades hipertensivas	5.459	2,7
601	Diabetes mellitus	4.688	2,3
609	Resto de enfermedades del sistema digestivo	4.239	2,1
	Otros grupos de causas	65.905	32,2

Fuente: DANE – Estadísticas Vitales.
 pr: Cifras preliminares

La realidad es que todas las muertes y lesiones violentas por lesión de causa externa aumentaron en Colombia, la que más, las muertes y lesiones en siniestros viales y, si bien el resultado sobre el daño a la vida es el mismo, se sabe que las muertes y lesiones en siniestros viales son, en su gran mayoría, prevenibles y evitables.

Figura 5

**Variación porcentual de muertes violentas con respecto al año 2021*, según manera.
 Colombia, año 2022* (enero - junio)**

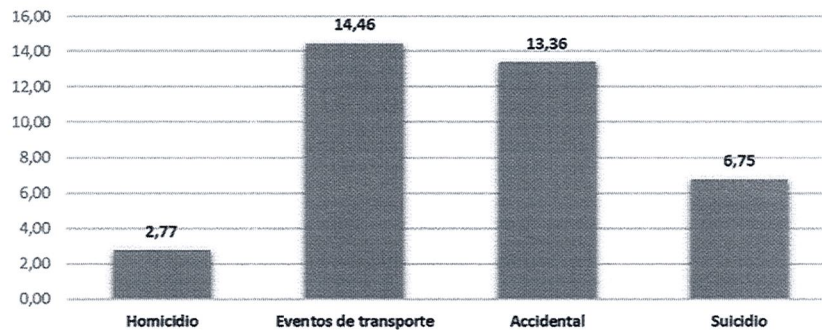
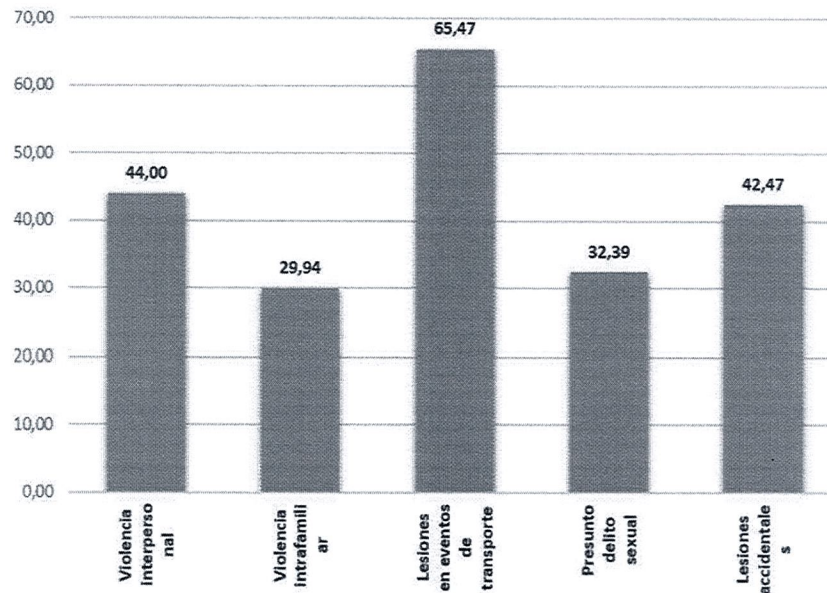


Figura 6

Variación porcentual de Lesiones No fatales con respecto al año 2021*, según contexto. Colombia, año 2022* (enero - junio)



¿Por qué seguir legislando en favor de la seguridad vial?

El flagelo de los traumatismos derivados de siniestros viales constituye un problema de salud pública mayor y global, así ha sido declarado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, a través de la Organización Mundial de la Salud; una epidemia mundial que cobra anualmente 1.35 millones de vidas humanas en el mundo. Constituye la octava causa de muerte de la población mundial y la tercera causa de muerte en la población entre los 5 y 44 años. Señala la Organización Mundial de la Salud que más del 90% de las víctimas mortales de los hechos de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos como Colombia, que tan sólo concentran el 60% de los vehículos del mundo y que las pérdidas económicas en los países de ingresos bajos y medianos equivalen a ser de hasta el 5% del PIB.

Si bien el Congreso de la República ha legislado en favor de la seguridad vial, prueba de ello es la reciente aprobación de la Ley Julián Esteban que adoptó el enfoque de Sistema Seguro, las nuevas demandas sociales que han surgido post pandemia y las proyecciones que muestran que el flagelo sigue rampante causando un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación, exigen, sin el menor asomo de duda, una mayor y mejor respuesta para controlar factores de riesgo del sistema vial y para limitar conductas individuales temerarias en aras de garantizar una mayor protección para los usuarios de las

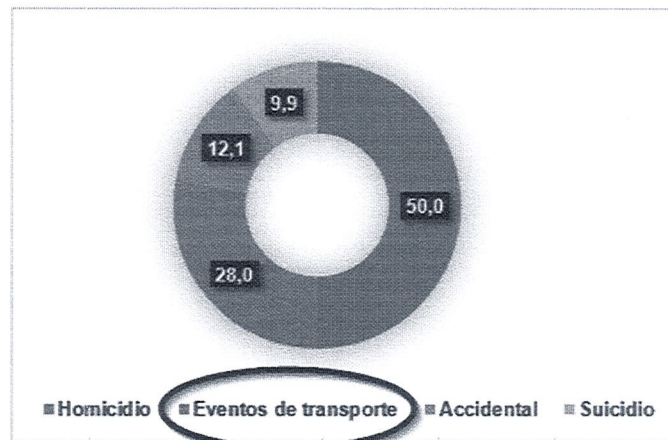
vías más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) y la población económicamente más vulnerable que es la que se encuentra más expuesta en sus desplazamientos.

En Colombia, los traumatismos derivados de hechos de tránsito han constituido, años tras año, la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa (solo superada por el homicidio) ⁶ sin que los diferentes instrumentos de política pública hayan sido efectivos en la contención del flagelo. Ello quizá obedece a que sigamos insistiendo en que la seguridad vial es un tema de cultura ciudadana y no de sistema vial. Esto último es el paradigma que la Ley Julián Esteban ha intentado transformar, no obstante, es un problema dinámico, con múltiples aristas y externalidades que requiere ir avanzando a medida que tenemos más y mejor información.

Figura 7

Porcentaje muertes violentas según manera.

Colombia, año 2021 (enero – diciembre)



Los siniestros viales son la primera causa de muerte por lesión de causa externa en la población infantil entre los cinco y catorce años y la tercera causa de muerte por todas las causas (natural y violenta) para este rango etario.

Para la población femenina hoy es la primera causa de muerte violenta por lesión de causa externa superando al homicidio.

⁶ Boletín Estadístico INMLCF

Figura 8



Lesiones Fatales diciembre 2021*

*Cifras Preliminares

Muertes violentas según sexo.

Colombia, comparativos años 2020 y 2021 (enero a diciembre)

Manera de Muerte	2020*				2021*			
	Hombre	Mujer	Indet.	Total	Hombre	Mujer	Indet.	Total
Homicidio	10.148	865	1	11.014	12.050	978 ²	4	13.032
Eventos de transporte	4.573	914	-	5.487	6.033	1.273 ¹	1	7.307
Accidental	2.232	487	3	2.722	2.603	545 ³	1	3.149
Suicidio	1.921	458	-	2.379	2.101	494 ⁴	-	2.595
Total	18.874	2.724	4	21.602	22.787	3.290	6	26.083

Siniestralidad vial en usuarios de motocicleta

En el 2021 los siniestros viales dejaron un bien lamentable saldo en pérdidas de vidas en los usuarios de moto. Los registros del Observatorio Nacional de Seguridad Vial indican que se perdió la vida de 4,312 personas que se movilizaban en este medio de transporte. 3,568 (83%) de ellos murieron en condición de conductores y 744 (17%) en condición de pasajeros. Los motociclistas son el actor vial vulnerable más afectado en los siniestros viales con una participación total del 60 % de las muertes por siniestros viales, es decir, 6 de cada 10 colombianos que mueren por siniestros viales lo hacen en una moto.

En términos de lesiones graves, de los 20.825 lesionados, 12.701 (61 %) corresponden a usuarios de motocicleta. Encontramos entonces la misma relación que se pudo observar en términos de mortalidad, de 10 personas que resultan heridos de gravedad en un siniestro vial, 6 lo hacen utilizando la motocicleta como medio de transporte.

Al representar al actor vial más vulnerable en términos de siniestros mortales es importante llevar a cabo el análisis de cómo mueren los motociclistas. La matriz de colisión elaborada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial ilustra la manera en la que mueren los motociclistas:

- En el 40% de los casos, los usuarios de la motocicleta murieron a manos de un vehículo de mayor envergadura, indicador de la cadena de depredación presente en un sistema vial que no está concebido para un transporte multimodal

- En el 22% de los casos, los motociclistas murieron por haber colisionado por un objeto fijo, siniestros que, en buena medida, pueden estar relacionados a velocidades inadaptadas y ausencia de sistemas de frenado efectivo como lo menciona el “Análisis de impacto normativo” de marzo de 2022 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Figura 9

	Bicicleta	Maquinaria Agrícola	Maquinaria Industrial	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Otros	Sin Información	Transporte de Carga	Transporte de Pasajeros	Transporte Individual	Totales
Usuario de moto	15	8	2	677	623	970	77	216	748	178	798	4312
Pasajero	2	1	0	117	156	128	10	38	113	29	150	744
Conductor	13	7	2	560	467	842	67	178	635	149	648	3568
Porcentaje	0%	0%	0%	16%	14%	22%	2%	5%	17%	4%	19%	

Lejos de lograr una contención, estamos frente a aumentos significativos que requieren medidas robustas para evitar que las vías se sigan desangrando por cuenta de las muertes de este actor vial tan vulnerable y que proviene en su gran mayoría de la base de la sociedad.

Nuevas exigencias sociales en las demandas de la movilidad humana en un contexto postpandemia y otras consideraciones

Es evidente que uno de los efectos colaterales de la pandemia del COVID-19 fue el cambio de pesos en el reparto modal, tenemos más usuarios transportándose en modos individuales motorizados y no motorizados; un mayor uso de las motos, de las bicicletas y de la marcha a pie. El incremento en la venta de las motocicletas en el año 2021 fue del cuarenta por ciento (40 %) respecto al 2020 lo cual aumenta el volumen de tráfico y por lo tanto, aumenta el riesgo para la sociedad.

Otro de los efectos no deseados que dejó la pandemia fue un aumento en las velocidades promedio de circulación y, sumado a ello, la sentencia de la Corte Constitucional (C-030-20) que dejó sin piso los dispositivos de sanción/control automático que han impedido controlar este factor de riesgo base que multiplica todos los otros factores de riesgo.

Por otra parte, el desmonte del número de efectivos de la Dirección de Tránsito y Transporte que ejercían control operativo en vía ha alentado las conductas de riesgo, en particular, las altas velocidades, porque no se ejerce el necesario control operativo.

Se sabe que el objetivo del control a las normas de tránsito es lograr prevenir conductas de riesgo, y el objetivo primigenio de la norma, es educar al ciudadano en lo bueno y lo malo del aspecto social, si el ciudadano incumple, debe ser sancionado para restablecer el equilibrio social que violó, pues lo que subyace en una norma de tránsito son valores sociales.

Bajo esta óptica, es necesario alindrar la infracción a una norma de tránsito y lo que configura una conducta delictiva contra la seguridad de las personas en un sistema vital como es el sistema vial. De ahí que se busque determinar cuál es el riesgo permitido al que se somete a todo un gran colectivo, de donde surge la diferencia entre una infracción a una norma de tránsito y una conducta delictiva en el sistema vial.

Así mismo, en postpandemia, el uso de sustancias sicoactivas y psicotrópicas en la conducción ha aumentado sin que se pueda llegar a controlar y a determinar su efecto en la seguridad vial.

Estos diferentes factores podrían explicar que el año 2021 se consolide como el más mortífero de lo corrido del siglo 21, no obstante, los registros que se conocen actualmente dan cuenta que el primer semestre del 2022 ha superado en un 14 % las muertes y en un 65% las lesiones no fatales con respecto al año 2021, es decir, que el año 2022 superará la hecatombe del 2021.

Otro de los objetivos que plantea el proyecto de ley es superar las dificultades de la sentencia de la Corte Constitucional C-030-20. Se plantea la responsabilidad del propietario del vehículo no conductor, como una responsabilidad por el hecho propio y no por el hecho ajeno. Esa responsabilidad derivaría de la obligación que, como propietario de un instrumento que genera riesgo para todo un colectivo tiene de controlar tales riesgos. La responsabilidad derivaría de autorizar a un tercero para que haga uso del vehículo y debería responder por los daños causados por el tercero por el hecho propio de no haberlos controlado debidamente. De esa manera obviaría el problema de la identificación del conductor que surge porque se trata de atribuir la responsabilidad del propietario del vehículo como una responsabilidad por el hecho ajeno. Es decir, se sancionaría al propietario del instrumento que introduce riesgo al sistema por el incumplimiento de la obligación de identificar al conductor. El titular de la propiedad de un vehículo automotor como instrumento que introduce riesgo al sistema vial tiene unas obligaciones por el hecho propio más no por el hecho ajeno no desconociendo el principio de responsabilidad personal.

Situación de la infancia y juventud

La población infantil, por su propia condición de vulnerabilidad, resulta ser, también uno de los usuarios de la vía, según rango etario, más vulnerable en las vías. Tan así es que, la Organización Panamericana de la Salud en Colombia, señaló que, durante el periodo de pandemia, murieron cuatro (4) veces más niños y jóvenes por siniestros viales que por COVID -19

El análisis llevado a cabo por la Campaña “Carros Más Seguros” logró determinar que entre 2010 y 2021 se perdieron 2.957 vidas de niños entre los 0 a 15 años. Resulta muy preocupante que

- el 47 % de los menores que perdieron la vida se desplazaban en un vehículo motorizado

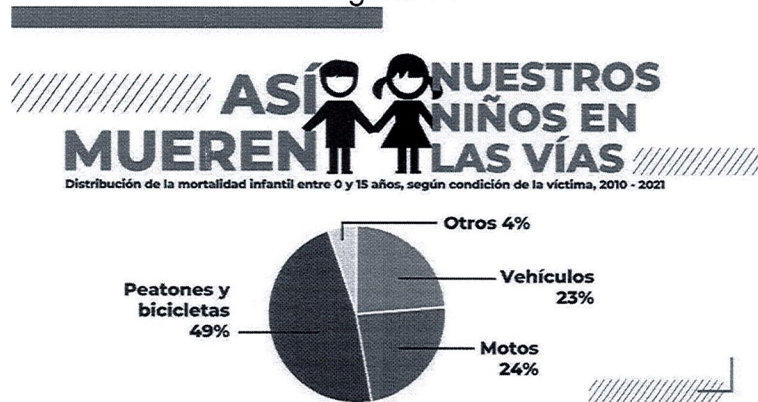
- el 24 % perdió la vida como usuario de una motocicleta, un vehículo que, por las condiciones antropométricas y antropomórficas de los niños no está diseñado para sujetarse ni para garantizar un mínimo de seguridad en la humanidad desprotegida de los niños .

Figura 10



Tomado de CarrosMásSeguros

Figura 11



Tomado de CarrosMásSeguros

Legislar en favor de la protección de los niños en sus desplazamientos es un acto irrenunciable para este legislador, máxime cuando cada dos días mueren tres niños en las vías del país por cuenta de los siniestros de tránsito y la primera causa de consulta en muchos hospitales públicos departamentales y municipales son los traumatismos por siniestros viales en esta población.

Incidencia de la tipología vehicular en las muertes y lesiones en siniestros viales

El parque automotor colombiano es de, aproximadamente, 17 millones de vehículos. Los vehículos pesados (buses y camiones entre otros) representan el 4% de todo el parque, es decir, alrededor de los 630,000 vehículos. Sin embargo, la matriz de colisión nos indica que son los responsables del 21% de los siniestros mortales y del 14 % de los siniestros con lesiones de mayor gravedad.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el 2021, de las 7270 personas que perdieron su vida en las vías, 1170 (16.19 %) perdieron su vida en colisiones con vehículos de transporte de carga y 342 (4.70%) lo hicieron en colisiones con vehículos de transporte de pasajeros. Respecto a las lesiones de gravedad, de las 20825 personas que sufrieron una lesión grave, 1738 (8.35 %) resultaron gravemente heridos en colisiones con vehículos de transporte de carga y 1193 (5.73%) lo hicieron en colisiones con vehículos de transporte de pasajeros

Figura 12



Tomado de CarrosMásSeguros

Figura 13



Tomado de CarrosMásSeguros

La seguridad del instrumento que introduce riesgo al sistema vial

La experiencia europea ha permitido demostrar que uno de los pilares para reducir el número de fallecidos y lesionados en las vías está directamente relacionado con el equipamiento de seguridad que ofrecen las líneas de vehículos. Los lineamientos contenidos en el WP29 "FORO MUNDIAL PARA LA ARMONIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS" establecen los mínimos estándares mundiales de seguridad que han sido desarrollados por la industria automotriz mundial, permiten reducir la influencia del error humano en el resultado de un siniestro vial. De esta manera, un vehículo con mejores niveles de seguridad reducirá la probabilidad de que un siniestro acabe en la muerte o lesión de los ocupantes del vehículo y de los actores viales más vulnerables que se encuentran en interacción con él.

Un estudio realizado por "Carros Más Seguros" permitió establecer que aquellas líneas de vehículos que contaban con menores niveles de seguridad tenían una mayor frecuencia de estar involucrados en siniestros con resultado de muerte o lesión no fatal. Esto es, la frecuencia de siniestros con resultado de muerte o lesión se realizó a partir de los estándares de seguridad ofrecidos por cada línea de vehículo y a su índice relativo de participación en siniestros con muertos y heridos.

Este análisis se llevó a cabo con la participación del NCAP para Latinoamérica: Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) que basa sus pruebas en métodos internacionalmente reconocidos y califica entre 0 y 5 estrellas integrando cuatro aspectos de evaluaciones en áreas clave: Protección de Ocupante Adulto, Protección de Ocupante Infantiles, Protección para Peatones y Usuarios Vulnerables de las Vías y Tecnologías de Asistencia a la Conducción.

Respecto a las motocicletas, la evaluación se hizo a partir de un análisis por marca y línea en donde se registraba si las motocicletas contaban con sistemas de frenado ABS o CBS, como principal equipamiento de seguridad vehicular en vehículos motorizados de 2 ruedas (motocicletas).

Figura 12

Las 20 líneas más vendidas en el periodo 2016-2019 ordenadas según su índice relativo de muertos y heridos para el mismo periodo

	LÍNEA DE VEHÍCULO	ÍNDICE RELATIVO DE MUERTES Y HERIDOS		LÍNEA DE VEHÍCULO	ÍNDICE RELATIVO DE MUERTES Y HERIDOS
1	KIA PICANTO	1437	11	CHEVROLET TRACKER	530
2	KIA RIO	1226	12	NISSAN MARCH	527
3	CHEVROLET SPARK	673	13	NISSAN VERSA	507
4	MAZDA 3	869	14	VOLKSWAGEN GOL	496
5	MAZDA 2	803	15	FORD ECOSPORT	465
6	CHEVROLET SAIL	720	16	MAZDA CX-5	349
7	RENAULT DUSTER	704	17	CHEVROLET ONIX	351
8	FORD FIESTA	621	18	CHEVROLET BEAT	143
9	RENAULT LOGAN/SANDERO/STEPWAY	608	19	SUZUKI VITARA	62
10	FORD ESCAPE	581	20	RENAULT KWID	45

* ESTA TABLA NO CONTIENE LOS VEHICULOS TIPO "PICK-UP". ESTA INFORMACION SERA OBJETO DE OTROS RESULTADOS. ** TASA POR CADA 10.000 VEHICULOS DE LA LINEA

Tomado de CarrosMásSeguros

Figura 13

Líneas con mayor índice relativo de muertes y heridos en el periodo 2016-2019

	LÍNEA DE VEHÍCULO	ÍNDICE RELATIVO DE MUERTES Y HERIDOS		LÍNEA DE VEHÍCULO	ÍNDICE RELATIVO DE MUERTES Y HERIDOS
1	HYUNDAI ATOS	3869	11	MAZDA 3	869
2	HYUNDAI I10	2921	12	MAZDA 2	803
3	MAZDA ALLEGRO	2034	13	MITSUBISHI MONTERO	776
4	RENAULT R9	1877	14	RENAULT TWINGO	721
5	KIA PICANTO	1437	15	CHEVROLET SAIL	720
6	NISSAN SENTRA	1310	16	KIA SPORTAGE	711
7	KIA RIO	1226	17	RENAULT DUSTER	704
8	HYUNDAI ACCENT	1122	18	CHEVROLET AVEO	675
9	HYUNDAI TUCSON	1015	19	NISSAN THIDA	670
10	CHEVROLET SPARK	873	20	CHEVROLET AVEO EMOTION	652

* ESTA TABLA NO CONTIENE LOS VEHICULOS TIPO "PICK-UP". ESTA INFORMACION SERA OBJETO DE OTROS RESULTADOS. ** TASA POR CADA 10.000 VEHICULOS DE LA LINEA

Tomado de CarrosMásSeguros

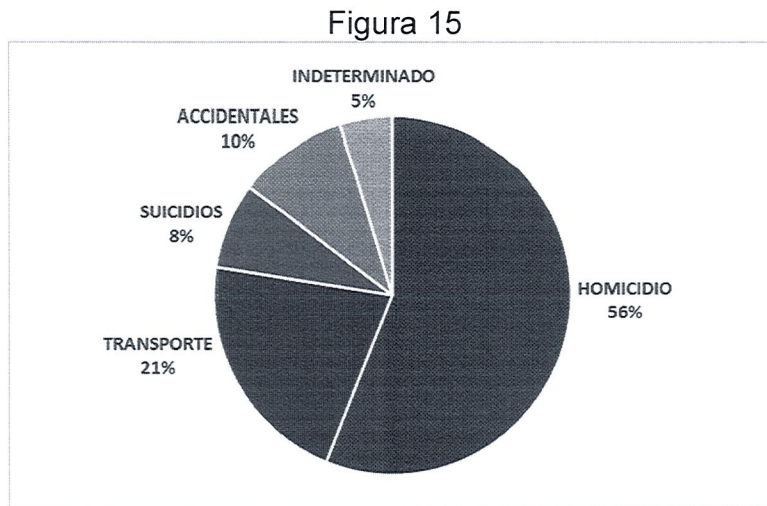
Figura 14

Clasificación por ventas 2018-2021	Línea General	Ventas 2018-2021	Índice de siniestralidad (vehículos involucrados en siniestros totales/Parque automotor)*10,000	Índice de morbi-mortalidad (vehículos involucrados en siniestros con muertos y heridos /Parque automotor)*10,000
1	BAJAJ BOXER CT100	154,497	357	268.7
2	YAMAHA XTZ125	135,809	210	165.4
3	AKT AK125 NKD	104,209	594	463.7
4	YAMAHA FZN150	72,903	382	292.7
5	HONDA CB125	58,526	238	178.5
6	HONDA XR150	49,077	211	162.9
7	BAJAJ PULSAR 200	48,366	684	529.7
8	HONDA CB110	44,503	231	174.5
9	YAMAHA CRYPTON	44,261	259	207.7
10	YAMAHA GPD150	43,401	493	335

Indicadores epidemiológicos de la carga por enfermedad derivada de los siniestros viales.

En relación con el indicador epidemiológico que mide la carga por enfermedad, se tiene un millón ochocientos cincuenta y seis mil setecientos cuatro años de vida perdidos, que equivale a apagar por un día las vidas de toda la población de Barranquilla y una parte de su área metropolitana (Soledad, Malambo y Galapa).

Figura 5. Carga por enfermedad – Indicadores de impacto a la salud. Colombia (2010-2018).



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Forensis datos para la vida, ediciones 2010 a 2018. Elaboración propia.

Tabla 1. Años de vida potencialmente perdida por lesión de causa externa. Colombia (2010-2018)

	AÑOS DE VIDA POTENCIALMENTE PERDIDOS				
	HOMICIDIO	TRANSPORTE	SUICIDIOS	ACCIDENTALES	INDETERMINADO
2010	703.813	189.443	70.847	117.979	51.781
2011	640.201	184.188	66.234	107.517	42.714
2012	617.367	197.053	67.168	94.939	58.289
2013	561.886	198.809	63.571	83.058	52.287
2014	497.843	202.506	64.617	85.511	50.400
2015	454.535	217.763	71.220	83.734	44.475
2016	446.250	229.549	80.460	87.787	41.330
2017	438.335	210.891	88.826	107.594	35.756
2018	491.293	226.502	96.739	96.906	32.757
TOTAL	4.851.523	1.856.704	669.682	865.025	409.789

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Forensis datos para la vida, ediciones 2010 a 2018. Elaboración propia.

El inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación queda ampliamente evidenciado.

Si bien la producción normativa ha sido abundante en la regulación del tránsito y el transporte, mostrando una genuina preocupación del legislador, ésta ha estado enfocada a incidir en el comportamiento de los usuarios, soslayando, en alguna medida, el fortalecimiento de los demás componentes del sistema vial que favorecen o pueden alentar conductas de riesgo o que, pudiendo proteger en la ocurrencia de un siniestro, no lo hacen.

Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectiva en la disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito y, los efectos post pandemia ya mencionados han agudizado el flagelo; las Naciones Unidas de la mano a los incipientes resultados del Plan de Acción de Seguridad Vial 2011-2020, en particular en las regiones Latinoamericana y Africana ha formulado un nuevo plan de acción para la década 2021-2030 y se ha incluido en los objetivos de desarrollo sostenible la meta de reducir en un 50% al final de 2030 reiterando que el problema de la seguridad vial, no es un problema de accidentes o siniestros de tránsito, sino como un problema que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud.

El enfoque Sistema seguro, cambia radicalmente no solo porque deja de considerar las muertes y lesiones en el sistema de transporte como accidentales, sino que también deja atrás la filosofía que el conductor debe comportarse y reaccionar perfectamente independientemente del nivel de seguridad que ofrece el sistema vial; principios que han sido ampliamente abordados en la Ley Julián Esteban pero que aún son insuficientes para anticipar.

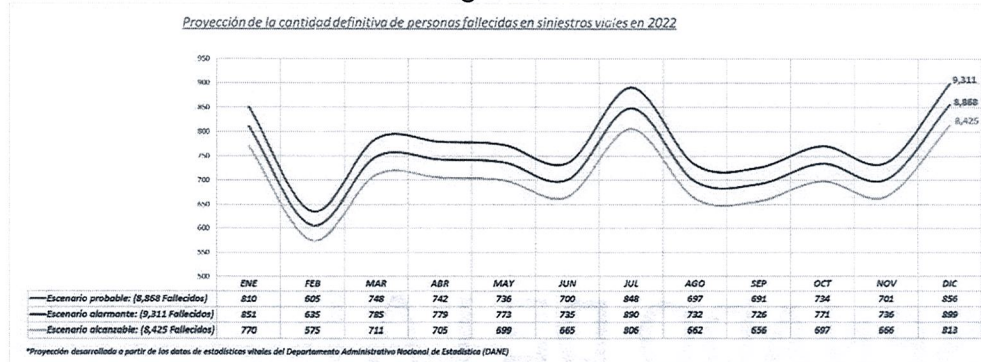
Resultante de lo anterior, el sistema vial debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. El sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido ni dentro ni fuera del vehículo.

Consideraciones finales.

En este proyecto de ley, bajo un enfoque de protección del derecho a una movilidad segura, sostenible e incluyente, consagra una serie de medidas acorde a las nuevas demandas sociales y los desafíos por venir para garantizar el derecho de todos los usuarios de las vías a desplazarse sin que la actividad comprometa su vida ni su integridad física. La tasa de motorización en Colombia está lejos de llegar a su punto de saturación, por lo tanto, el riesgo derivado del volumen de tráfico seguirá también aumentando, multiplicando el riesgo trasferido a los usuarios más vulnerables de las vías y a la población económicamente menos favorecida, alentando así a una nueva lucha de clases. Estas son las

proyecciones en diferentes escenarios a partir de los datos del DANE, esperemos que no se cumpla ninguna.

Figura 16



CONFLICTO DE INTERESES

De conformidad con la ley 2003 de 2019, que reformó la ley 5ª de 1992 en lo relativo al régimen de conflicto de interés de los congresistas, se señala que esta propuesta legislativa no presenta ninguna causal de conflicto de interés, específicamente en lo referente al literal a “a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusiona con los intereses de los electores.”, puesto que contrario a ello el proyecto de ley objeto de radicación tiene como propósito proteger la vida, la integridad y la salud de las personas a través del abordaje integral de la movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales.

Cordialmente,

ROY BARRERAS
 Senador de la República

Germán Blanes Álvarez

Mano firme Bonavol

Ano P. Agudelo

BERNAR Zayas

Imatkenen

Echereeny

CEDEDA

27

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 23 del mes Agosto del año 2022

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 142 Acto Legislativo N°. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: Hs: Roy Barreras Monteclegre, Marco José Pizarro
Rodríguez, Miguel Ángel Pinto Hernández Honorio Miguel Enciquez
y otras firmas

SECRETARIO GENERAL