**PROYECTO DE LEY Nº \_\_\_\_ DE 2021 CÁMARA**

*“Por medio de la cual se declara el 17 de agosto como el Día del Peatón”*

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**Artículo 1º.** La presente Ley tiene por objeto establecer e institucionalizar el Día del Peatón.

**Artículo 2º.** Declárese el 17 de agosto como el Día del Peatón.

**Artículo 3º.** El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrollará programas, actividades y estrategias con el fin de promover los derechos y deberes de los peatones, así como divulgar y sensibilizar buenos hábitos en la vía pública.

**Artículo 4º. Vigencia.** La presente Ley rige a partir de su sanción y promulgación.

**FABIÁN DÍAZ PLATA**

Representante a la Cámara

Departamento de Santander

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**PROYECTO DE LEY Nº \_\_\_\_ DE 2021 CÁMARA**

*“Por medio de la cual se declara el 17 de agosto como el Día del Peatón”*

1. **ANTECEDENTES**

El 07 de mayo de 2021 fue radicado el proyecto de ley Nº 610 de 2021 C, el cual fue archivado el 20 de junio de 2021 por tránsito de legislatura. El texto que se presenta conserva el espíritu del proyecto mencionado, pero se le agregaron una serie de modificaciones con el fin de que pueda ser discutido en esta legislatura.

1. **OBJETO DEL PROYECTO**

La presente iniciativa legislativa pretende establecer e institucionalizar el Día del Peatón.

1. **JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

El 17 de agosto se conmemora el Día Mundial del Peatón, esta fecha fue establecida por la Organización Mundial de la Salud, en memoria del primer incidente vial registrado, el cual tuvo lugar en Londres en 1897, cuando Bridget Driscoll de 44 años murió al ser atropellada por un vehículo con motor.[[1]](#footnote-1)

De acuerdo con el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS[[2]](#footnote-2), cada año mueren más de 1,2 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Esta organización la considera como una epidemia que sigue en aumento en buena parte del planeta.

En el mencionado informe se pone de presente que los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un problema de salud pública mundial, especialmente en los países de ingresos bajos y medianos, también se destaca que cerca de la mitad de las víctimas mortales que ocurren en las carreteras son usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de motor de dos ruedas). Finalmente, dicho informe sostiene que pocos países cuentan con una legislación integral y bien aplicada sobre seguridad vial y solo pocos países disponen de datos fiables sobre los traumatismos causados por accidentes.[[3]](#footnote-3)

**Accidentalidad de peatones en Colombia**

De acuerdo con el reporte de siniestralidad del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)[[4]](#footnote-4) en los últimos 4 años se registraron 6046 peatones fallecidos, siendo 2020 el año de menor participación y 2017 el de mayores hechos que generaron muertos. Se pudo identificar que los objetos de colisión que más generaron decesos en los datos agregados del cuatrienio entre los peatones son: la motocicleta (2279), el transporte individual (1742) y el transporte de carga (646).

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad vial (2021).

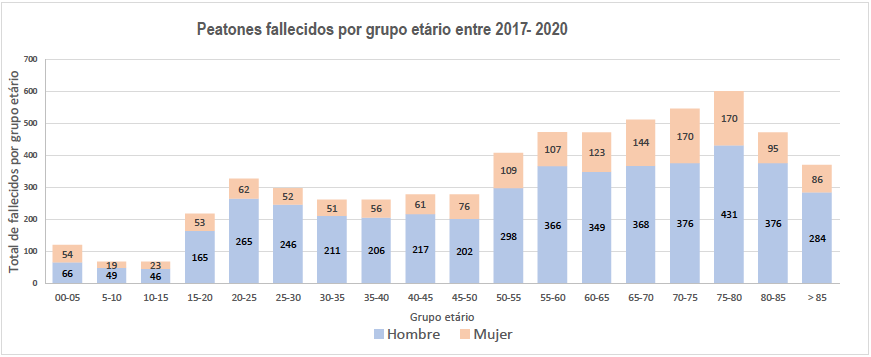
Al realizar el análisis agregado del período 2017-2020, tomando como referencia las matrices de colisión de estos años, se identificó que el actor vial peatón es el segundo de mayor siniestralidad luego de los motociclistas (representan el 50,78%). En el período bajo análisis, los peatones participaron en un 24,13%, es decir, de cada 4 fallecidos en siniestros, 1 obedeció a un peatón indistintamente de la causa u objeto de colisión.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2021).

De otra parte, se pudo identificar que los casos de peatones muertos en los cuales no se obtuvo información son considerables en la medida que es la cuarta categoría que más número de registros de fallecidos tuvo en el cuatrienio.

Se tiene que el análisis descriptivo global muestra que los hombres registraron 4521 fallecimientos, mientras las mujeres 1511, esto significa que el porcentaje de hombres muertos triplica su par femenino.



Fuente: Respuesta de la ANSV vía derecho de petición (04/02/2021)

Finalmente, sobre el rango etario, se pudo observar la siguiente tendencia: a mayor edad, mayor número de fallecidos. El 63.8% de los muertos se concentraron en personas entre 50 y mayores de 85 años. El rango etario de mayor participación en fallecidos está en las personas de 75 a 80 años (9.97%), seguido por los peatones entre 40-75 años (9.05%).

**Caso Bogotá**

El Distrito Capital cuenta con los Acuerdos 386 de 2009 y 668 de 2017, los cuales institucionalizaron el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón. Con diversas actividades pedagógicas y de urbanismo se busca crear conciencia hacia los peatones, los actores viales más vulnerables del sistema de movilidad.[[5]](#footnote-5) A su vez Bogotá ya cuenta con el primer manual para peatones.[[6]](#footnote-6)

1. **CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD**

**CONSTITUCIÓN POLÍTICA**

**PREÁMBULO**

“en ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana, decreta, sanciona y promulga la siguiente:” (Subrayado fuera del texto.)

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

**ARTÍCULO 13.** Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

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

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

**ARTÍCULO 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 79.** Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

**LEGISLACIÓN COLOMBIANA**

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

**ARTÍCULO 1º. AMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.** Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

**ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES.** Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

**ARTÍCULO 131. MULTAS.** A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones, C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas, D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito, D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

**ARTÍCULO 133.CAPACITACIÓN.** Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito.

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

**ARTÍCULO 2º ACTORES DE LA VÍA.** Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

**ARTÍCULO 5º.** f) El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para avaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.

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

**ARTÍCULO 9º FUNCIONES.**

**2. De regulación.**

2.4 Definir una estrategia, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días posteriores a la sanción de esta ley, para los actores más vulnerables del tránsito, llámense peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámese vías troncales y principales en las ciudades y en toda la red nacional de vías primarias y concesionadas, dobles calzadas.

**9. Otras.**

9.1 Promover el desarrollo de la instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, el amoblamiento de la infraestructura, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores peatones y pasajeros.

**OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**

**Objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.** Meta 3.6. Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

**Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes, sostenibles.** Meta 11.2. Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

1. **IMPACTO FISCAL**

Frente al artículo 7º Análisis del impacto fiscal de las normas de la Ley 819 de 2003 *Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*, la Honorable Corte Constitucional se pronunció sobre su interpretación de la siguiente manera en la Sentencia C-502 de 2007:

“36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.”

1. **CAUSALES DE IMPEDIMENTO**

Conforme al artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, este Proyecto de Ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5ª de 1992, toda vez que es un Proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

Atentamente,

**FABIÁN DÍAZ PLATA**

Representante a la Cámara

Departamento de Santander

1. Tomado de: <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/dia-internacional-del-peaton-ciudad-nueve-cada-nid2423631/> [↑](#footnote-ref-1)
2. Disponible en: <https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/es/> [↑](#footnote-ref-2)
3. Ibíd. [↑](#footnote-ref-3)
4. Información obtenida vía derecho de petición ante la ANSV (04/02/2021) [↑](#footnote-ref-4)
5. Consultado en: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Noticia/bogota_celebra_el_dia_del_peaton> [↑](#footnote-ref-5)
6. Disponible en: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/manual-del-peaton-en-bogota> [↑](#footnote-ref-6)