



4211000

Bogotá D.C.

Doctora

NATALIA CATALINA COGOLLO UYABAN

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD - SDM

Dirección Electrónica: radicacionentidades@movilidadbogota.gov.co

BOGOTÁ, D.C. -

Asunto: CONCEPTO DE MODIFICACIÓN PROYECTO DE DECRETO 185 DE 2012**Referenciado:** 1-2026-6494

Cordial saludo respetada Natalia Catalina:

La Dirección Distrital de Desarrollo Institucional de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. en atención a su solicitud del asunto y radicado de la referencia, en el que solicita el concepto técnico de viabilidad para modificar El Decreto 185 de 2012 "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de seguridad Vial da repuesta así:

Corresponde a la Dirección emitir conceptos técnicos en relación con la organización y ajuste de la estructura general del Distrito, de conformidad con las funciones asignadas por el Decreto Distrital 140 de 2011, especialmente lo referente al numeral 5 del Artículo 20, "Conceptuar sobre la organización y ajuste de la estructura general del Distrito y la creación y modificación de las instancias del Sistema de Coordinación de la administración del Distrito Capital".

De la lectura de los documentos allegados, formato de exposición de motivos y Proyecto de Decreto, para su análisis y emitir concepto que permita continuar el proceso, dada la *pertinencia*, *congruencia*, así como el impacto *acorde a las necesidades sociales actuales requeridas* por la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial y que *proceda su trámite*, se encuentra lo siguiente:

En el "FORMATO DE EXPOSICIÓN DE MOTIVOS", hay lugar a precisiones normativas en el epígrafe: "Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 185 de 2012 "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial" adicionado por el Decreto 444 de 2021, y por el Decreto 594 de 2015 derogado y adicionado por el Decreto Único de Sector Movilidad, Decreto 652 de 2025,".

"Análisis Técnico y de conveniencia para la expedición del proyecto de regulación contexto": El primer párrafo es muy concreto y brinda de manera sintética información

suficiente, el segundo párrafo, aunque sigue la misma línea, no realiza corte, ni hay la conexión suficiente con la gráfica, por lo que pierde la relevancia que ésta pueda pretender. La siguiente gráfica profundiza y discrimina los años 2024 y 2025, que tampoco logra con el análisis aumentar la contundencia de lo que se busca expresar. *(Se sugiere, y se puede expresar en un párrafo sencillo, el contenido de cifras)* Igual la gráfica de vulnerabilidad de peatones, ciclistas, usuarios de motocicletas. Si lo que se pretende mostrar, es el que se toman decisiones con base en información confiable, puede referirse a la fuente de información, sólo con las cifras y soportarse con fuerza en las gráficas de interacción de los actores y de priorización de ubicaciones críticas de siniestralidad. Además, se debe eliminar de: La Introducción y contexto la numeración.

Por lo demás, la relevancia de actualizar la norma a los requerimientos del nuevo Plan de Seguridad vial 2023- 2032 , la autonomía que deba tener la Comisión para poner en funcionamiento Mesas, que puedan actuar con la suficiente eficacia, dadas las distintas variables y desde los diferentes sectores, y ser determinantes para resolver diferentes situaciones que garanticen la movilidad vial y la defensa de la vida, sobre todo de los actores más vulnerables y lograr la coordinación interinstitucional de manera oportuna, con los recursos, herramientas y lineamientos en concurrencia, complementariedad y subsidiaridad requeridas en las diferentes situaciones.

También se debe ajustar en la página 12, 2º párrafo, lo pertinente al Decreto 594 de 2015, derogado y recopilado en el Decreto Único de Sector 652 de 2025.

Ahora bien, es necesario validar, que se logre la suficiente flexibilidad que requiere la Comisión Intersectorial, para que en la práctica pueda tener la eficacia requerida, para responder como ya se manifestó, a variables de seguridad, vulnerabilidad, económicas de salud, entre otras.

En el ámbito de aplicación, se debe revisar y precisar el área metropolitana, a fin de que el alcance que se logre brinde la garantía requerida, en coordinación con municipios aledaños y también si es del caso, el nivel nacional, previendo que no se necesite modificación posterior.

En el Proyecto de Decreto, la normativa referida en el decreto de origen (creación de la Instancia) es suficiente, no se requiere nuevamente en el modificadorio toda la normativa, simplemente se actualiza lo requerido. Además, porque el marco normativo y toda la justificación está compilado en la exposición de motivos. De igual forma se actualiza precisamente por la necesidad de concurrencia, complementariedad requeridos para la debida operación, además en razón a la nueva dinámica de las mesas, en las metas y acciones y coordinación interinstitucional de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial. Revisar. DUS Decretos de Unificación de Sector. el

Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Camina Segura” y adopción del nuevo Plan de Seguridad Vial.

En el proyecto de decreto y su exposición de motivos hay un marco general para las funciones esenciales y las modificaciones comprendidas, las cuales son consecuentes con su propósito.

De igual manera, estas funciones se enmarcan en lo dispuesto por el artículo 27 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, para las entidades distritales descentralizadas, funcionalmente o por servicios, a las cuales les corresponde: “(...) a. *Participar en la formulación de las políticas, planes y programas sectoriales, bajo la orientación del organismo del Sector Central respectivo y ejecutarlas.* b. *Garantizar el suministro de bienes y la prestación de los servicios a su cargo y ejecutar los proyectos definidos para tal efecto.* c. *Coadyuvar al logro de las metas y objetivos del Sector Administrativo al que pertenezcan.* d. *Las demás que establezcan las normas especiales*”.

Ahora bien, el proyecto de Decreto establece en el “Artículo 7º.- *Mesas de Trabajo, Comités Técnicos y equipos de trabajo. La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial contará para el desarrollo especializado de sus funciones, con mesas de trabajo, comités técnicos y equipos de trabajo, los cuales se conformarán para el abordaje puntual de temáticas específicas o acorde con las necesidades identificadas para el cumplimiento de las funciones de la Comisión. La temporalidad, conformación y operatividad de las mesas de trabajo, comités técnicos y equipos de trabajo será definida al interior de la Comisión, sin que esto implique la modificación del reglamento.*”, (Subrayado fuera de texto).

Con relación al texto subrayado y de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo 001 de 2022 “*Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, adoptado mediante Acuerdo No. 001 de 2019*”, el reglamento enumera y desarrolla Mesas de Trabajo específicas.

El Artículo 8 del Acuerdo mencionado ya crea y reglamenta cinco Mesas de Trabajo (objeto, presidencia/secretaría, integrantes y periodicidad), e incluso fija funciones comunes y párrafos (reunión trimestral, invitados, sesiones virtuales, etc.). Es decir, no es una habilitación abierta, sino un listado cerrado con reglas operativas detalladas entonces, al crear nuevas mesas o alterar su operatividad “sin modificar el reglamento” se contradice la técnica normativa usada en este artículo.

El reglamento actual no contempla “comités técnicos” ni “equipos de trabajo”, su texto no define estas figuras ni les asigna funciones, composición, temporalidad o mecanismos de creación; solo contempla Mesas de Trabajo, por lo cual si se establece incorporar comités o equipos (y más si van a cumplir funciones de apoyo técnico u operativo), se deben incorporar expresamente o incluir una cláusula habilitante clara en el reglamento interno.

Los lineamientos distritales piden que el funcionamiento esté en el reglamento, la Resolución 233 de 2018 (y su modificación 753 de 2020) establece que cada instancia adopta su reglamento interno con base en un anexo de lineamientos y asigna a la presidencia “suscribir... entre ellas el reglamento interno”; además, establece modificar el reglamento para ajustarlo a esos parámetros. En coherencia con esa directriz, si se van a crear mecanismos internos estables, deben quedar previstos o habilitados en el reglamento interno de la instancia. El propio reglamento prevé su modificación en su Artículo 15 en el cual se establece que el reglamento puede ser modificado por iniciativa de sus integrantes y con el quórum decisorio. Si se establece incorporar nuevos tipos de espacios (comités, equipos) o cambiar reglas de las Mesas (temporalidad, integración, operatividad) se debe ajustar el mismo. Por lo cual recomendamos incluir un párrafo del siguiente tenor: *“Párrafo. Además de las Mesas de Trabajo permanentes previstas en este artículo 8, la Comisión podrá crear Mesas de Trabajo temporales conforme al artículo x de este reglamento.”*

Lo anterior, con el fin de dar cumplimiento a la normatividad vigente y prevenir conflictos de competencias por duplicidades con las Mesas permanentes, o decisiones de subinstancias sin marco de aprobación; así como la pérdida de la trazabilidad de actas, documentos y reportes, razón por la cual, se solicita ajustar el Artículo 7 del proyecto de Decreto de la siguiente forma:

“Artículo 7º.- Mesas de Trabajo, Comités Técnicos y equipos de trabajo. La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial contará para el desarrollo especializado de sus funciones, con mesas de trabajo, comités técnicos y equipos de trabajo, los cuales se conformarán para el abordaje puntual de temáticas específicas o acorde con las necesidades identificadas para el cumplimiento de las funciones de la Comisión. La temporalidad, conformación y operatividad de las mesas de trabajo, comités técnicos y equipos de trabajo será definida al interior de la Comisión, quedando definidas en el Reglamento Interno de la instancia.”

Por lo demás, se constató conforme a Acta anexa de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, que el día 23 de octubre de 2025, esta Instancia por unanimidad aprobó las modificaciones presentadas.

En mérito de lo expuesto, la Dirección Distrital de Desarrollo Institucional, encuentra suficiente soporte técnico y jurídico que hace viable la propuesta del Proyecto de Decreto, “Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 185 de 2012” que crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, porque corresponde a la normativa y

cumplimiento de disposiciones, principios y reglas referidas tanto en el texto, como en la Exposición de Motivos y responde a su comunicación bajo radicado número 1-2026-6663/6619/6694 -2026-de 19 de febrero de 2026 emitiendo el siguiente,

“CONCEPTO”

Luego de realizar el análisis técnico, normativo, de impacto y forma, se evidencia que procede la expedición del Decreto modificadorio de la Comisión Intersectorial de seguridad Vial, es pertinente, congruente y atiende las necesidades sociales actuales y que son requeridas por la Comisión Intersectorial para su actualización, funcionamiento y mayor eficacia, brindando la flexibilidad requerida, por lo que se emite **“concepto positivo sujeto a modificación**, ajustes de forma y validaciones que permitan prever su alcance.

Cordialmente,

JUAN CAMILO GIRALDO ZULUAGA
DIRECCION DISTRITAL DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

Copia:

Anexos Electrónicos: 0

Proyectó: LUZ ELIZABETH MORENO GONZALEZ
Revisó: JUAN CAMILO GIRALDO ZULUAGA-
Aprobó: JUAN CAMILO GIRALDO ZULUAGA