DIEGO LOZADA
CONCEJAL DE BUCARAMANGA

CONCEJO DE BUCARAMANGA

Bucaramanga, 28 de octubre de 2026

Señores
PRESIDENCIA DEL CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA
SECRETARÍA GENERAL
Concejo Municipal de Bucaramanga
Ciudad

Asunto: Radicación de informe de ponencia positiva – Proyecto de Acuerdo No. 052 del 01 de octubre de 2026.

En mi calidad de concejal del municipio de Bucaramanga y ponente designado, me permito radicar formalmente ante la Presidencia del Concejo Municipal y la Secretaría General el INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER Y SEGUNDO DEBATE del Proyecto de Acuerdo No. 052 del 01 de octubre de 2026, "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA ESTRATEGIA MUNICIPAL DE CORRESPONSABILIDAD Y PROTECCIÓN INTEGRAL DE LA VIDA DEL MOTOCICLISTA 'BUCARAMANGA SEGURA SOBRE DOS RUEDAS', SE ESTABLECEN MECANISMOS DE RENDICIÓN DE CUENTAS ANTE EL CONCEJO MUNICIPAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", iniciativa presentada por el Honorable Concejal Luis Eduardo Ávila Castelblanco.

El informe adjunto contiene el análisis constitucional, legal, jurisprudencial, administrativo, fiscal y de conveniencia de la iniciativa, desarrollado dentro del ámbito de competencias de la Comisión Tercera Permanente, así como las consideraciones que sustentan el sentido favorable de la ponencia, en atención a la necesidad de fortalecer la protección de la vida de los motociclistas, la prevención de la siniestralidad vial, la corresponsabilidad institucional y los mecanismos de participación ciudadana y control político. En consecuencia, solicito respetuosamente que se surta el trámite correspondiente, se disponga su publicación y se ponga en conocimiento de los integrantes de las Comisiones Segunda y Tercera Permanentes, para efectos de su estudio, discusión y votación en sesión conjunta, con votación separada de cada comisión, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, así como su posterior trámite ante la Plenaria del Concejo Municipal.

Cordialmente,

Recibido: Wilmer Pabon 28/10/26

DIEGO ARMANDO LOZADA TRUJILLO
Concejal de Bucaramanga – Partido ASI

RAJ: CM - Contratista UAN
APD: OPP - Contratista UAN

Anexo: Informe de ponencia positiva del Proyecto de Acuerdo No. 052 de 2026.

Scanned with CamScanner

INFORME DE PONENCIA

PROYECTO DE ACUERDO No. 052 DEL 01 DE OCTUBRE DE 2026

"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA ESTRATEGIA MUNICIPAL DE CORRESPONSABILIDAD Y PROTECCIÓN INTEGRAL DE LA VIDA DEL MOTOCICLISTA 'BUCARAMANGA SEGURA SOBRE DOS RUEDAS', SE ESTABLECEN MECANISMOS DE RENDICIÓN DE CUENTAS ANTE EL CONCEJO MUNICIPAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Concejal Autor
LUIS EDUARDO ÁVILA CASTELBLANCO
Partido Cambio Radical

Concejal Ponente
DIEGO ARMANDO LOZADA TRUJILLO
Partido Alianza Social Independiente ASI

COMISIÓN SEGUNDA Y COMISIÓN TERCERA PERMANENTES EN SESIÓN CONJUNTA
OCTUBRE DE 2026

Scanned with CamScanner

Bucaramanga, 28 de octubre de 2026

Honorables Concejales
COMISIÓN SEGUNDA Y COMISIÓN TERCERA PERMANENTES
PLENARIA DEL CONCEJO DE BUCARAMANGA
Ciudad

Asunto. Informe de ponencia PROYECTO DE ACUERDO No. 052 DEL 01 DE OCTUBRE DE 2026 **"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA ESTRATEGIA MUNICIPAL DE CORRESPONSABILIDAD Y PROTECCIÓN INTEGRAL DE LA VIDA DEL MOTOCICLISTA 'BUCARAMANGA SEGURA SOBRE DOS RUEDAS', SE ESTABLECEN MECANISMOS DE RENDICIÓN DE CUENTAS ANTE EL CONCEJO MUNICIPAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

Honorables concejales, el suscrito concejal, designado como ponente por la Comisión Tercera mediante oficio No. 078 del 14 de octubre de 2026 expedido por la Presidencia del Concejo, en el marco de la Resolución No. 213 de la misma fecha que dispuso el estudio del proyecto en sesión conjunta de las Comisiones Segunda y Tercera[1], y en el ámbito de las materias propias de la Comisión Tercera, se permite dejar en consideración de las **COMISIONES SEGUNDA Y TERCERA PERMANENTES EN SESIÓN CONJUNTA Y PLENARIA DEL CONCEJO DE BUCARAMANGA** el informe de ponencia para PRIMER Y SEGUNDO DEBATE, con fundamento en las siguientes consideraciones.

1. OBJETO

El Proyecto de Acuerdo No. 052 de 2026 tiene por objeto adoptar en el municipio de Bucaramanga la Estrategia Municipal de Corresponsabilidad y Protección Integral de la Vida del Motociclista "Bucaramanga Segura sobre Dos Ruedas", con el fin de reducir la morbimortalidad de los usuarios de motocicletas y promover la cultura ciudadana, a partir de la corresponsabilidad entre la Administración Municipal, los gremios comerciales y los colectivos de motociclistas.

En las materias propias de la Comisión Tercera, la iniciativa comprende una escuela práctica, gratuita e itinerante de destreza vial a cargo de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, mesas de concertación con empresas de mensajería, plataformas de reparto y comercio para promover condiciones de trabajo más seguras para los domiciliarios, una

[1] Concejo de Bucaramanga, Presidencia, oficio No. 078 del 14 de octubre de 2026 y Resolución No. 213 del 14 de octubre de 2026.

Scanned with CamScanner

instancia técnica de seguimiento con participación de las asociaciones de motociclistas y un mecanismo de rendición de cuentas anual ante el Concejo Municipal.

La iniciativa no crea entidades, dependencias, cargos ni fondos. Se apoya en las competencias que ya tienen la Dirección de Tránsito de Bucaramanga y las secretarías del despacho. Su aporte principal consiste en ordenar bajo una sola estrategia acciones que hoy se ejecutan de manera dispersa, y en darles continuidad mediante una norma del Concejo con mecanismos de seguimiento y control político.

2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. La motocicleta en la vida de Bucaramanga

La motocicleta es el principal medio de transporte y de trabajo de miles de familias del área metropolitana. Según datos de tránsito, Bucaramanga y su área metropolitana cuentan con más de 458.000 motociclistas activos[2]. Para muchos de ellos la moto no es una elección de comodidad sino la herramienta con la que se ganan la vida, como ocurre con los mensajeros, los domiciliarios y quienes atienden pequeños negocios en los barrios.

Esa realidad explica por qué cualquier política de movilidad en la ciudad debe partir de reconocer al motociclista como un actor vial que requiere protección, y no solamente control. La propia Administración Municipal ha asumido ese enfoque al lanzar en agosto de 2026 la campaña "En moto me gano la vida, no la pierdo", con un llamado explícito a la corresponsabilidad para proteger la vida de los motociclistas[3].

2.2. La dimensión del problema

Los motociclistas son las principales víctimas de la siniestralidad vial en Bucaramanga. De acuerdo con la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, en 2025 murieron 80 motociclistas en siniestros viales en la ciudad[4]. Durante los últimos ocho años la ciudad ha registrado un promedio cercano a diez muertes de motociclistas por cada cien mil habitantes[5].

La tendencia de 2026 es preocupante. En el primer semestre murieron 53 personas en siniestros de tránsito en el municipio, un 26 % más que en el mismo periodo de 2025, y los motociclistas representaron el 79 % de los lesionados, con 694 casos, según el informe

---

[2] Publimetro, "Motociclistas paralizan Bucaramanga, caos en autopistas y enfrentamientos con el Esmad por prohibición al parrillero", 30 de mayo de 2025. con datos de las autoridades de tránsito.
[3] Dirección de Tránsito de Bucaramanga, comunicado de prensa "En moto me gano la vida, no la pierdo, campaña de corresponsabilidad para salvar vidas en Bucaramanga", 20 de agosto de 2026.
[4] Dirección de Tránsito de Bucaramanga, citada por Vanguardia, "Alcaldía prepara decreto para empresas de domicilios en Bucaramanga, esto es lo que les exigirán", 16 de septiembre de 2026.
[5] Vanguardia, "Muertes en motos siguen sin freno en Bucaramanga", 7 de septiembre de 2025.

Scanned with CamScanner

semestral del Observatorio de la Dirección de Tránsito, validado con Medicina Legal[6]. Con corte a mediados de septiembre de 2026, el mapa de accidentalidad de la entidad registraba 79 víctimas fatales, de las cuales 37 eran motociclistas[7].

El panorama regional y nacional confirma la magnitud del fenómeno. En Santander, tres de cada cuatro personas fallecidas en las vías durante enero y febrero de 2026 eran motociclistas[8], y en el país los usuarios de motocicleta concentraron el 62 % de las muertes por siniestros viales durante 2024, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial[9]. Detrás de cada cifra hay una familia que pierde a uno de sus miembros, muchas veces joven y en edad productiva, y un sistema de salud que asume la atención de lesiones graves y discapacidades permanentes.

2.3. El auge de los domicilios y el circuito del afán

Una parte creciente de los motociclistas que circulan por la ciudad trabaja en servicios de mensajería y domicilios. El Alcalde de Bucaramanga ha descrito este fenómeno como un circuito del afán, en el que participan quien pide el domicilio, la empresa que lo despacha y quien lo lleva, y en el que la presión por llegar rápido conduce a pasar semáforos en rojo y a invadir andenes y zonas peatonales[10]. La Administración anunció además un decreto para que las empresas que vinculan repartidores verifiquen que cuenten con licencia de conducción, SOAT y revisión técnico-mecánica[11].

El comportamiento de los controles refleja la misma realidad. Entre enero y septiembre de 2025 se impusieron en Bucaramanga 22.379 comparendos, de los cuales 18.021 correspondieron a motociclistas[12], y en 2026 la Administración reportó más de once mil motocicletas inmovilizadas en operativos[13]. El control es necesario, pero por sí solo no transforma las condiciones que generan el riesgo. El componente de entornos logísticos

---

[6] Observatorio de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, informe ejecutivo semestral 2026, citado por Vanguardia, "Accidentes de tránsito en Bucaramanga, las muertes subieron 26 % en 2026", 3 de agosto de 2026.
[7] Dirección de Tránsito de Bucaramanga, mapa de accidentalidad, citado por Vanguardia, "Mapa de accidentalidad en Bucaramanga, 79 muertos y estos son los puntos críticos", 16 de septiembre de 2026.
[8] Vanguardia, "Santander, 3 de cada 4 muertes en vías son de motociclistas, así aumentaron las fatalidades", 20 de abril de 2026.
[9] Agencia Nacional de Seguridad Vial, citada por Noticias Caracol, "Nuevas señales de tránsito para motociclistas en Colombia, anunciadas por MinTransporte y ANSV".
[10] Vanguardia, "Alcaldía prepara decreto para empresas de domicilios en Bucaramanga, esto es lo que les exigirán", 16 de septiembre de 2026.
[11] Ibídem.
[12] Dirección de Tránsito de Bucaramanga, citada por Vanguardia, "En Bucaramanga se disparó un 63 % la cantidad de multas impuestas a motociclistas, las faltas más castigadas", 14 de octubre de 2025.
[13] Vanguardia, "Alcaldía prepara decreto para empresas de domicilios en Bucaramanga, esto es lo que les exigirán", 16 de septiembre de 2026.

Scanned with CamScanner

seguros del proyecto apunta precisamente a esas condiciones, al convocar a las empresas y plataformas a revisar los incentivos de tiempo que presionan la conducción temeraria.

2.4. De la restricción a la corresponsabilidad

En los últimos años las principales medidas frente a la siniestralidad de motociclistas en el área metropolitana han sido de carácter restrictivo. La restricción del parrillero hombre adoptada en 2025 generó protestas y bloqueos en la ciudad[14], y la restricción nocturna de motocicletas fue anulada por la jurisdicción contencioso administrativa, decisión confirmada por el Tribunal Administrativo en febrero de 2026[15], antes de que la Dirección de Tránsito la restableciera con un nuevo horario en marzo del mismo año[16].

Sin desconocer la utilidad de esas medidas, la experiencia muestra que las políticas basadas exclusivamente en la restricción generan conflicto con el gremio y quedan expuestas a la controversia judicial. El proyecto propone un camino complementario, centrado en la prevención, la formación práctica, la concertación con las empresas y el seguimiento con participación del gremio. Ese enfoque coincide con el de la Ley 2251 de 2022, que ordena concebir el sistema vial teniendo en cuenta la vulnerabilidad de las personas y distribuir la responsabilidad entre todos los que participan en él[17].

3. MARCO JURÍDICO

En el presente acápite se relacionan los fundamentos que sustentan jurídicamente la iniciativa y la forma en que cada uno se relaciona con su contenido.

3.1. Marco constitucional

- **Artículo 2.** Establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades[18]. La reducción de las muertes de motociclistas es una expresión directa de ese deber de protección.
- **Artículo 11.** Consagra el derecho a la vida como inviolable[19]. La estrategia tiene como finalidad principal la protección de la vida de un grupo de actores viales especialmente expuesto.

---

[14] Vanguardia, "En estas zonas se restringirá el tránsito de motos y parrillero hombre en Bucaramanga", 4 de junio de 2025.
[15] Vanguardia, "Anulada la restricción nocturna de motos en Bucaramanga, esto dijo el director de Tránsito", 24 de febrero de 2026.
[16] Infobae, "Restablecen restricción nocturna y sanciones para motocicletas en Bucaramanga, así funcionará el nuevo horario", 14 de marzo de 2026.
[17] Ley 2251 de 2022, artículo 2, literales a) y b).
[18] Constitución Política de Colombia, artículo 2.
[19] Constitución Política de Colombia, artículo 11.

Scanned with CamScanner

- **Artículo 25.** Reconoce el trabajo como un derecho y una obligación social que goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado[20]. Para miles de mensajeros y domiciliarios la motocicleta es su herramienta de trabajo, y su seguridad en la vía es una condición de un trabajo digno.
- **Artículo 49.** Atribuye al Estado la organización, dirección y reglamentación de la salud pública y la promoción de la salud de las personas[21]. La siniestralidad de motociclistas, por el volumen de muertes y lesiones que genera, constituye un problema de salud pública.
- **Artículo 311.** Define al municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado, encargada de prestar los servicios públicos que determine la ley y de promover el mejoramiento social y cultural de sus habitantes[22]. La seguridad vial y la cultura ciudadana hacen parte de esos fines.
- **Artículo 313, numerales 1 y 11.** Facultan al Concejo para reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio, y para citar y requerir a los secretarios del despacho del alcalde[23]. El primero respalda los lineamientos de la estrategia y el segundo el mecanismo de rendición de cuentas anual.
- **Artículo 315, numerales 1 y 3.** Asignan al alcalde la potestad de cumplir y hacer cumplir los acuerdos del Concejo y la dirección de la acción administrativa del municipio[24]. El proyecto se armoniza con estas atribuciones, pues deja a la Administración la definición de los medios para ejecutar la estrategia.

3.2. Marco legal

- **Ley 136 de 1994, modificada por la Ley 1551 de 2012.** Fija las atribuciones de los concejos, entre ellas la de exigir informes y citar a los secretarios y directores de entidades descentralizadas[25], y faculta a los concejales para presentar proyectos de acuerdo en las materias no reservadas a la iniciativa del alcalde[26].
- **Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre.** Consagra la seguridad de los usuarios como principio rector del tránsito[27]. La estrategia desarrolla ese principio a partir de la formación, la concertación y el seguimiento.

---

[20] Constitución Política de Colombia, artículo 25.
[21] Constitución Política de Colombia, artículo 49.
[22] Constitución Política de Colombia, artículo 311.
[23] Constitución Política de Colombia, artículo 313, numerales 1 y 11, este último adicionado por el Acto Legislativo 01 de 2007.
[24] Constitución Política de Colombia, artículo 315, numerales 1 y 3.
[25] Ley 136 de 1994, artículo 32, modificado por el artículo 18 de la Ley 1551 de 2012.
[26] Ley 136 de 1994, artículo 71.
[27] Ley 769 de 2002, artículo 1, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010.

Scanned with CamScanner

- **Ley 1503 de 2011.** Promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía e insta a las entidades territoriales y al sector privado a articular esfuerzos en materia de seguridad vial[28]. Los componentes de formación práctica y de concertación con las empresas desarrollan este mandato.
- **Ley 2251 de 2022, Ley Julián Esteban.** Establece las normas para la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con enfoque de sistema seguro, consagra los principios de sistema seguro y responsabilidad compartida y reconoce a los motociclistas como usuarios vulnerables de la vía[29]. Es el marco conceptual que inspira el proyecto.
- **Ley 819 de 2003.** Exige que los proyectos de acuerdo que ordenen gasto hagan explícito su impacto fiscal y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo[30]. Su cumplimiento se analiza en el capítulo siguiente.

3.3. Marco jurisprudencial

- **Sentencia C-911 de 2007.** La Corte Constitucional precisó que las exigencias del artículo 7 de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa y no una barrera para la iniciativa de los cuerpos colegiados, y que la carga principal de demostrar la incompatibilidad fiscal de una iniciativa recae en el Ministerio de Hacienda, que cuenta con la información y los instrumentos técnicos para ello[31]. Esta regla, aplicable por analogía a las corporaciones de elección popular del orden territorial, orienta el análisis fiscal del proyecto.

3.4. Marco municipal y metropolitano

- **Acuerdo Municipal 025 de 2016.** Promueve las asociaciones y agrupaciones de motociclistas que buscan incentivar las buenas prácticas de seguridad vial en Bucaramanga y creó un Comité Técnico de Seguimiento, implementado por el Decreto 0222 de 2017[32]. El proyecto actualiza y fortalece este antecedente con nuevos componentes y con rendición de cuentas.
- **Acuerdo Municipal 090 de 2009.** Citado por el autor como antecedente que institucionalizó el Día del Motociclista en Bucaramanga y dio bases para programas pedagógicos dirigidos a este sector[33].

---

[28] Ley 1503 de 2011, artículos 1 y 2.
[29] Ley 2251 de 2022, artículos 1 y 2.
[30] Ley 819 de 2003, artículo 7.
[31] Corte Constitucional, Sentencia C-911 de 2007.
[32] Concejo de Bucaramanga, Acuerdo 025 del 12 de diciembre de 2016, prorrogado por el Acuerdo 051 de 2017; Alcaldía de Bucaramanga, Decreto 0222 de 2017.
[33] Exposición de motivos del Proyecto de Acuerdo No. 052 de 2026, numeral 2.3.

Scanned with CamScanner

- **Acuerdo Metropolitano 023 de 2013.** Invocado por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga como instrumento que prioriza la protección de la vida de los motociclistas y demás actores viales en el área metropolitana[34].

4. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL DE LA NORMA

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, se observa que, en el ámbito de la Comisión Tercera, los componentes relacionados con formación, concertación, participación ciudadana y seguimiento institucional **no crean nuevas apropiaciones presupuestales ni ordenan su ejecución inmediata**. Su implementación puede demandar recursos operativos y administrativos, por lo que deberá sujetarse a la disponibilidad presupuestal de cada vigencia, a las competencias de las entidades responsables y al Marco Fiscal de Mediano Plazo del municipio.

El proyecto no crea fondos, entidades, dependencias, cargos ni subsidios. La escuela práctica de destreza vial del artículo tercero se formula como una autorización a la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, entidad que ya cuenta con un grupo de cultura vial que adelanta actividades de formación y sensibilización con motociclistas y empresas de domicilios[35], sobre el cual puede organizarse el programa. Las mesas de concertación del artículo sexto, la instancia de seguimiento del artículo octavo y el informe anual del artículo noveno pueden atenderse, en principio, con el personal y los medios ordinarios de las entidades responsables.

Conforme a la jurisprudencia constitucional, la carga principal de demostrar una eventual incompatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal recae en la Secretaría de Hacienda, que dispone de la información técnica para ello[36].

5. CONSIDERACIONES DE LA PONENCIA

5.1. Competencia del Concejo

El Concejo de Bucaramanga es competente para expedir este acuerdo. El numeral 1 del artículo 313 de la Constitución lo faculta para reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio, entre los cuales se encuentran la regulación del tránsito y la educación vial. El numeral 11 del mismo artículo y el artículo 32

---

[34] Infobae, "Restablecen restricción nocturna y sanciones para motocicletas en Bucaramanga, así funcionará el nuevo horario". 14 de marzo de 2026.
[35] Dirección de Tránsito de Bucaramanga, Informe mensual del Grupo de Cultura Vial, enero de 2021.
[36] Corte Constitucional, Sentencia C-911 de 2007.

Scanned with CamScanner

de la Ley 136 de 1994 lo habilitan para requerir informes y citar a los funcionarios de la Administración, fundamento del mecanismo de rendición de cuentas del artículo noveno[37].

La Ley 1503 de 2011 y la Ley 2251 de 2022 refuerzan esta competencia al llamar a las entidades territoriales a promover comportamientos seguros en la vía y a orientar sus acciones bajo el enfoque de sistema seguro[38].

5.2. Ámbito del presente informe

La Presidencia del Concejo dispuso que el proyecto se estudie en sesión conjunta de la Comisión Segunda o Comisión del Plan, Gobierno y Obras y de la Comisión Tercera o Comisión de Asuntos Administrativos, Sociales, Ambientales y Derechos Humanos, con un ponente designado por cada una[39]. El Reglamento Interno prevé la sesión conjunta cuando dos comisiones permanentes dan primer debate a un proyecto de acuerdo cuya materia les es común, y dispone que, concluido el debate, cada comisión vote por separado[40]. Por ello resulta pertinente delimitar el ámbito de estudio de cada ponencia.

El artículo 61 del Reglamento Interno asigna a la Comisión Tercera las funciones normativas y de control político sobre, entre otras materias, la estructura de la Administración Municipal y de sus organismos descentralizados y las funciones de sus dependencias, los programas a favor de las necesidades insatisfechas en salud, la defensa de los derechos humanos y los mecanismos de participación ciudadana[41]. A ello se suma que la ley reconoce a los motociclistas como usuarios vulnerables de la vía[42], lo que refuerza la dimensión de protección de la vida y de los derechos que tiene el proyecto.

En consecuencia, el presente informe se circunscribe a las materias propias de la Comisión Tercera. Este despacho se ocupa de la funcionalidad administrativa de la estrategia, esto es, de las entidades responsables, la distribución de funciones, la instancia de seguimiento y la rendición de cuentas, así como de su dimensión social y de derechos humanos, que comprende la protección de la vida y la salud de los motociclistas como actores viales vulnerables, la formación y la cultura ciudadana, las condiciones de trabajo de quienes se ganan la vida en moto y la participación de sus asociaciones.

---

[37] Constitución Política de Colombia, artículo 313, numerales 1 y 11; Ley 136 de 1994, artículo 32, modificado por el artículo 18 de la Ley 1551 de 2012.
[38] Ley 1503 de 2011, artículo 2; Ley 2251 de 2022, artículo 2.
[39] Concejo de Bucaramanga, Presidencia, Resolución No. 213 del 14 de octubre de 2026 y oficios No. 077 y 078 de la misma fecha.
[40] Concejo de Bucaramanga, Acuerdo 031 de 2018, Reglamento Interno, artículos 67 y 69.
[41] Concejo de Bucaramanga, Acuerdo 031 de 2018, Reglamento Interno, artículo 61, numerales 1, 4, 9 y 12.
[42] Ley 2251 de 2022, artículo 2, literal a).

Scanned with CamScanner

5.3. Procedencia de la iniciativa

El artículo 71 de la Ley 136 de 1994 permite a los concejales presentar proyectos de acuerdo en cualquier materia, con excepción de las relacionadas con los numerales 2, 3 y 6 del artículo 313 de la Constitución, que son de iniciativa exclusiva del alcalde[43]. Desde la perspectiva administrativa que corresponde a esta comisión, el punto que merece atención es la reserva sobre la estructura de la Administración del numeral 6. El proyecto no crea entidades, dependencias ni cargos, y el Observatorio de Seguridad Vial para Motociclistas del artículo octavo opera como una mesa técnica semestral sin planta de personal ni presupuesto propio. Por tanto, la iniciativa del concejal autor es procedente.

5.4. Funcionalidad administrativa y respeto por la autonomía de la Administración

La determinación de las funciones de las dependencias y de los organismos descentralizados del municipio es materia propia de esta comisión[44]. Desde esa perspectiva, la estrategia asigna funciones a entidades que ya existen y que tienen competencia sobre la materia, sin alterar su naturaleza ni su organización interna. La Dirección de Tránsito de Bucaramanga, establecimiento público con autonomía administrativa y patrimonio propio, lidera la escuela de destreza vial, la instancia de seguimiento y la rendición de cuentas. La Secretaría del Interior y el Instituto Municipal de Empleo y Fomento Empresarial de Bucaramanga convocan las mesas de concertación con el sector privado. Esta distribución es coherente con las funciones ordinarias de cada entidad y evita la creación de nuevas estructuras.

El artículo tercero se formula como una autorización a la Dirección de Tránsito, de modo que la definición de las metas, los tiempos y los medios de ejecución del programa de formación queda en cabeza de la entidad. El artículo sexto establece un mecanismo de diálogo y no impone obligaciones a los particulares. El alcalde conserva en todo caso su potestad reglamentaria para la cumplida ejecución del acuerdo y la dirección de la acción administrativa del municipio[45].

En cuanto al seguimiento, la instancia del artículo octavo puede funcionar de manera articulada con el Comité Técnico de Seguimiento creado por el Acuerdo 025 de 2016 e implementado por el Decreto 0222 de 2017[46], lo que permite aprovechar la experiencia acumulada en ese espacio. La rendición de cuentas del artículo noveno, a su vez, cierra el

---

[43] Ley 136 de 1994, artículo 71; Constitución Política de Colombia, artículo 313, numerales 2, 3 y 6.
[44] Concejo de Bucaramanga, Acuerdo 031 de 2018, Reglamento Interno, artículo 61, numeral 1.
[45] Constitución Política de Colombia, artículo 315, numerales 1 y 3.
[46] Concejo de Bucaramanga, Acuerdo 025 de 2016, artículo décimo tercero; Alcaldía de Bucaramanga, Decreto 0222 de 2017, artículo 1.

Scanned with CamScanner

ciclo de la estrategia, porque permite al Concejo evaluar cada año sus resultados en ejercicio del control político.

5.5. Dimensión social y de derechos humanos

El proyecto tiene como eje la protección del derecho a la vida de un grupo de actores viales especialmente expuesto[47]. Las cifras de la Dirección de Tránsito muestran que los motociclistas concentran la mayor parte de las víctimas de la siniestralidad vial en Bucaramanga, y que en el primer semestre de 2026 representaron el 79 % de los lesionados[48]. Esa carga de muertes, lesiones graves y discapacidades permanentes recae principalmente sobre personas jóvenes y en edad productiva y sobre sus familias, y se traduce en un problema de salud pública que el municipio debe atender[49].

La estrategia aborda además una dimensión laboral que no suele estar presente en las políticas de tránsito. El componente de domicilios seguros reconoce que muchos motociclistas trabajan bajo la presión de los tiempos de entrega, y convoca a las empresas y plataformas a revisar esas prácticas. Sin interferir con el régimen laboral, que es de competencia del legislador, el proyecto contribuye a que el trabajo en moto se realice en condiciones más seguras, en desarrollo de la especial protección que la Constitución otorga al trabajo en todas sus modalidades[50].

Finalmente, el proyecto incorpora la participación ciudadana como principio y vincula a las asociaciones de motociclistas a la instancia de seguimiento. Esta participación responde al enfoque de corresponsabilidad de la Ley 1503 de 2011 y de la Ley 2251 de 2022[51], y es una herramienta para superar la relación de confrontación entre el gremio y las autoridades que han dejado las medidas restrictivas de los últimos años. En materia ambiental, el proyecto no contiene disposiciones que afecten los recursos naturales o el ambiente, por lo que no se advierte reparo desde esa perspectiva.

5.6. Armonía con la legislación nacional

Los componentes que examina este despacho no crean infracciones, sanciones ni requisitos para la licencia de conducción, materias reservadas al legislador. La escuela de destreza vial tiene un carácter pedagógico y complementario, y no sustituye la formación que exige la ley para obtener la licencia de conducción[52]. El componente de domicilios no

---

[47] Constitución Política de Colombia, artículos 2 y 11.
[48] Observatorio de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, informe ejecutivo semestral 2026, citado por Vanguardia, 3 de agosto de 2026.
[49] Constitución Política de Colombia, artículo 49.
[50] Constitución Política de Colombia, artículo 25.
[51] Ley 1503 de 2011, artículo 2; Ley 2251 de 2022, artículo 2, literal b).
[52] Ley 769 de 2002, artículo 19, modificado por el artículo 7 de la Ley 2251 de 2022.

Scanned with CamScanner

interfiere con el régimen laboral de los repartidores, pues se limita a promover acuerdos sobre prácticas de operación más seguras. Y la rendición de cuentas desarrolla las facultades de control político que la Constitución y la ley atribuyen al Concejo. El acuerdo complementa así el sistema legal de seguridad vial sin entrar en conflicto con él.

5.7. Viabilidad de la iniciativa

Viabilidad jurídica. El Concejo es competente, la iniciativa no recae sobre materias reservadas al alcalde, sus disposiciones se ajustan a la legislación nacional y el texto guarda unidad de materia entre su título y su articulado, como lo exige el artículo 72 de la Ley 136 de 1994[53].

Viabilidad administrativa. Las funciones se asignan a entidades existentes y competentes, no se crean estructuras nuevas y la Administración conserva la definición de los medios de ejecución. La Dirección de Tránsito ya desarrolla acciones de cultura vial y de corresponsabilidad con motociclistas, como la campaña "En moto me gano la vida, no la pierdo"[54], lo que constituye un antecedente institucional relevante que puede facilitar la implementación de los componentes a su cargo, sujeto a la verificación de sus capacidades técnicas, operativas y presupuestales.

Viabilidad social. La iniciativa responde a la principal causa de muertes viales en la ciudad, protege a un grupo vulnerable que en buena medida usa la moto como herramienta de trabajo y abre espacios de participación para sus asociaciones.

Viabilidad fiscal. Los componentes estudiados no crean nuevas apropiaciones ni ordenan su ejecución inmediata, y su implementación queda sujeta a la disponibilidad presupuestal, como se explicó en el capítulo cuarto.

Viabilidad institucional. La iniciativa coincide con la orientación de la Administración Municipal, expresada en la campaña de corresponsabilidad de la Dirección de Tránsito y en el decreto anunciado para las empresas de domicilios[55]. El acuerdo les da un marco normativo estable y garantiza que sus resultados sean evaluados periódicamente ante el Concejo.

5.8. Experiencias en otras ciudades del país

La protección de los motociclistas ya forma parte de la agenda de las principales ciudades del país. En 2016 Bogotá formuló el Plan Distrital de Seguridad Vial del Motociclista, con

---

[53] Ley 136 de 1994, artículo 72.
[54] Dirección de Tránsito de Bucaramanga, comunicado de prensa del 20 de agosto de 2026.
[55] Vanguardia, "Alcaldía prepara decreto para empresas de domicilios en Bucaramanga, esto es lo que les exigirán", 16 de septiembre de 2026.

Scanned with CamScanner

acciones de formación a los conductores de moto, pedagogía para todos los actores viales, atención a las víctimas y un componente dirigido a promover prácticas empresariales seguras para quienes trabajan en moto[56]. En el Concejo de Bogotá cursa además el Proyecto de Acuerdo 157 de 2025, que propone crear el consejo distrital y los consejos locales de motociclistas y conductores como espacios de participación del gremio en las políticas de movilidad[57].

En Medellín, la Alcaldía, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y líderes del gremio firmaron en octubre de 2022 el Acuerdo Nacional por la Vida de los Motociclistas, que incluyó compromisos sobre las políticas comerciales y laborales relacionadas con la seguridad de estos actores viales, en un año en el que la ciudad registraba 108 motociclistas fallecidos[58]. La misma ciudad contrató con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo un diagnóstico y plan de seguridad vial para motocicletas[59].

Estas experiencias muestran que los componentes del proyecto son ejecutables por las autoridades municipales de tránsito y que el enfoque de corresponsabilidad con las empresas es una tendencia consolidada. Muestran también que la mayoría de ellas depende de la voluntad de cada administración. Al elevar la estrategia a acuerdo municipal, con informe anual ante el Concejo, Bucaramanga garantiza que su continuidad no quede sujeta a los cambios de gobierno.

5.10. Conclusión

Luego del análisis del Proyecto de Acuerdo No. 052 de 2026, realizado dentro del ámbito de competencias atribuidas a la Comisión Tercera por el artículo 61 del Reglamento Interno del Concejo de Bucaramanga, este despacho encuentra fundamentos jurídicos, administrativos y sociales que sustentan la procedencia y conveniencia de los componentes sometidos a su estudio. La iniciativa es necesaria, porque responde a la principal causa de muertes viales en la ciudad y a un problema de salud pública. Es pertinente, porque asigna funciones a entidades competentes sin crear estructuras nuevas, respeta la reserva de iniciativa del alcalde y la autonomía de la Dirección de Tránsito, y fortalece el control político del Concejo. Y es conveniente, porque complementa el control con formación, concertación y participación, protege a quienes trabajan en moto y se alinea con las acciones que adelanta la Administración. Por estas razones, se **recomienda la aprobación del Proyecto**

---

[56] Alcaldía Mayor de Bogotá, comunicado "En Bogotá se implementarán acciones para reducir siniestros viales que involucren motociclistas", 25 de agosto de 2016.
[57] Concejo de Bogotá, respuesta a la solicitud SDQS 486758 de 2025, relación del Proyecto de Acuerdo No. 157 del 21 de enero de 2025.
[58] Alcaldía de Medellín, "La Alcaldía de Medellín, el Gobierno Nacional y líderes del sector de movilidad firmaron acuerdo por la vida de los motociclistas", octubre de 2022.
[59] Banco Interamericano de Desarrollo y FRED Engineering, "Análisis y evaluación de medidas de seguridad vial para motociclistas en Medellín", 2022.

Scanned with CamScanner

de Acuerdo No. 052 de 2026, como una medida necesaria para proteger la vida de quienes se movilizan y trabajan en motocicleta en Bucaramanga.

6. SENTIDO DE LA PONENCIA

De conformidad con las consideraciones expuestas en el presente informe, atendiendo lo dispuesto en la Constitución y la ley, y acreditadas la necesidad, pertinencia y conveniencia de la iniciativa, me permito presentar ante los Honorables concejales miembros de las **COMISIONES SEGUNDA Y TERCERA PERMANENTES EN SESIÓN CONJUNTA Y PLENARIA DEL CONCEJO DE BUCARAMANGA** **PONENCIA POSITIVA** para su estudio en primer debate en sesión conjunta, con votación separada de cada comisión conforme al Reglamento Interno, y en segundo debate en Plenaria, del PROYECTO DE ACUERDO No. 052 DEL 01 DE OCTUBRE DE 2026 **"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA ESTRATEGIA MUNICIPAL DE CORRESPONSABILIDAD Y PROTECCIÓN INTEGRAL DE LA VIDA DEL MOTOCICLISTA 'BUCARAMANGA SEGURA SOBRE DOS RUEDAS', SE ESTABLECEN MECANISMOS DE RENDICIÓN DE CUENTAS ANTE EL CONCEJO MUNICIPAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

7. PROPOSICIÓN

Con fundamento en lo anterior, dejo en consideración de las Honorables **COMISIONES SEGUNDA Y TERCERA PERMANENTES EN SESIÓN CONJUNTA Y PLENARIA DEL CONCEJO DE BUCARAMANGA** el informe de ponencia positivo y solicito su voto **POSITIVO** para la **APROBACIÓN EN PRIMER DEBATE** en sesión conjunta y, previo cumplimiento de los requisitos legales, en **SEGUNDO DEBATE** ante la Plenaria, del PROYECTO DE ACUERDO No. 052 DEL 01 DE OCTUBRE DE 2026 **"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA ESTRATEGIA MUNICIPAL DE CORRESPONSABILIDAD Y PROTECCIÓN INTEGRAL DE LA VIDA DEL MOTOCICLISTA 'BUCARAMANGA SEGURA SOBRE DOS RUEDAS', SE ESTABLECEN MECANISMOS DE RENDICIÓN DE CUENTAS ANTE EL CONCEJO MUNICIPAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

Presentado por,

DIEGO ARMANDO LOZADA TRUJILLO
Concejal de Bucaramanga Partido ASI

RAJ: CM - Contratista UAN
APD: OPP- Contratista UAN

Scanned with CamScanner