



Al contestar por favor cite estos datos:  
Radicado No. 20201000023041

Bogotá D.C., 31 de agosto de 2020

Doctora  
**OLGA LUCÍA GRAJALES**  
Secretaría General  
Comisión Segunda Constitucional Permanente  
Honorable Cámara de Representantes  
[comision.segunda@camara.gov.co](mailto:comision.segunda@camara.gov.co)  
Carrera 7 # 8-68 (Ed Nuevo del Congreso).  
Ciudad

**Asunto:** Respuesta al cuestionario de la proposición 005 relacionado con “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, así como las pólizas de seguros que requiere el sector de transporte público de pasajeros, de carga, vehículos de transporte especial y propietarios de vehículos particulares, entre otros.”

Rad. 20202070019092

Respetada secretaria Olga Lucía:

En atención al cuestionario escrito de la proposición 05 aprobada el pasado 28 de julio del presente año que cita a un debate de control político sobre la siniestralidad vial en el país, la política pública del Gobierno Nacional para la Seguridad Vial y el funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, esta ANSV como entidad descentralizada, del orden nacional, parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte y máxima autoridad para la coordinación y en materia de política pública para prevenir y reducir los accidentes de tránsito, se permite dar respuesta en los siguientes términos:

De forma preliminar es pertinente indicar que dada la naturaleza de la pregunta 4 se procedió a dar traslado al Ministerio de Transporte y la Superintendencia Financiera, mediante los oficios 20201500022671 y 20201500022681.

#### CUESTIONARIO DIRECTOR DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

**1). Respecto a la disminución de la accidentalidad vial, motivado por la Covid 19- SARS-CoV-2, favorecen las políticas públicas de seguridad vial en el país, es decir, la MORBIMORTALIDAD presentará un descenso sustancial en este sentido. ¿Por parte de la Agencia que Ud. preside cuales son los mecanismos y acciones que a la fecha ha implementado, para mantener su reducción?**

Dando cumplimiento a los lineamientos dados por el gobierno nacional en el Decreto Legislativo 482 de 2020, con el objetivo de mantener las reducciones en siniestralidad y continuar la mitigación de los factores de riesgo en las vías, la ANSV implementó en estricto cumplimiento del artículo 12 *Puntos Seguros* en vía para acompañar a los conductores durante sus recorridos en el marco de las excepciones contempladas por el aislamiento preventivo obligatorio y las condiciones de funcionamiento del transporte durante la vigencia de la declaratoria de emergencia sanitaria generada por el COVID – 19.

Así ha implementado y puesto en funcionamiento 14 puntos en las vías nacionales de los cuales se describe el funcionamiento de los puntos y los resultados que se han obtenido hasta la fecha:

✓ **Puntos seguros de apoyo técnico mecánico.**

**Descripción:** Los puntos seguros son una estrategia pedagógica de inspecciones a vehículos para prevenir factores y conductas de riesgo en seguridad vial. Consiste en la ubicación de un punto de control en vía con apoyo de autoridades de tránsito como la DITRA, se detienen los vehículos, se les realiza una revisión operacional y se genera un mensaje pedagógico a partir de la revisión.

**Servicios que se ofrecen:**

- Apoyo mecánico básico a los conductores.
- Revisión y diagnóstico rápido a los sistemas de partes del vehículo
- Pausas activas para reducir la fatiga.
- Recomendaciones de seguridad vial para proteger la vida.

Desde el 3 de abril de 2020 se implementaron 12 puntos seguros de apoyo técnico mecánico en 12 departamentos en las siguientes ubicaciones:

- **ANTIOQUIA** PR67+120 2510 Hoyo Rico - Los Llanos
- **BOYACA** PR40+750 5502 Tunja - Duitama
- **ATLANTICO** PR79+250 9006 Sabanalarga - Barranquilla
- **QUINDIO** PR13+900 4003 Armenia - La Línea
- **SANTANDER** PR37+300 4513 La Lizama -San Alberto
- **TOLIMA** PR33+750 4005 Girardot - Fusagasugá
- **VALLE DE CAUCA** PR15+300 4001 Intersección Citronela - Córdoba
- **CUNDINAMARCA** PR87+000 4005 Fusagasugá - Silvania - Bogotá
- **NARIÑO** PR56+000 2501 Puente Internacional Rumichaca - San Juan de Pasto
- **NORTE DE SANTANDER** PR 102+00 Pamplona - Cúcuta
- **BOLIVAR** PR63+000 9005 Cruz del Viso - Cartagena
- **SUCRE** PR20+000 2515 Sincelejo - Puerta de Hierro

✓ **Puntos seguros de higiene PSH.**

**Descripción:** Ha permitido beneficiar a los transportadores de carga y pasajeros de nuestro país durante los meses de aislamiento preventivo obligatorio, ofreciendo servicios de bienestar e higiene mitigando la propagación del virus COVID 19 para que los conductores realicen sus recorridos de forma segura y en condiciones adecuadas de salud. Los puntos seguros de higiene están ubicados en las principales vías nacionales de 14 departamentos y allí se ofrecen los siguientes servicios:

**Servicios que se ofrecen**

- Toma de temperatura corporal.
- Servicios de baños y puntos para lavado de manos con desinfección constante.
- Suministro gratuito de un kit de protección personal con guantes, tapabocas, alcohol y gel anti-bacterial, junto con un refrigerio saludable.
- Desinfección de la cabina de los automotores.
- Entrega de refrigerio saludable.
- Asistencia médica básica y seguimiento virtual a los conductores que presentan síntomas asociados al COVID 19.



- Pausas activas para reducir la fatiga y mejorar las condiciones de conducción.

Desde el 3 de abril de 2020 se implementaron 14 puntos seguros higiene en 14 departamentos 12 de ellos ubicados junto a los puntos seguros y dos más ubicados en los departamentos de Cesar y Magdalena exactamente en:

- **CESAR** PR85+700 4516 San Roque – Bosconia
- **MAGDALENA** PR86+000 4518 Paso Nacional por Aracataca - Ye de Ciénaga

A corte del 20 de agosto se han intervenido en los puntos seguros de higiene a 69.521 conductores y en los puntos seguros mecánicos a 85.887 conductores y sus vehículos, de los vehículos inspeccionados en los puntos seguros el 33% ha reportado alguna novedad frente a los parámetros que se revisan (Llantas, frenos, kit carreteras, documentación, sistema óptico, cintas, estado carrocería, cadena de transmisión motos, cinturón, espejos) y el 67 % restante no han reportado novedades, pero han sido informados sobre factores de riesgo en seguridad vial. En la siguiente tabla se presenta desglose de las intervenciones por departamento:

| Departamento       | Punto de intervención  | Personas sensibilizadas | vehículos intervenidos |
|--------------------|--|-------------------------|------------------------|
| Antioquia          | PR67+120 Vía 2510 Hoyo Rico - Los Llanos                             | 5.100                   | 7302                   |
| Atlántico          | PR79+250 Vía 9006 Sabanalarga - Barranquilla                         | 4.776                   | 6332                   |
| Bolívar            | PR63+000 Vía 9005 Cruz del Viso - Cartagena                          | 4.885                   | 6651                   |
| Boyacá             | PR40+750 Vía 5502 Tunja - Duitama                                    | 4.992                   | 7790                   |
| Cesar              | PR85+700 Vía 4516 San Roque - Bosconia                               | 4.844                   | 506                    |
| Cundinamarca       | PR87+000 Vía 4005 Fusagasugá - Silvania - Bogotá                     | 5.225                   | 5984                   |
| Magdalena          | PR86+000 Vía 4518 Paso Nacional por Aracataca - Ye de Ciénaga        | 5.045                   | 628                    |
| Nariño             | PR56+200 Vía 2501 Puente Internacional Rumichaca - San Juan de Pasto | 4.884                   | 8019                   |
| Norte de Santander | PR102+000 Vía 5505 Pamplona - Cúcuta                                 | 5.080                   | 7131                   |
| Quindío            | PR13+900 Vía 4003 Armenia - La Línea                                 | 4.861                   | 7700                   |
| Santander          | PR37+300 Vía 4513 La Lizama -San Alberto                             | 4.984                   | 7260                   |
| Sucre              | PR20+000 Vía 2515 Sincelejo - Puerta de Hierro                       | 4.710                   | 5139                   |
| Tolima             | PR33+750 Vía 4005 Girardot - Fusagasugá                              | 5.188                   | 7090                   |
| Valle del Cauca    | PR15+300 Vía 4001 Intersección Citronela - Córdoba                   | 4.947                   | 8355                   |
|                    | Total  | 69,521                  | 85,887                 |

- ✓ Por otra parte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial continuó con la implementación del programa de capacitación y asistencia técnica *La Seguridad Vial Se Toma Tu Región*.

Esta estrategia consiste en llevar herramientas técnicas a las personas e instituciones aportantes a la seguridad vial del país para fortalecer las competencias relacionadas con la seguridad vial. Así mismo, es una estrategia que permite sensibilizar a los actores viales (usuarios de vehículos, motociclistas, ciclistas y peatones) sobre la importancia de cuidar la vida propia y la de otros en las carreteras explicando elementos básicos para prevenir los factores de riesgo de la siniestralidad vial (microsueños, puntos ciegos, uso inadecuado de los elementos de protección personal, entre otros).

En este proceso de formación participan autoridades locales de tránsito y de movilidad, empresas de transporte e instituciones educativas aportantes a la gestión de la movilidad segura de todas las personas que se desplazan por el territorio nacional, pues los temas que se abordan incluyen consulta y análisis de datos en seguridad vial, gestión de la seguridad vial de los usuarios vulnerables, seguridad vial laboral, seguridad vial en contextos escolares y otros que se definen en conjunto con las autoridades locales reconociendo las necesidades de cada contexto.

La iniciativa se ha implementado en dos fases. La primera de manera presencial, en el segundo semestre de 2019 y los primeros meses de 2020, llegando a 17 municipios y capacitando a 4.270 ciudadanos. Las intervenciones en cada territorio tenían una duración de aproximadamente una semana, en la que se realizaban diferentes actividades de pedagogía y talleres teórico-prácticos.

La segunda fase se viene realizando de manera virtual desde el inicio de las restricciones decretadas por el Gobierno Nacional en su lucha contra la pandemia por Covid-19. Las acciones pedagógicas bajo esta modalidad han representado un reto y a la vez una oportunidad pues con la potencia de la virtualidad entre abril y agosto con fecha de corte 14 de agosto de 2020 se han logrado capacitar 2.011 personas de 407 entidades públicas y privadas que aportan a la gestión de la seguridad vial en 17 departamentos y 146 municipios del país.

***2). Con ocasión de las medidas de aislamiento preventivo de la Covid 19- SARS-CoV-2, decretadas por el Gobierno Nacional mediante los Decretos 457, 531, 593, 636, 689 y 749 de 2020, se ha registrado una disminución en la circulación del parque automotor dentro del territorio nacional. ¿Señor director que medidas ha tomado su despacho para dar aplicación a los decretos en mención, con el sector del transporte público de pasajeros, especial y entre otros?***

Se realizó asistencia técnica a la Sociedad Operadora de Transporte Masivo de Cartagena Sotramac S.A.S. buscando la mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se hizo acompañamiento basado en las técnicas de gestión del riesgo vial, logrando un caso de éxito con la implementación del árbol de causas para la investigación de siniestros viales, implementado la pirámide de Hydén para determinar la severidad de los casos de siniestralidad y focalizar las acciones de seguridad vial, determinación de los costos de la siniestralidad (costos ocultos y costos directos) para identificar el potencial de mejora de la seguridad vial, determinación de la línea base de la siniestralidad para proyectar el futuro de la seguridad vial y la mejora en las técnicas de gestión del riesgo, implementando los factores de desempeño de la seguridad vial, que le permitirán a la organización trabajar en los elementos críticos de prevención de la siniestralidad vial.

***3). La dinámica del riesgo asegurado en diferentes productos de seguro ha cambiado por motivos de la pandemia, por la disminución de la siniestralidad esperada. ¿El despacho bajo su cargo, ha adelantado o vienen adelantado junto a las empresas aseguradoras, políticas puntuales para la extensión de la cobertura en tiempo, reintegro de los pagos cancelados u otro mecanismo que apoye a las empresas, gremios, propietarios tanto de vehículos públicos como particulares? Bajo los principios de igualdad, equidad y solidaridad.***

***4). ¿Qué concepto le merece, señor director, la interpretación que los aseguradores deben dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 1065 del Código de Comercio y el Ministerio como ente regulador del sector, respalda o no, el apoyo al sector para que se revisen detalladamente estos contratos que afectan notoriamente al sector transporte, especialmente con la entrada en rigor de los Decretos Legislativos 457, 531, 593, 636, 689 y 749 de 2020?***

Este interrogante fue trasladado por competencia a la Superintendencia Financiera de Colombia y al Ministerio de Transporte mediante radicados 20201500022681 y 20201500022671 del 25 de agosto de 2020 respectivamente.

***5). La Superintendencia Financiera, expidió la circular 021 de junio de 2020, que apoya el tema de seguros, pero excepciona el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT desconociendo los principios de equidad, igualdad y solidaridad. ¿qué acciones ha adelantado la entidad bajo su cargo,***



**para que la aplicación de esta circular igualmente sea extendida para todos los vehículos que transitan el territorio nacional?**

**6). La Agencia de Seguridad Vial como órgano rector de la seguridad vial, viene adelantando acciones de coordinación con las autoridades viales (DITRA), para que la exigencia de certificado de revisión técnico-mecánica y Seguro Obligatorio de tránsito SOAT, se ajuste a los decretos legislativos 457, 531, 593, 636, 689 y 749 de 2020, en caso afirmativo, ¿qué medidas?**

**7). ¿Qué medidas viene adelantando la entidad, para evitar el abuso de las autoridades viales en el territorio nacional, por la exigencia que se pospuso en la entrada en vigor de los decretos antes mencionados?**

**8. Dentro de los objetivos del decenio de la Seguridad Vial Nacional ¿cuál es el aporte de la entidad a su cargo, para el cumplimiento de su propósito en aras de fortalecer la Política Pública de Seguridad Vial y Plan Nacional ajustado a las restricciones de la Covid 19?**

Por medio de la Resolución 2273 de 2014 el Ministerio de Transporte expidió el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011- 2021 (PNSV), este Plan se encuentra actualmente vigente y ajusta el PNSV 2011-2016 que se había expedido por medio de la Resolución 1282 del 2012. Como tal, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 se constituye en el principal instrumento orientador de la seguridad vial en Colombia del nivel nacional, y establece los pilares, principios, objetivos y acciones para una actuación coherente y eficaz del sector público nacional frente a la movilidad segura de los ciudadanos.

En virtud de lo anterior, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, asumió la labor de liderar y/o acompañar el proceso de implementación de las acciones contenidas que sean de responsabilidad del sector, así como de evaluar la implementación de los demás sectores. La citada resolución de 2012 en su artículo 2° dispuso de 5 líneas de acción estratégica para su implementación, en este orden el abordaje de la respuesta enunciará de manera específica las estrategias, planes y acciones de la ANSV en cada uno de los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial: *i)*. Fortalecimiento estratégico de Gestión Institucional, *ii)*. Infraestructura, *iii)*. Vehículos, *iv)*. Comportamiento Humano, *v)*. Atención y Rehabilitación a Víctimas. Así las cosas, es pertinente informar:

#### **Pilar de Fortalecimiento estratégico de Gestión Institucional**

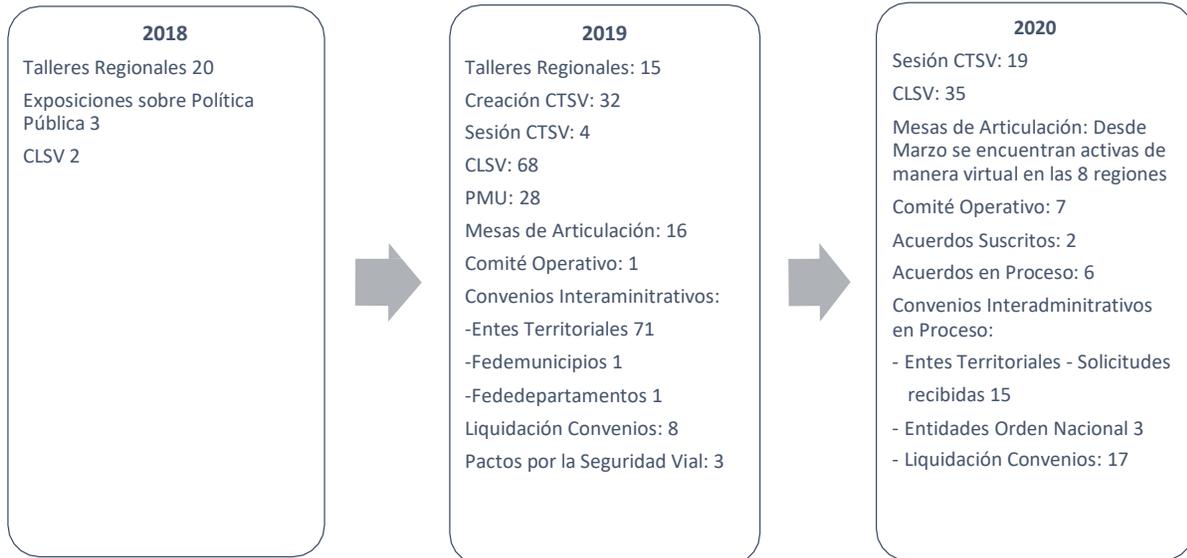
El artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, determina las funciones que adelantará la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entre otras:

- Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país;
- Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.
- Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.
- Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Teniendo como objetivo el cumplimiento de las normas que rigen a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y lo consignado en el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV, la Dirección de Coordinación Interinstitucional - DCI tiene dentro de sus funciones principales la de “Coordinar y articular con los actores intervinientes en el tema de la seguridad vial la implementación y ejecución de las políticas públicas, estrategias, programas, planes y proyectos en materia de seguridad vial”.

Se presenta a continuación la cronología de las estrategias, planes y acciones adelantadas durante las vigencias 2018, 2019 y 2020:

**Ilustración 1. Cronología Vigencias 2018, 2019, 2020**



Fuente. Elaboración Propia

En este sentido y dado que el enfoque inicial de la Dirección de Coordinación Interinstitucional estaba dirigido principalmente a la suscripción de convenios con Entes territoriales (años 2015, 2016 y 2017), a partir del mes de agosto de 2019 y con el fin de dar cumplimiento a las funciones establecidas por la Ley, se llevó a cabo una reorganización de temas al interior de la DCI mediante la definición de cuatro (4) líneas estratégicas que permitieran el trabajo articulado no solo con los Entes Territoriales a nivel Nacional, si no con cada uno de las entidades, empresas y actores intervinientes en materia de seguridad vial que permitiera la implementación y ejecución de las políticas públicas en cada una de esas instancias.

Es así como esas líneas estratégicas tienen como objetivo, proponer, desarrollar e implementar planes, programas y acciones enmarcados dentro del Pilar Estratégico de Gestión Institucional de la Política Nacional de Seguridad Vial.

Desde esa visión se enuncian a continuación las líneas de trabajo en mención, las cuales se interrelacionan y desarrollan estrategias y programas específicos, que se han venido ejecutando antes y durante la contingencia por el aislamiento preventivo obligatorio decretado por la pandemia del COVID-19.

**Estrategia Línea territorial** – Encargada de la articulación, coordinación y relacionamiento previo de la ANSV con las Entidades Territoriales, particularmente de las estrategias que se implementan por cada una de las Direcciones Técnicas y el posicionamiento de la política pública en materia de seguridad vial, a través de los escenarios de Ley como lo son, los Consejos Territoriales de Seguridad Vial - CTSV, la conformación de los Comités Locales de Seguridad Vial - CLSV, las Mesas de Articulación Territorial – MAI y la asistencia técnica en la elaboración de los planes locales de seguridad vial y temas de control a nivel regional. Es así como, con el fin de lograr cobertura a nivel nacional, se llevó una distribución interna en donde a cada uno de los miembros del equipo le corresponde ser el enlace territorial y gestionar todos los temas relacionados con la zona asignada.

**Ilustración 3. Línea Territorial.**



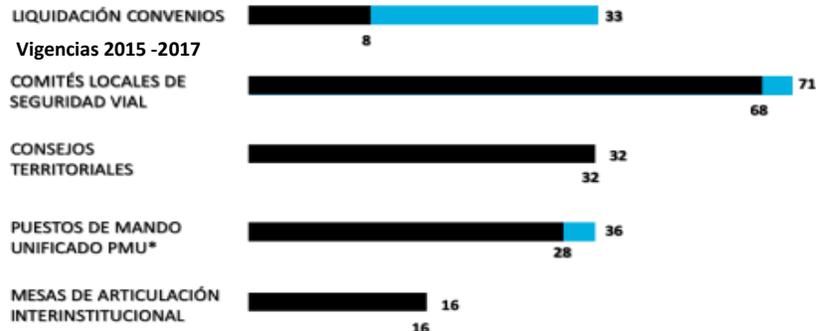
Fuente. Elaboración Propia

**Acciones Adelantadas** – Si bien la Ley 1702 de 2013, en su artículo 15, establecía la creación de **Comisiones, Consejos y Comités** como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia, solo hasta el año 2019 mediante la Resolución No. 097 del 14 de marzo, se crea y se estructura el Consejo Territorial de Seguridad Vial como una instancia de coordinación y de apoyo que busca ser el ámbito de concertación territorial y de acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia. Escenario mediante el cual los municipios y los departamentos, de manera coordinada aportan medidas para la mitigación de la siniestralidad.

De esta manera y desde el trabajo adelantado a partir del mes de agosto de 2019, por el equipo de la Línea Territorial y articulado con los Entes Territoriales se logró la creación de los treinta y dos (32) Consejos Territoriales dentro del plazo establecido en la mencionada resolución.

Dentro de las principales logros y actividades adelantadas durante el periodo comprendido entre los meses de junio a diciembre de 2019 se encuentran:

**Ilustración 4. Principales Logros y Actividades 2019 - DCI**



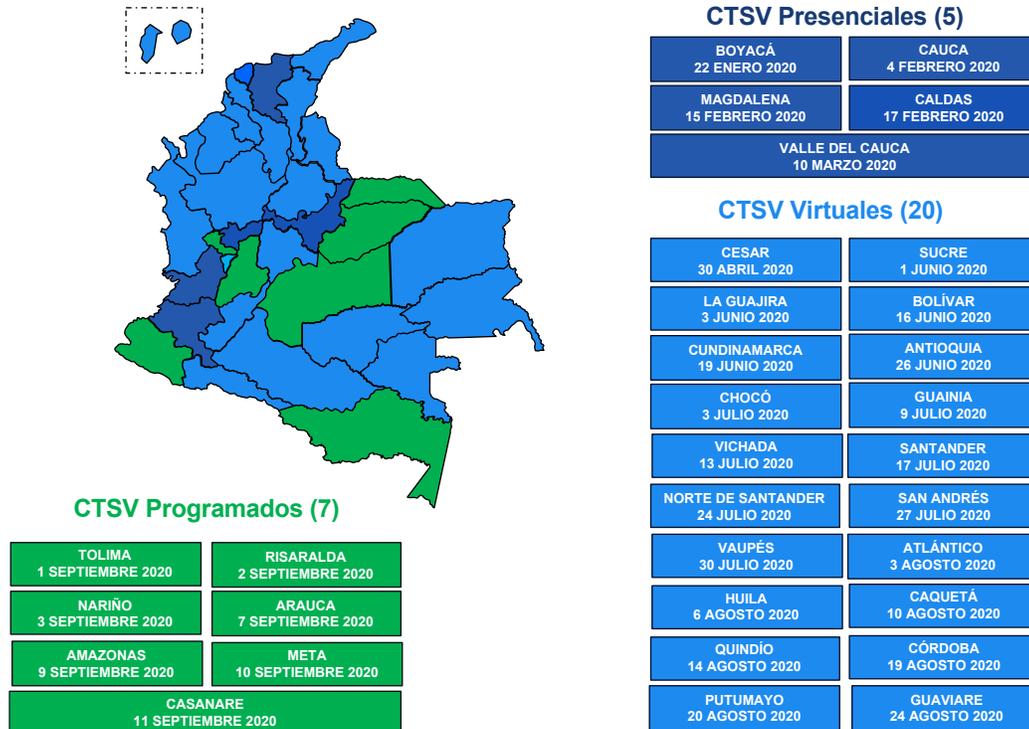
\*Estrategia Puentes Festivos - Por primera vez se empezó a implementar de manera Regional

Fuente. Elaboración Propia

Durante el año 2020 a la fecha, han sesionado veinticinco (25) de los treinta y dos (32) Consejos, cinco (5) de manera presencial en los territorios y veinte (20) de manera virtual dada la declaratoria de la Emergencia Sanitaria por el Covid –19. Para el mes de septiembre se tienen programados los CTSV en los departamentos de Tolima, Risaralda, Nariño, Arauca, Amazonas, Meta y Casanare.



Ilustración 5. Consejos Territoriales



Fuente. Elaboración Propia.

Adicionalmente, desde la línea territorial se han venido implementando escenarios de coordinación interinstitucional, para prevenir, mitigar y atender de manera oportuna y efectiva las contingencias que puedan afectar la seguridad vial en los territorios con mayor siniestralidad vial y adelantar estrategias preventivas en los distintos territorios a nivel nacional.

Dentro de estos escenarios de coordinación el equipo, está distribuido virtualmente en ocho (8) regiones en las que se ha dividido el país y en las que se han instalado las **Mesas de Articulación Interinstitucional – MAI**, las cuales son un escenario de coordinación interinstitucional para articular y conocer de primera mano la información de lo que sucede en los territorios para prevenir, mitigar y atender de manera oportuna y efectiva las contingencias de movilidad y seguridad vial en las regiones con mayor siniestralidad.



Ilustración 6. Regiones – Mesas de Articulación Interinstitucional



Fuente. Elaboración Propia

Desde el pasado mes de diciembre de 2019 se viene interactuando de manera directa con las autoridades locales y nacionales con el fin de conocer el estado de siniestralidad vial en el país y coadyuvar en la atención de estos, todo esto a través de diferentes medios como los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, Comités Locales de Seguridad Vial, Equipos de Trabajo de Microsoft Teams, WhatsApp, teléfono celular, correo electrónico, entre otros.

Desde la filosofía del cuidado colectivo y atendiendo la recomendación de que solo con el confinamiento voluntario y el aislamiento social se podrá detener el contagio, se implementaron medidas que han permitido que estas **Mesas de Articulación Interinstitucional – MAI**, sigan funcionando al hacer uso de las herramientas virtuales a nuestra disposición.

A través de las acciones implementadas descritas anteriormente se está trabajando en el fortalecimiento de las medidas y de los mensajes a los cuerpos de control, enfocados a trabajar articuladamente con los entes territoriales tendientes a la reducción de las cifras de siniestralidad en el Territorio Nacional.

A corte de 31 de julio de 2020, se tiene este resumen de interacción en las MAI:

Tabla 1. Interacción Mesas de Articulación Interinstitucional – MAI

| ENTIDADES DE LA REGIÓN        | REGIONES  |           |           |           |           |           |           |           | TOTAL      |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
|                               | REGIÓN 1  | REGIÓN 2  | REGIÓN 3  | REGIÓN 4  | REGIÓN 5  | REGIÓN 6  | REGIÓN 7  | REGIÓN 8  |            |
| ANSV                          | 2         | 2         | 2         | 2         | 2         | 2         | 2         | 2         | 16         |
| ORGANISMOS DE TRÁNSITO        | 23        | 28        | 14        | 22        | 42        | 33        | 10        | 17        | 189        |
| INVIAS                        | 3         | 2         | 3         | 3         | 3         | 2         | 2         | 7         | 25         |
| ANI                           | 1         | 1         | 3         |           |           | 2         | 2         |           | 9          |
| MINTRANSPORTE                 | 1         | 3         | 2         | 3         | 4         | 2         | 2         | 1         | 18         |
| SUPERTRANSPORTE               |           | 1         | 1         |           |           |           |           |           | 2          |
| DITRA                         | 3         | 3         | 3         | 3         | 3         | 3         | 3         | 3         | 24         |
| JEFES SECCIONALES DE LA DITRA | 9         | 4         | 4         | 4         | 4         | 6         | 4         | 8         | 43         |
| CONCESIONES                   | 2         | 5         |           | 1         | 3         | 9         | 3         | 1         | 24         |
| GERENTE DE TERMINALES         |           | 3         |           |           | 1         |           |           |           | 4          |
| MINCIT                        |           |           |           | 1         | 1         |           |           | 2         | 4          |
| MINAGRICULTURA                | 2         | 2         | 2         | 2         | 2         |           | 2         | 2         | 14         |
| <b>TOTAL</b>                  | <b>46</b> | <b>54</b> | <b>34</b> | <b>41</b> | <b>65</b> | <b>59</b> | <b>30</b> | <b>43</b> | <b>372</b> |
| EQUIPO DE WHATSAPP            | 63        | 71        | 59        | 72        | 64        | 53        | 35        | 51        | 468        |
| GRUPO MICROSOFT TEAMS         |           | 23        | 35        | 28        | 93        |           |           | 22        | 201        |

Fuente. Elaboración Propia.

Adicionalmente, como parte de la estrategia de fortalecimiento de la Política Nacional de seguridad Vial la ANSV ha continuado con el acompañamiento a los municipios en la creación y convocatoria de los Comités Locales de Seguridad Vial – CLSV dando cumplimiento al artículo 2 de la Resolución 2273 del 6 de agosto de 2014.

Estos Comités Locales de Seguridad Vial son espacios que permiten asesorar, decidir, coordinar y/o articular a las entidades

y organismos de carácter público y privado responsables de la seguridad vial del departamento o municipio e implementar y monitorear el Plan Local de Seguridad Vial.

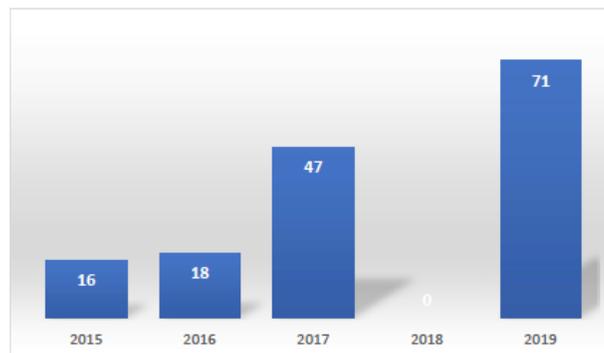
Estos comités tienen las siguientes funciones:

1. Aprobar la Política Pública Municipal de Seguridad Vial, formulada por el comité técnico, con la posibilidad de realizar ajustes.
2. Aprobar propuestas para la prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito, así como las acciones para la implementación de las mismas.
3. Coordinar con las dependencias e instituciones del Comité Local de Seguridad Vial del Municipio, las diferentes acciones de prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito.

Durante el año 2020 se ha realizado el acompañamiento a cuarenta y ocho (48) Comités Locales Seguridad Vial a lo largo del Territorio Nacional.

Adicionalmente desde la DCI, se ha llevado a cabo la gestión y la articulación con los Entes territoriales para la suscripción de Convenios Interadministrativos así:

Gráfica 1. Convenios Interadministrativos



Fuente. Elaboración Propia

Para la vigencia 2020, se encuentra en proceso la suscripción de quince (15) Convenios Interadministrativos con las Entidades Territoriales que han solicitado el acompañamiento de la ANSV, mediante la suscripción de los citados Convenios.

Estrategia **Línea sectorial**, concebida a partir de agosto de 2019, se encarga de trabajar la articulación y coordinación de acciones en seis (6) sectores tanto del nivel nacional como territorial, así:

- i) Ministerial, entidades públicas del nivel nacional
- ii) Carga, gremios y empresas del transporte de carga
- iii) Pasajeros, gremios y empresas del transporte de pasajeros (individual, intermunicipal, especial, masivo y escolar)
- iv) Modos, de transporte como la motocicleta, bicicleta, peatones y vehículos privados, en cuanto a colectivos de usuarios, gremios y empresas
- v) Academia e Innovación, universidades, centros de investigación, startups, plataformas tecnológicas que intervengan en la seguridad vial



- vi) Cooperación, organismos de cooperación internacional y multilateral que apoyen la implementación de acciones que apoyen la reducción de la siniestralidad vial en Colombia.

Ilustración 7. Línea Sectorial



Fuente. Elaboración Propia.

**Acciones Adelantadas** - Línea sectorial, si bien la Ley 1702 de 2013, en su artículo 15, establecía la creación de **Comisiones, Consejos y Comités** como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia, solo hasta el mes de julio del año 2019, se llevó a cabo el primer **Comité Operativo** de Seguridad Vial, reglamentado mediante Resolución 083 de 2019, el cual es la instancia de coordinación entre la ANSV, Ministerio de Transporte, la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Instituto Nacional de Vías-INVÍAS y en el cual participa como invitado permanente la Superintendencia de Transporte.

Desde esta instancia se han definido diferentes acciones conjuntas interinstitucionales para la reducción de la siniestralidad vial en tramos de la red vial nacional como el corredor Briceño Tunja Sogamoso; vía concesionada Pacifico II; Perimetral de Oriente; Malla Vial del Valle del Cauca; Túnel de Línea Helicoidal; Anillo vial de Bucaramanga; Transversal de la Depresión Momposina; Santana - Mocoa – Neiva.

Así como en la definición de rutas de trabajo conjuntas para la modificación, actualización y expedición de normativa, reglamentos, guías y manuales que en el marco de las competencias son necesarias para reducir la siniestralidad vial.

En línea con la articulación interinstitucional se vienen implementando acciones de coordinación encaminadas a fortalecer y aunar esfuerzos en la inspección, vigilancia y control con entidades como la Superintendencia de Transporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional de Colombia.

Por otro lado, en el marco de la prevención vial se han firmado tres importantes pactos y un acuerdo para trabajar articuladamente por la seguridad vial de actores viales más vulnerables:

- Pacto Nacional por la Seguridad Vial (junio 2019). Este pacto fue suscrito entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el Comité Empresarial de Seguridad Vial (CESV). El pacto tiene como objetivo realizar un trabajo coordinado en la construcción de la estrategia que fomente una movilidad segura en las carreteras de Colombia.
- Pacto por la Seguridad Vial de los niños, niñas y adolescentes con la Organización de las Naciones Unidas (agosto 2019). El Pacto fue suscrito por el enviado especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, los Ministros de Transporte, Salud y Educación, el Director de la ANSV, junto con los representantes de la Alianza Global de las ONG por la Seguridad Vial, Dirección de Policía de Tránsito y Transporte (DITRA) y el Comité Empresarial de Seguridad Vial.

- Pacto por la Seguridad Vial de los ciclistas (octubre 2019). Este pacto fue suscrito en presencia del Ministerio de Transporte, el Ministerio del Deporte, la ANSV, la Federación Colombiana de Ciclismo, DITRA. Aquí se busca trabajar de manera articulada con el sector privado en la disminución de los siniestros de ciclistas provocados por imprudencias en la vía y crear conciencia sobre la importancia de cuidar en la vía a los actores vulnerables.

Con el fin de operativizar dichos pactos, en el mes de junio de 2020 se suscribió el Acuerdo de entendimiento entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la sociedad CEMEX Colombia S.A., con el objetivo de aunar esfuerzos para la formulación y ejecución de estrategias que contribuyan a mejorar las medidas de seguridad vial en los desplazamientos realizados en los vehículos que sean de propiedad o se encuentran al servicio de Cemex y que estén asociados a las actividades directas y conexas de la empresa, con el fin de aportar a la reducción de las tasas de siniestralidad y a la promoción de una movilidad más segura para todos los actores viales.

Adicionalmente, se vienen realizando acercamientos con diferentes gremios, empresas, universidades, asociaciones colectivas y federaciones de actores viales, con el fin de impulsar estrategias conjuntas para seguir sumando esfuerzos que contribuyan a mejorar la seguridad vial y el comportamiento de los conductores en las vías del país.

Por otra parte, se han adelantado acercamientos en materia de cooperación internacional con el fin de fortalecer y mantener actualizados los conocimientos de las iniciativas que se adelantan en el mundo, con el fin de permitir que la seguridad vial en Colombia logre estar en la vanguardia de los temas relevantes.

Es así como, se suscribió en el mes de julio el acuerdo de colaboración con la Iniciativa para la Seguridad Vial Mundial de Bloomberg Philanthropies – BIGRS, que por primera vez trabajará con una Agencia de Seguridad Vial temas a nivel Nacional y el cual tendrá una duración de seis años (BIGRS 2020-2025). A través de dicha iniciativa se tienen previsto proporcionar asistencia técnica, capacitación y personal en cinco (5) componentes, comunicación, datos, control, apoyo institucional y apoyo técnico para fortalecer los esfuerzos y el trabajo que desde la ANSV se viene adelantando en el territorio nacional, desde la perspectiva de sistema seguro.

La iniciativa cuenta con el apoyo de varias organizaciones con experticia técnica que incluyen: Vital Strategies; World Resources Institute; the Global Road Safety Partnership; Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health; the National Association of City Transportation Officials - Global Designing Cities Initiative, y la International Association of Chiefs of Police

- vii) **Estrategia - Línea de regulación** trabaja los temas que desde el Pilar Institucional se requieren en materia normativa y regulatoria de los proyectos y estrategias que se desarrollen, así como consolidar los temas y establecer la ruta de acción a tener en cuenta en la construcción del nuevo PNSV.

**Ilustración 8. Línea de Regulación**



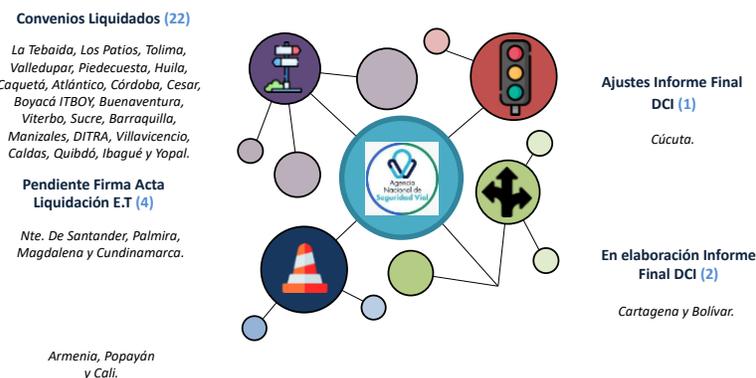
Fuente. Elaboración Propia

**Estrategia - Liquidaciones**, de los convenios suscritos durante las vigencias 2015 – 2017 (en la vigencia 2018 no se suscribieron convenios interadministrativos) una de las tareas que se encontraba aún sin finalizar, era la de la liquidación de treinta y tres (33) convenios de vigencias 2015 y 2017 sin liquidar, resultando de vital importancia implementar una estrategia que permitiera liquidar los convenios ya finalizados con las Entidades Territoriales, dentro del plazo establecido por Ley.

**Acciones Adelantadas** – El estado actual de la gestión adelantada por el equipo de liquidaciones de la DCI durante el periodo comprendido entre agosto de 2019 a la fecha, se puede observar en la ilustración que se presenta a continuación:

### Ilustración 9. Liquidaciones Convenios Vigencia 2017

De los 32 Convenios de 2017 pendientes por liquidar, a corte del mes de Agosto se han gestionado 29 liquidaciones, lo que representa un 90,62% de avance.



Fuente. Elaboración Propia

### Pilar de Infraestructura Segura.

En primer lugar, es relevante mencionar que el PNSV 2011-2021 se encuentra estructurado entre otros, por los lineamientos y objetivos trazados en el Plan Mundial del Decenio de Acción para la (Seguridad Vial 2011 – 2020). Estas medidas se encuentran enmarcadas en 5 pilares estratégicos: 1) Gestión de la seguridad vial, 2) Vías y movilidad más seguras, 3) Vehículos más seguros, 4) Usuarios de vías de tránsito más seguros y 5) respuesta tras los accidentes, para coordinar y concertar las medidas encaminadas al logro del mismo.

En ese sentido, estos pilares se encuentran reflejados en el PNSV 2011 – 2021 así: 1) Gestión institucional, 2) Comportamiento humano, 3) Atención y rehabilitación de víctimas, 4) Infraestructura y 5) Vehículos.

Ahora bien, indistintamente de las condiciones actuales presentadas por la emergencia de salud pública nacional ocasionada por el Covid-19, el PNSV 2011 – 2020 tiene establecidos diversos programas y acciones, los cuales se relacionan a continuación, con su estado actual de avance y resultados esperados para el presente año.

Programa: Normatividad y especificaciones para una infraestructura segura:

| Acción  | Estado actual   | Resultados esperados 2020                          |
|---|---|--|
| Revisión, estructuración, elaboración y actualización de la metodología para el | Documento guía para evaluar y establecer las velocidades límites en el territorio nacional. | Se promueven velocidades acordes al entorno y a la |



| Acción  | Estado actual  | Resultados esperados 2020   |
|---|--|---|
| cálculo de la velocidad límite en vías urbanas y carreteras   |  | infraestructura para la seguridad de todos los actores viales, donde se incluye al transporte de pasajeros por carretera para mejorar sus condiciones de operación  |
| Desarrollo de nuevos manuales o guías, o reglamentación o lineamientos en fases:  |  |   |
| Complementación y armonización del manual de señalización y seguridad vial.   | Consolidación temas de análisis propuestos por el sector (ANI-INVIAS-ANSV-Superintendencia de transporte).<br><br>Desarrollo de mesas técnicas lideradas por Mintransporte con participación del sector.<br><br>Inicio del proceso la solicitud de adhesión a la Convención de las Naciones Unidas de 1968 a través de MinTransporte, ANSV y la Cancillería, y otros ministerios.<br><br>En elaboración los estudios previos y estudio de mercado para contratar la consultoría. | Adjudicación del proceso abierto contractual en tercer trimestre de 2020.<br><br>Solicitud de concepto de Cancillería con relación a las convenciones de 1968 (Tráfico y señalización) de las Naciones Unidas, y conforme a la orientación, solicitud de concepto a las entidades involucradas. |
| Actualización del Manual de diseño geométrico de carreteras para entornos urbanos, rurales y pasos urbanos.   | En elaboración los estudios previos y estudio de mercado para contratar la consultoría.  | Proceso de contratación adjudicado: cuarto trimestre de 2020  |
| Revisión, actualización, complemento y ajuste de la "Guía técnica para el diseño de las zonas laterales" y de la "Guía técnica para el diseño, aplicación y uso de sistemas de contención vehicular". | En elaboración los estudios previos y estudio de mercado para contratar la consultoría.  | Proceso de contratación publicado: cuarto trimestre de 2020   |
| Elaboración de análisis de impacto normativo de sistemas de contención vehicular  | Se encuentra en desarrollo el marco conceptual, con base en antecedentes internacionales (95%) y nacionales (60%).   | Publicación de anteproyecto de Análisis de Impacto Normativo conforme al Decreto 1595 d 2015: tercer trimestre de 2020  |
| Sistema de Información de Señalización Vial de Colombia – SISCOL-   | Elaboración de la Guía para la conformación, suministro y actualización de inventarios de señalización vial, mediante trabajo interno de la ANSV.  | Culminación de la guía para la orientación a las entidades territoriales y entidades encargadas de la administración vial para octubre de 2020.   |
| Actualización de la guía para la definición de sector crítico de accidentalidad.  | La ANSV y SuperTransporte están elaborando el documento estándar para la identificación y priorización de puntos críticos de accidentalidad.   | Culminación en el cuarto trimestre de 2020.   |

Programa: Auditorías, evaluación y seguimiento de seguridad vial en la infraestructura vial

| Acción  | Estado actual   | Resultados esperados 2020  |
|---|---|--|
| Guía de auditorías e inspecciones de seguridad vial | Guía culminada y publicada para comentarios de los ciudadanos interesados.<br><br>En proceso la revisión de comentarios y observaciones al documento, presentadas por la ciudadanía y entidades.<br><br>Complementación y ajuste del documento con base a los comentarios presentados.<br>Modificación de los textos y actualización de las figuras de la Guía. | Se espera que la Guía se encuentre adoptada por el Mintransporte en el tercer trimestre de 2020. |



| Acción  | Estado actual   | Resultados esperados 2020  |
|---|---|--|
|   | Pendiente la elaboración del segundo documento, relacionado con criterios para la contratación y gestión de las auditorías de seguridad vial.   |  |
| Sistema de gestión de la seguridad vial – Concesiones ANI | <p>La ANSV se encuentra realizando recomendaciones generales a los documentos contractuales de las concesiones ANI futuras, para que se incorporen, ajusten o actualicen criterios de seguridad vial.</p> <p>Del mismo modo, la ANSV se encuentra estructurando los estudios previos y estudio de mercado, para contratar el desarrollo de un sistema integral de gestión de la seguridad vial para las concesiones ANI, dentro del cual se incluyen mecanismos de adopción de estándares y normatividad en seguridad vial para la estructuración, diseño, construcción y operación de proyectos de concesiones viales.</p> | <p>Documento preliminar de recomendaciones generales para las concesiones 5G: tercer trimestre de 2020.</p> <p>Proceso de contratación adjudicado: cuarto trimestre de 2020.</p> |

Programa: Implementación de medidas para la intervención integral en puntos críticos de siniestralidad.

| Acción   | Estado actual  | Resultados esperados 2020 |
|--|--|---------------------------|
| Políticas municipales para la infraestructura vial | Recientemente, mediante la expedición de la Resolución 11245 de 2020, se reglamentaron los criterios técnicos en seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, además se indicó que la Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá la autorización o rechazo para la instalación dichos de sistemas, a su vez, dicha implementación está fundamentada en acciones contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial respectivo. a fecha de 24 de agosto de 2020, se han revisado y autorizado por parte del Ministerio de Transporte 514 SAST. En lo respectivo a las restricciones de la Covid-19, es de anotar que el proceso de revisión y autorización no ha sufrido impacto negativo en la atención del trámite, debido a que éste se realiza en el sistema de información dispuesto en la página web. |                           |

Programa: Sistema de Gestión Vial

| Acción  | Estado actual   | Resultados esperados 2020   |
|---|---|---|
| Desarrollar el sistema de información para la gestión vial. | La Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV se encuentra trabajando de manera conjunta con El Instituto Nacional de Vías INVIAS, para efectos de conformar un Convenio cuyo propósito es desarrollar el programa 4.4.4.3. Sistema de gestión vial del Pilar Estratégico de Infraestructura del Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV el cual se encuentra alineado con los objetivos del decenio de la Seguridad Vial, el cual contempla el diseño y puesta en marcha de un sistema de gestión vial, a nivel nacional, actualizable, flexible y busca convertirse en una herramienta que permita obtener información para la evaluación y seguimiento constante del estado y condición de la infraestructura vial en el país con el fin de determinar las acciones necesarias para eliminar y/o mitigar riesgos asociados al tránsito; lo anterior enmarcado dentro del | La ANSV participará en la financiación del proyecto VIITS, y le corresponde al INVIAS iniciar un Proceso licitatorio para seleccionar el contratista para lograr la modernización del sistema de vigilancia de las vías nacionales de la red vial primaria a cargo del INVIAS por medio de tecnología de punta que incluya específicamente los elementos de los ITS y que permita obtener |



| Acción | Estado actual  | Resultados esperados 2020   |
|--------|--|---|
|        | Sistema Inteligente de Transporte propuesto por el Proyecto VIITS del INVIAS, el cual contempla un conjunto de soluciones tecnológicas y de telecomunicaciones diseñadas y orientadas a facilitar mediante el análisis en tiempo real de datos capturados en campo, la toma de decisiones asociadas al transporte en temas de planeación, movilidad, seguridad vial y orden público. | información en tiempo real sobre las condiciones de tránsito y la infraestructura de estas vías para garantizar condiciones idóneas en movilidad y seguridad para el ciudadano, con acciones preventivas y reactivas ante la ocurrencia de cualquier situación que afecte dichas condiciones. |

En cuanto a ejecución de obras de infraestructura se implementó el Programa Pequeñas Grandes Obras (PGO I) - Contrato Interadministrativo 025 de 2018.

El programa PGO durante los años 2018 y 2019 realizó intervenciones en 280 puntos de alta siniestralidad en 101 municipios del país y 26 departamentos, que incluyeron entre otros 100 zonas escolares y 67 pasos urbanos, con una inversión total cercana a los \$35.000 millones, distribuidos entre la asistencia técnica con Findeter, Estudios y diseños, interventoría y obra.

Un detalle de la inversión por regiones en la parte de obra se presenta en el siguiente cuadro:

| Programa Pequeñas Grandes Obras (PGO 1). Contrato 025 de 2018. |                    |                                  |                              |                                  |
|--|--------------------|----------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| No.  | Departamentos      | # de municipios por departamento | # de lugares de intervención | Valor ejecutado por departamento |
| 1  | Antioquia          | 13                               | 44                           | \$ 2,122,900,638.00              |
| 2  | Arauca             | 1                                | 1                            | \$ 136,913,572.21                |
| 3  | Atlántico          | 3                                | 8                            | \$ 1,422,631,363.29              |
| 4  | Bolívar            | 1                                | 2                            | \$ 121,708,086.27                |
| 5  | Boyacá             | 7                                | 21                           | \$ 1,767,848,346.99              |
| 6  | Caldas             | 2                                | 16                           | \$ 608,630,169.46                |
| 7  | Caquetá            | 1                                | 1                            | \$ 64,209,100                    |
| 8  | Casanare           | 1                                | 7                            | \$ 482,456,368.49                |
| 9  | Cauca              | 3                                | 6                            | \$ 860,955,767                   |
| 10   | Cesar              | 4                                | 9                            | \$ 494,431,579.16                |
| 11   | Choco              | 3                                | 3                            | \$ 625,335,554.56                |
| 12   | Córdoba            | 4                                | 7                            | \$ 364,263,596.01                |
| 13   | Cundinamarca       | 5                                | 5                            | \$ 473,144,051.45                |
| 14   | Huila              | 3                                | 12                           | \$ 1,083,263,120.00              |
| 15   | Magdalena          | 1                                | 6                            | \$ 407,765,442.99                |
| 16   | Meta               | 3                                | 16                           | \$ 1,665,561,481.66              |
| 17   | Nariño             | 4                                | 10                           | \$ 920,898,144.00                |
| 18   | Norte de Santander | 6                                | 6                            | \$ 563,855,322.58                |
| 19   | Putumayo           | 4                                | 9                            | \$ 870,595,178.00                |



| Programa Pequeñas Grandes Obras (PGO 1). Contrato 025 de 2018. |                 |            |            |                          |
|--|-----------------|------------|------------|--------------------------|
| 20   | Quindío         | 1          | 7          | \$ 603,028,649.82        |
| 21   | Risaralda       | 3          | 12         | \$ 1,166,092,296.35      |
| 22   | San Andres isla | 1          | 1          | \$ 203,770,716.00        |
| 23   | Santander       | 9          | 22         | \$ 1,873,583,631.99      |
| 24   | Sucre           | 3          | 5          | \$ 318,704,012.67        |
| 25   | Tolima          | 3          | 7          | \$ 681,213,752.97        |
| 26   | Valle del Cauca | 12         | 37         | \$ 3,798,054,658.00      |
| <b>TOTAL</b>   | <b>26</b>       | <b>101</b> | <b>280</b> | <b>\$ 23,701,814,600</b> |

Este programa tiene una incidencia directa en los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 relacionados con la Gestión Institucional, el Comportamiento Humano, y la Infraestructura, y apunta a varias acciones a saber:

- Ejecutar Medidas de Infraestructura Vial implementado intervención en sitios críticos.
- Políticas municipales para la infraestructura con el fortalecimiento de la señalización para la seguridad vial en los entes territoriales
- Asistencia en la implementación de medidas de seguridad vial en las entidades territoriales.
- Información y comunicación en colectivos específicos.

Dicho programa permitió desde un ejercicio de análisis del contexto, realizar intervenciones de bajo costo y alto impacto, orientadas a la prevención, la mitigación de la siniestralidad vial y a la reducción de víctimas por siniestros en el tránsito. El desarrollo de las mismas contó con la participación de todos los actores y agentes responsables en los contextos urbanos y rurales del territorio nacional (municipios e INVÍAS), dando cumplimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.

**Intervenciones:** El programa realizó intervenciones en 280 puntos de alta siniestralidad.

**Departamentos beneficiados:** 26 departamentos

**Municipios beneficiados:** 101 municipios

**Inversión:** \$31.260.990.110

Para el año 2020, se ha dado continuación del Programa (PROGRAMA PEQUEÑAS GRANDES OBRAS II y III). Teniendo en cuenta los buenos resultados obtenidos en años anteriores, la ANSV toma la decisión de darle continuidad al programa PGO ampliando la cobertura territorial, iniciando con la suscripción de 71 convenios interadministrativos con Entes Territoriales (Gobernaciones y Municipios), en donde se establecieron compromisos de adelantar diferentes programas como son la atención de puntos críticos de siniestralidad con el Programa de Pequeñas Grandes Obras - PGO, el Plan de Movilidad Escolar y el Programa de Prevención y Control de la Seguridad Vial.

Así, para el caso del PGO se adelantó por parte de los Entes Territoriales una postulación de 1284 puntos críticos que se suman a los cerca de 100 sitios que ya cuentan con diseños, distribuidos en 208 municipios y 27 departamentos del territorio nacional; a los cuales se les adelanta una etapa de viabilidad técnica, para su posterior diseño y construcción, y en donde la ANSV aportará recursos cercanos a los \$48.128 millones para su ejecución y los contratará. En dichos convenios, los Entes Territoriales acompañan el desarrollo desde los aspectos técnicos, así como los aspectos sociales para la apropiación por parte de la comunidad. El Plazo de ejecución del Programa se tiene estimado en 16 meses el cual inició en el mes de marzo de 2020.

- PROGRAMA PEQUEÑAS GRANDES OBRAS - PGO II (Implementación de las Obras)

Implementación de obras cuyos estudios y diseños se realizaron en el marco del PGO I.  
Intervenciones hasta en 17 Departamentos (33 Municipios)

- PROGRAMA PEQUEÑAS GRANDES OBRAS - PGO III (Estudios, Diseños e Implementación)

Para tal fin, la ANSV suscribió el contrato interadministrativo 104 de 2019 con ENTerritorio, otorgando la gerencia Integral del proyecto a dicha entidad para avanzar en las actividades de aproximación institucional, visitas técnicas, gestión social y gestión en comunicaciones de los puntos postulados en el marco de los programas PGO II y PGO III, actividades que actualmente se están llevando a cabo.

Elaboración estudios y diseños

Implementación estudios y diseños.

Intervenciones hasta en 24 Departamentos (Hasta 196 Municipios).

Plazo: Dieciséis (16) Meses

Inversión Total (\$48.128.120.280)

### **Pilar de Vehículos Seguros.**

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, en el pilar estratégico de vehículos en el programa “*Reglamentación Técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro*”, establece entre otras las siguientes acciones:

- ✓ “Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos de transporte público (individual y colectivo), especial y carga.”
- ✓ “Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos particulares importados y/o ensamblados en el país.”
- ✓ “Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y/o ensamblados en el país. Reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista.”
- ✓ “Optimizar el proceso de Revisión técnico-mecánica de automóviles.”
- ✓ “Reglamentar la retrorreflectividad en los vehículos de carga y transporte escolar.”

El programa de reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro del Plan Nacional de Seguridad Vial se basa en el proceso de armonización bajo los parámetros de la WP 29, así como de organizar los esquemas de homologación. En este sentido, la ANSV se guía por los reglamentos técnicos del Acuerdo 1958 de las Naciones Unidas correspondiente a prescripciones técnicas de vehículos, equipos, partes y condiciones para reconocimiento recíproco de las homologaciones (152 reglamentos), y el Acuerdo 1997 relacionado con reglas aplicables a inspecciones periódicas de los vehículos en circulación.

La ANSV realiza labores por la seguridad vehicular en línea con la declaración de Estocolmo (2020) que, entre otras: (i) reconoce la importancia de las adhesiones y la aplicación de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas, y hace énfasis en que las tecnologías de seguridad de los vehículos se encuentran entre las más efectivas; (ii) invita a aumentar los esfuerzos por la prevención de conductas riesgosas con énfasis particular en el desuso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta.

La ANSV inició el proceso de adhesión a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares. Este proceso exige el trabajo conjunto y armonizado del Congreso de la República, y desde la rama ejecutiva a entidades del sector Transporte, Ambiente, Comercio y Cancillería. El propósito como país, es que Colombia sea el primero de Latinoamérica en adherirse al Acuerdo 1958, anotando que 28 países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) están adheridos al acuerdo y son referentes mundiales en materia de seguridad vial.



Mientras se surte el trámite de adhesión que involucra al Congreso de la República, toda vez que la ratificación de un tratado internacional tiene reserva de Ley, la ANSV avanza en la elaboración y actualización de reglamentos vehiculares. Así, se ha trabajado articuladamente con el Ministerio de Transporte, como entidad cabeza del sector, presentando los siguientes proyectos para su retroalimentación y adopción (Tabla 1), con relación a la seguridad vial de motociclistas:

**Tabla 1: Regulación presentados por la ANSV ante MinTransporte con relación a la seguridad vial de motociclistas**

| Acción del Plan  | Tema  | Objeto principal  | Avance  |
|--|---|---|---|
| Reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista | Regulación de cascos para motocicletas.       | Actualizar la regulación técnica de cascos protectores para motocicletas, de tal manera que responda a los estándares de seguridad internacionalmente aceptados. Para ello, se tiene como equivalentes internacionales el Reglamento ONU N°22.05 y el estándar americano FMVSS 218 y como referente nacional la NTC 4533 de 2017. | Se adoptó mediante Resolución 1080 de 2019 <sup>1</sup> del Ministerio de Transporte, en línea con el Plan Nacional de Seguridad Vial se dictan los requerimientos mínimos de seguridad que deben cumplir los cascos que se importen, produzcan y comercialicen en el país. |
|  | Regulación de uso cascos para motocicletas.   | Controlar condiciones mínimas en el uso de cascos protectores para motociclistas, específicamente en acciones asociadas al uso abrochado, al uso cerrado en el caso de cascos abatibles, y a la imposibilidad de portar equipos de comunicación entre el casco y el usuario.  | Elaborado por la ANSV en coordinación con el Ministerio de Transporte como cabeza del sector. Se encuentra en periodo de perfeccionamiento para complementación, y posterior publicación en los portales oficiales para comentarios de los interesados y adopción.          |
|  | Regulación conjunto óptico para motocicletas. | Ésta, establece que todas las motos que se comercialicen en el país deben contar con un encendido automático de luces o luces de circulación diurna (DRL). Así mismo establece la cantidad mínima y colores de luces que las motocicletas deben cumplir durante su circulación.   | Elaborado conjuntamente entre la ANSV y Ministerio de Transporte como líder del sector. Se encuentra en periodo de perfeccionamiento para complementación, y posterior publicación en los portales oficiales para comentarios de los interesados y adopción.                |

Fuente: Elaborado por ANSV (2020).

De otra parte, en Colombia se aplica la metodología establecida por el Departamento Nacional de Planeación en la “Guía Metodológica de Análisis de Impacto Normativo” publicada en noviembre 2015, en el marco del CONPES 3816 de 2014 “Mejora normativa: análisis de impacto” documento que plantea la estrategia preparatoria para la adopción de una política de mejora normativa para Colombia. Estos análisis se desarrollan en ocho etapas: (1) definición del problema, (2) establecimiento de objetivos, (3) consulta pública de anteproyecto AIN, (4) planteamiento de alternativas de solución, (5) evaluación de alternativas planteadas, (6) selección de alternativa, (7) consulta pública del AIN final e (8) implementación y monitoreo.

De acuerdo con esto, la ANSV inició la elaboración de siete (7) Análisis de Impacto Normativo en el segundo trimestre de 2019 (Tabla 3), no sin antes precisar qué son, cuál es su utilidad, cuándo se deben realizar y qué implican.

Un Análisis de impacto normativo – AIN es “Una herramienta que ayuda al proceso decisorio porque sistemáticamente examina los impactos potenciales de las acciones gubernamentales, haciendo preguntas sobre costos y beneficios, sobre cuán efectiva será la acción gubernamental en alcanzar los objetivos y si hay otras alternativas viables para los gobiernos”. (Regulatory Impact Assesment; OCDE, 2009).

Este análisis resulta de alta utilidad para toda sociedad porque aporta información que ayuda a entender un problema en diferentes contextos. De igual manera, “para comunicar y dar información ex ante sobre los efectos esperados de las propuestas gubernamentales y ex post en la medida en que ayuda a los gobiernos a evaluar las regulaciones existentes”. (Guía Metodológica de Análisis de Impacto Normativo; DNP, 2015).

De acuerdo con los artículos 2.2.1.7.6.2 y 2.2.1.7.5.12 del Decreto 1595 de 2015, previo a la elaboración, expedición y revisión de un reglamento técnico debe elaborarse un Análisis de impacto normativo, donde se definirá el problema, se examinen las posibles alternativas de solución y se evalúen los impactos positivos y negativos que generará cada alternativa.

<sup>1</sup> Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, moto triciclos, y similares

De esta manera, la Guía Metodológica de Análisis de Impacto Normativo (DNP, 2015) plantea las etapas presentadas en la Tabla 2.

**Tabla 2: Etapas de un Análisis de Impacto Normativo**

|   |   |
|---|---|
| Definición del problema   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Situación que requiere la acción gubernamental</li> <li>Causas que originan la situación</li> <li>Efectos que surgen de la situación</li> <li>Involucrados que son o podrían ser afectados</li> </ul>  |
| Definición de objetivos   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Propósito que se pretende alcanzar con la intervención</li> </ul>  |
| Consulta pública  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proceso que permite asegurar que las partes impactadas con la intervención fueron escuchadas y tomadas en cuenta dentro del proceso de evaluación.</li> <li>En cada etapa se pueden realizar mesas técnicas con los involucrados</li> </ul>      |
| Anteproyecto de AIN (Consulta pública nacional)   |   |
| Selección de alternativas   | <ul style="list-style-type: none"> <li>No hacer nada (Status Quo: Mantener las condiciones vigentes)</li> <li>Regulación (De comando y control, de desempeño, co-regulación, u otras)</li> <li>Opciones no regulatorias (Campañas, instrumentos económicos, autorregulación)</li> </ul> |
| Análisis de impactos  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Generales (Económicos, sociales y ambientales)</li> <li>Específicos (Costos de cumplimiento, costos de implementación, eficiencia en mercados)</li> <li>Grupos o regiones afectadas</li> </ul>   |
| Mejor alternativa   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Selección de la opción más indicada para la resolución del problema y el cumplimiento de objetivos</li> <li>Propuesta técnica que respalda la decisión</li> </ul>  |
| Implementación y monitoreo  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Procesos y tiempos para la materialización, y control y vigilancia, de la alternativa seleccionada</li> </ul>  |
| Proyecto de AIN -y reglamento técnico, si aplica- (Consulta pública nacional e internacional) |   |

Nota: El periodo de publicación del anteproyecto y proyecto de AIN corresponde al menos a 30 días (sumados los dos momentos)

Fuente: Guía Metodológica de Análisis de Impacto Normativo (DNP, 2015).

Este nuevo proceso, recomendado por la OCDE (Colombia adherida en 2020), ha sido materializado por algunas entidades en Colombia (dado que la norma es obligatoria desde 2015 -Decreto 1595-), entre las cuales se destacan las siguientes:

- Ministerio de Comercio Industria y Turismo.
- Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico.
- Ministerio de Transporte y Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Ministerio de Minas y Energía.
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.
- Ministerio de Salud y Protección Social.

Para aquellos casos en los cuales la alternativa seleccionada implique la elaboración de reglamentación técnica, la propuesta de reglamentación debe surtir los siguientes pasos adicionales:

- Consideraciones frente a comercio, por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- Publicación internacional, por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Mínimo 90 días).
- Atención de los comentarios internacionales por parte de las entidades que elaboraron el Análisis de Impacto Normativo.
- Abogacía de la competencia, por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio.

De acuerdo con lo anterior, y la experiencia de las entidades listadas, el proceso de Análisis de Impacto Normativo exigido por el Decreto 1595 de 2015, así como el proceso de publicación internacional de reglamentación técnica, cuenta con una duración que varía entre 10 y 20 meses, periodo en el cual los diferentes involucrados tienen la oportunidad de involucrarse en el proceso de planeación participativa.

A continuación, se señalan los AIN desarrollados en cumplimiento de las siguientes acciones del PNSV:



Tabla 3: Análisis de Impacto Normativo en el segundo trimestre de 2019 por la ANSV.

| Acción PNSV  | Análisis de Impacto Normativo – AIN   | Observación  |
|--|---|--|
| Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos de transporte público (individual y colectivo), especial y carga, vehículos particulares importados y/o ensamblados en el país. | Cinturones de seguridad para uso en vehículos automotores, que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia | Corresponde a uno de los ocho elementos de seguridad priorizado por la Organización Mundial de la Salud y por las Naciones Unidas.<br>En febrero de 2020 la ANSV remitió los proyectos de AIN y borradores de reglamento técnico para revisión, comentarios y complementación. El día 6 de junio de 2020 estos dos documentos fueron publicados en las páginas web de las dos entidades para consulta pública y presentación de comentarios de los interesados.<br>Este proyecto normativo considera la adopción de los Reglamentos ONU N°14 y N°16, así como su equivalente de Estados Unidos FMVSS 209,210 y 225.  |
|  | Llantas de vehículos de 4 o más ruedas  | Estos elementos son sistemas y partes fundamentales de vehículos de transporte de carga, transporte de pasajeros y automóviles; los cuales corresponden al 40,8% de los vehículos contra los cuales colisionaron las víctimas fatales de personas que viajaban en motocicletas.<br>Si estos vehículos cuentan con llantas con mayores estándares de desempeño y seguridad, proporcionando mejor agarre y capacidad de frenado, junto con sistemas adicionales como el control de estabilidad, frenado autónomo en caso de emergencia y sistemas de asistencia de frenado todos los actores viales se ven favorecidos. En especial los actores más vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas.<br>En abril de 2020 la ANSV remitió los proyectos de AIN y borradores de reglamento técnico para revisión, comentarios y complementación. Próximamente serán publicados en las páginas web de las dos entidades para consulta pública y presentación de comentarios de los interesados.  |
|  | Frenos de vehículos de 4 o más ruedas   | Próximamente serán publicados en las páginas web de las dos entidades para consulta pública y presentación de comentarios de los interesados.  |
|  | Acristalamientos  | Las cintas retrorreflectivas permiten a motociclistas y otros usuarios viales tener una mayor visibilidad de vehículos de carga y de pasajeros para poder frenar o evadirlos anticipadamente, teniendo presente que el 23,2% de los motociclistas que fallecieron en 2019 colisionaron contra un vehículo de transporte de carga o de transporte público.<br>En marzo de 2020 la ANSV remitió los proyectos de AIN y borradores de reglamento técnico para revisión, comentarios y complementación<br>En el caso de acristalamientos, tanto el AIN como el proyecto de reglamento técnico fue publicado el 3 de julio en las páginas web de las dos entidades para consulta pública y presentación de comentarios de los interesados. Este proyecto normativo considera la adopción del Reglamento ONU°43, así como su equivalente de Estados Unidos FMVSS 205.<br>En el caso de cintas retrorreflectivas, tanto el AIN como el proyecto de reglamento técnico fue publicado el 24 de junio en las páginas web de las dos entidades para consulta pública y presentación de comentarios de los interesados. Este proyecto normativo considera la adopción del Reglamento ONU°104, así como su equivalente de Estados Unidos FMVSS 108. |
| Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos de transporte público (individual y colectivo), especial y carga, vehículos   | Cintas retrorreflectivas  |  |



| Acción PNSV   | Análisis de Impacto Normativo – AIN | Observación   |
|---|-------------------------------------|---|
| Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y/o ensamblados en el país | Frenos y llantas de motocicletas    | <p>Los frenos de motos corresponden a uno de los ocho elementos de seguridad priorizado por la Organización Mundial de la Salud y por las Naciones Unidas.</p> <p>Los reglamentos de frenos y llantas de motos corresponden a los primeros avances en materia de reglamentos técnicos para motocicletas en la historia de Colombia.</p> <p>Si estos vehículos cuentan con llantas con mayores estándares de desempeño y seguridad, proporcionando mejor agarre y capacidad de frenado, junto con sistemas de frenado adicionales como el CBS (Sistema combinado de frenos) o ABS, todos los actores viales se ven favorecidos. En especial los actores más vulnerables como peatones (38,7% fallecieron por colisión contra una motocicleta), ciclistas (21,9% fallecieron por colisión contra una motocicleta) y motociclistas (14,5% fallecieron por colisión contra una motocicleta).</p> <p>Los anteriores documentos ya se encuentran en la etapa de anteproyecto de AIN, fueron publicados y se recibieron comentarios por parte de actores del sector público y privado, para llantas hasta el 21 de octubre de 2019 y para frenos hasta el 22 de enero de 2020. Las respuestas a dichos comentarios también fueron elaboradas y publicadas. Estos dos anteproyectos de AIN, pueden ser consultados en el siguiente enlace: <a href="https://ansv.gov.co/Detalle/247/proyectos-normativos-participe-con-sus-comentarios">https://ansv.gov.co/Detalle/247/proyectos-normativos-participe-con-sus-comentarios</a>.</p> <p>Próximamente se citarán a mesas de trabajo a los actores involucrados que estén interesados para desarrollar la evaluación de las alternativas de solución planteadas y en la cual los actores calificarán criterios de evaluación e impactos. De acuerdo con los resultados de este ejercicio, se seleccionará la mejor alternativa para su respectiva evaluación de impactos y riesgos para luego establecer indicadores de monitoreo y seguimiento y las conclusiones del análisis. En el caso dado que el anterior proceso de como resultado una reglamentación técnica tanto para los frenos como para las llantas de motocicleta, la ANSV procederá a la realización del respectivo proyecto reglamentario que será publicado con el objetivo de atender observaciones y sugerencias a este.</p> |

Fuente: Elaborado por ANSV (2020).

De otra parte, dado el avance de los Análisis de Impacto Normativo citados previamente (Tabla 3), en el segundo trimestre de 2020 iniciaron dos nuevos Análisis de Impacto Normativo que se presentan en la Tabla 4.

**Tabla 4: Análisis de Impacto Normativo en el segundo trimestre de 2020 por la ANSV.**

| Análisis de Impacto Normativo – AIN       | Observación  |
|---|--|
| Vehículos de servicio público (pasajeros) | Considerando que en el año en 2019 se presentaron 177 motociclistas, 144 peatones y 46 ciclistas fallecidos, al colisionar contra un vehículo de transporte de público, se está realizando un Análisis de Impacto Normativo AIN2, con el fin de revisar el reglamento técnico vigente, dicho AIN se encuentra en proceso de recopilación de reportes de información discriminados por modalidad y clases de vehículo, reportes de cantidad y tamaño de empresas que prestan servicios de transporte de pasajeros según la modalidad de servicio, normas y reglamentos asociados con los esquemas de inspección, control y vigilancia al mercado de los vehículos de servicio público de pasajeros. |
| Sistemas de contención vehicular          | Este es uno de los procesos que mayor incidencia tiene en el cuidado de los actores viales, y en particular para los motociclistas, teniendo en cuenta que de la matriz de   |

<sup>2</sup> El AIN se define como una herramienta que ayuda al proceso decisorio porque sistemáticamente examina los impactos potenciales de las acciones gubernamentales, haciendo preguntas sobre costos y beneficios, sobre cuán efectiva será la acción gubernamental en alcanzar los objetivos y si hay otras alternativas viables para los gobiernos (Regulatory Impact Assessment; OCDE, 2009).



| Análisis de Impacto Normativo – AIN | Observación   |
|-------------------------------------|---|
|                                     | <p>colisión se puede concluir que el 19,7% de los motociclistas fallecidos en 2019 colisionaron contra objetos fijos, convirtiéndolos en la principal víctima de estos.</p> <p>Los citados elementos de infraestructura segura hacen parte de las medidas conocidas como perdonadoras ante posibles errores, y guardan completa consistencia con la declaración de Estocolmo (2020) por el nuevo decenio de la seguridad vial, en específico a través del enfoque de sistema seguro y la visión cero.</p> |

Fuente: Elaborado por ANSV (2020).

En línea con lo anterior, y con el propósito de que el consumidor esté cada vez más y mejor informado con relación a los dispositivos de seguridad del vehículo que desea adquirir, en septiembre de 2019 la ANSV adoptó la Resolución 536 de 2019<sup>3</sup> que es de obligatorio cumplimiento desde el 1 de enero del 2020, y tiene como finalidad, “Definir la información mínima que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba brindarse a los consumidores en relación con los vehículos nuevos que se ofrezcan en el país y la que deba incluirse en los manuales de propietario”, La información que se suministre al público, para la venta de vehículos nuevos, deberá contener como mínimo información sobre la existencia o no en el determinado vehículo, de los siguientes sistemas de seguridad activa y pasiva:

1. Sistemas de seguridad activa: a) Sistema antibloqueo de frenos; b) Control electrónico de estabilidad; c) Alerta de colisión frontal o Sistema avanzado de frenado de emergencia.
2. Sistemas de seguridad pasiva. a) Sistema de sujeción infantil (no aplica para vehículos de carga); b) Sistema de bolsa de aire o airbag para motocicletas Aplican los siguientes sistemas de seguridad activa: a) Sistema de encendido automático de luces o luces de circulación diurna; b) Sistema antibloqueo de frenos.

Las acciones desarrolladas para cumplir con el Plan Nacional de Seguridad vial, como derrotero de la política pública frente a esta temática, se enfocan en diversos programas y acciones entre los que se encuentran los programas de: formación y educación en seguridad vial, medidas y acciones de control efectivas, información y mercadotecnia social sobre seguridad vial, la licencia de conducción como privilegio y Responsabilidad Social Empresarial con la Seguridad Vial.

Para llevar a cabo las acciones propuestas, se está trabajando en orientaciones pedagógicas generales bajo perspectivas que articulen los enfoques de la seguridad vial de sistemas seguros y visión cero, junto con la perspectiva de prelación y protección de actores vulnerables en las vías: peatones, ciclistas y motociclistas.

Se resaltan las acciones desarrolladas en el marco de las restricciones del Covid-19 como son: **Puntos Seguros:** Los puntos seguros son una estrategia pedagógica de inspecciones a vehículos para prevenir factores y conductas de riesgo en seguridad vial. Consiste en la ubicación de un punto de control en vía con apoyo de autoridades de tránsito como la DITRA, se detienen los vehículos y se les realiza una revisión operacional rápida y se genera un mensaje pedagógico a partir de la revisión.

#### Servicios que ofrecen los puntos seguros.

1. Apoyo mecánico básico a los conductores.
2. Revisión y diagnóstico rápido a los sistemas de partes del vehículo
3. Pausas activas para reducir la fatiga.
4. Recomendaciones de seguridad vial para proteger la vida.

**Puntos Seguros de Higiene:** La implementación del Programa de Puntos Seguros de higiene en las carreteras colombianas creados mediante el Decreto 482 de 2020 por parte del Gobierno Nacional a través de su Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), han permitido beneficiar a los transportadores de carga y pasajeros de nuestro país durante los meses que lleva el aislamiento preventivo obligatorio y las medidas en el marco de la emergencia sanitaria, en estos puntos se ofrecen servicios de bienestar e higiene para mitigar la propagación del virus COVID 19 para que realicen

<sup>3</sup> Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país, la que deban llevar los manuales de propietario y se dictan otras disposiciones.



sus recorridos de forma segura y en condiciones adecuadas de salud. Los puntos seguros de higiene que están ubicados en las principales vías nacionales de 14 departamentos se ofrecen los siguientes servicios:

1. Toma de temperatura corporal
2. Servicios de baños y puntos para lavado de manos con desinfección constante
3. Suministro gratuito de un kit de protección personal con guantes, tapabocas, alcohol y gel antibacterial, junto con un refrigerio saludable.
4. Desinfección de la cabina de los automotores.
5. Entrega de refrigerio saludable
6. Asistencia médica básica y seguimiento virtual a los conductores que presentan síntomas asociados a COVID 19
7. Pausas activas para reducir la fatiga.
8. Recomendaciones de seguridad vial para proteger la vida.

**Seguridad Vial se toma Tu Región:** Esta iniciativa busca Desarrollar capacidades por medio de la difusión de herramientas técnicas a las personas e instituciones aportantes a la gestión de la seguridad vial del país además de concientizar sobre la importancia de generar medidas para la mitigación de siniestros viales con actores vulnerables.

La intervención se justifica y alinea con las disposiciones emitidas por la Organización de Naciones Unidas (ONU 2019) que señala que “se requiere un liderazgo más firme en materia de seguridad vial” para cumplir las metas a nivel mundial. Adicionalmente responde al cumplimiento del pilar de comportamiento humano previsto por el Plan Nacional de Seguridad vial, esto se logra al llevar a territorio herramientas e información sobre conductas seguras a los equipos técnicos y directivos de los municipios y a los líderes ciclistas, peatones y motociclistas se fomenta y difunde la tarea de salvar vidas.

Por medio de este programa se brinda asistencia técnica y procesos de formación dirigidos a los diferentes actores de la vía e instituciones encargadas de gestionar la seguridad vial en los territorios de la nación. Dentro de la oferta de temáticas se encuentra:

- Seguridad vial para peatones
- Seguridad vial para ciclistas
- Seguridad vial para motociclistas
- Seguridad vial en contextos escolares
- Seguridad vial Laboral
- Fortalecimiento de competencias para autoridades locales y equipos técnicos

Esta estrategia se comenzó a implementar en junio de 2020 y a corte de 14 de agosto de 2020 se tienen los siguientes resultados con más de 407 entidades participantes y 2.011 asistentes de 17 departamentos:

| DEPARTAMENTO    | ASISTENTES | ENTIDADES PARTICIPANTES |
|-----------------|------------|-------------------------|
| ANTIOQUIA       | 16         | 9                       |
| ARAUCA          | 10         | 5                       |
| ATLÁNTICO       | 11         | 5                       |
| BOLIVAR         | 3          | 3                       |
| BOYACÁ          | 141        | 89                      |
| CAQUETA         | 1          | 1                       |
| CASANARE        | 8          | 7                       |
| CESAR           | 147        | 35                      |
| MAGDALENA       | 3          | 3                       |
| SANTANDER       | 433        | 170                     |
| VALLE DEL CAUCA | 321        | 17                      |
| CAUCA           | 16         | 2                       |

|                      |             |            |
|----------------------|-------------|------------|
| NARIÑO               | 1           | 0          |
| CUNDINAMARCA         | 9           | 4          |
| HUILA                | 87          | 24         |
| SUCRE                | 775         | 28         |
| TOLIMA               | 29          | 5          |
| <b>Total general</b> | <b>2011</b> | <b>407</b> |

## CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE

### 5. ¿Cuáles han sido los avances y lineamientos del Ministerio a la fecha, frente a la educación y responsabilidad social empresarial, para la promoción y prevención en las personas para la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía pública?

A partir del Decreto Ley 2106 de 2019 que modificó los contenidos mínimos del Plan Estratégico de Seguridad Vial (Diagnóstico, Capacitaciones, Compromisos nivel directivo, Inspección y mantenimiento de vehículos), el Ministerio de Trabajo, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, avanzan conjuntamente en la modificación del Decreto 1079 de 2015, en lo relacionado con los PESV y en la estructuración de la Guía Metodológica para su diseño, implementación y verificación, teniendo en cuenta que fue desarrollado con base en los componentes del ciclo PHVA y de la norma ISO 39001, así como la articulación con el SG-SST, la definición de esquemas en cuanto a misionalidad y tamaño de la organización, y la verificación por parte de la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito y el Ministerio de Trabajo.

A la fecha el proyecto de Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del PESV, se encuentra en una fase de consulta pública y durante el mes de agosto del año en curso se vendrán adelantando mesas de socialización con aproximadamente 4000 personas de empresas de transporte, gremios de transporte, empresas de otros sectores, consultores en materia vial, representantes de las ARL, docentes, ciudadanos, entes de tránsito, entre otros, para reunir las observaciones de estos grupos de interés con el fin de reunir las mejores prácticas que permitan la elaboración de una Metodología que realmente contribuya con la reducción de la accidentalidad y brinde a las empresas una herramienta para la seguridad vial laboral.

Igualmente en el marco, también en el marco de la Responsabilidad Social Empresarial, el Plan Nacional de Seguridad Vial declara acciones de fortalecimiento de programas de Medicina preventiva en las empresas, por lo cual, desde la ANSV y en apoyo con la Superintendencia de Transporte se realiza la definición de un proyecto de investigación respecto a las condiciones de salud que están impactando la accidentalidad de conductores de vehículos de transporte intermunicipal, de transporte de carga, transporte especial y motociclistas. Así mismo, una vez se cuente con los resultados de dicha investigación se realizará la posterior implementación de estrategias para prevenir e intervenir problemas de salud asociados a la seguridad vial laboral.

Es importante indicar que en el marco de los procesos de fortalecimiento de la figura de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, entendiéndolos como una figura estratégica para la gestión del riesgo asociado a la conducción en el ejercicio de las actividades laborales, se promovió el trámite en el Congreso de la República de la actual Ley 2050 sancionada el pasado 12 de agosto de 2020, la cual refuerza principalmente los elementos informáticos para la política de seguridad vial y profundiza la integración con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo – SGSST, iniciado mediante el Decreto-Ley anti trámites anteriormente referido.

Reseñado lo anterior, es pertinente resaltar un ejercicio de mapeo de actores viales con el fin de generar un acercamiento, fortalecer el relacionamiento entre ellos, acordar acciones conjuntas de trabajo que promuevan la seguridad vial en el uso de la bicicleta, así como de medidas que reduzcan los riesgos para los ciclistas en las vías. En ese sentido, se trabaja en la articulación y coordinación de acciones con seis (6) sectores del nivel nacional:

- i) Ministerial, entidades públicas del nivel nacional;
- ii) Carga, gremios y empresas del transporte de carga;
- iii) Pasajeros, gremios y empresas del transporte de pasajeros (individual, intermunicipal, especial,



- masivo y escolar);
- iv) Modos de transporte como la motocicleta, bicicleta, peatones y vehículos privados, en cuanto a colectivos de usuarios, gremios y empresas;
  - v) Academia e Innovación, universidades, centros de investigación, start ups, plataformas tecnológicas que intervengan en la seguridad vial; y
  - vi) Cooperación, organismos de cooperación internacional y multilateral que apoyen la implementación de acciones que apoyen la reducción de la siniestralidad vial en Colombia.

En este orden de ideas, desde el año 2018 se han implementado las actividades puntuales a nivel nacional que se describen a continuación:

| CIUDAD  | ACTIVIDAD IMPLEMENTADA   |
|---|--|
| Bogotá, Barranquilla, Cali, Bucaramanga y Medellín                  | Taller Líderes por la Seguridad Vial: Permitió la proyección de acciones y líneas de trabajo a priorizar sobre las condiciones particulares de riesgo en la movilidad de los ciclistas y los motociclistas en estas ciudades e identificar posibles escenarios de articulación con la ciudadanía y ONG's, planteando diferentes alternativas de trabajo, estrategias y acciones que facilitarían el mejoramiento de las condiciones de riesgo a las que se ven expuestos   |
| Yopal y Floridablanca   | <b>Piloto de Caravana Nacional de seguridad vial:</b> Durante los últimos meses de 2018 se implementó el piloto de Caravana de Seguridad Vial los días 14 y 16 de diciembre respectivamente. Estas caravanas llevan actividades interactivas para usuarios de la motocicleta, peatones y niños. El propósito de estas caravanas fue valorar como respondía la ciudadanía a este tipo de intervenciones. El total de visitantes a las ferias fue de 490 personas, de las cuales 317 participaron en Floridablanca y 173 en Yopal. Del total de participación el 55% fueron hombres y 45% mujeres.   |
| Cali  | Participación en el Foro Nacional de la Bicicleta, en donde se llevaron a cabo distintas ponencias, a su vez, se llevó a cabo un taller con líderes de colectivos de la bicicleta, donde se socializaron los resultados de los talleres de líderes por la seguridad vial, se priorizó con la población participante las líneas de acción a implementar y se definió el plazo de implementación.<br><br>También se llevaron a cabo pruebas de pericia, donde se evaluaba equilibrio dinámico, equilibrio estático y habilidades sobre la bicicleta con los ciclistas asistentes al foro y entrega de material reflectivos. Finalmente se dispuso de un cuarto oscuro, que simulaba las condiciones de la noche, para promover el uso de prendas reflectivos e iluminación facilitando el hacerse visible. |
| Pasto, Buenaventura, Cúcuta, Medellín, Pereira, Paipa y Bogotá      | Puntos Ciegos: Se trabajó con los vehículos de gran tamaño que se encuentran en interacción con los actores viales vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas. Buscó que los conductores de dichos vehículos identificaran cuales eran los espacios contenidos tanto en el interior como en el exterior del vehículo y que por múltiples circunstancias pueden limitar, alterar o interrumpir la capacidad de percepción visual periférica de los conductores y otros actores viales, haciendo que los conductores sean incapaces de leer el contexto vial y reaccionar adecuadamente ante el mismo.<br>Durante el primer semestre de 2018, se impactó a 867 personas.   |
| Bogotá  | Firma del pacto por la Seguridad Vial de los ciclistas, buscando a través del pacto la generación de acciones entre las firmantes encaminadas a salvaguardar la vida de los ciclistas en las carreteras del país de manera conjunta entre las autoridades, ciclistas y transportadores de carga.   |
| Chipaque, Cali, Sogamoso, Santa Marta, Cúcuta, Pasto, Villavicencio | Intervención con conductores de carga para la promoción de maniobras de evasión de puntos ciegos con vehículos de gran tamaño, distancia de adelantamiento 1,50 metros y prevención de colisión lateral  |



| CIUDAD  | ACTIVIDAD IMPLEMENTADA  |
|---|---|
| Eventos masivos de motociclismo   | <p>Participación de la ANSV en el Foro “tendencias y retos del trabajo en moto”, el día 28 de mayo de 2019 en la ciudad de Bogotá.</p> <p>Participación de la ANSV en “Motofest”, el 3 y 4 de agosto de 2019 en el municipio de Chia</p> <p>Participación de la ANSV en feria de seguridad vial de Servientrega, los días 11, 12 y 13 de julio, en la ciudad de Bogotá</p> <p>Participación de la ANSV en el XV Congreso Internacional de Transporte, llevado a cabo en Medellín, el 8 de agosto de 2019, donde se realizó una ponencia relacionada con la gestión de seguridad vial para motociclistas</p> <p>Participación de la ANSV en el Congreso de Seguridad y Salud en el Trabajo, organizado por la seccional Santander del Ministerio de Trabajo, llevado a cabo en septiembre de 2019</p> <p>Participación de la ANSV en el Foro “Mujer Motociclista”, desarrollado por la Federación Internacional de Motociclismo el 22 de noviembre de 2019</p> |
| Bogotá D.C.   | <p><b>Formación a 45 instructores de la Policía Nacional.</b> Con el objetivo de disminuir el número de accidentes de tránsito en motocicleta que se presentan en la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – DITRA, se programó una jornada de capacitación para 45 instructores de conducción de diferentes seccionales del país. La jornada consistió en presentar la propuesta del nuevo esquema de evaluación práctico para la asignación de licencias de conducción diseñada por la ANSV.</p> <p>El temario incluyó, también, explicación de las técnicas en conducción necesarias para desarrollar las pruebas y explicación y manejo de la herramienta de evaluación propia de la prueba. Finalmente se realizó retroalimentación por parte de los encargados de la realización de la jornada, sobre las novedades encontradas durante el transcurso de esta</p>   |
|   |   |
| <p>Policía Departamental Valle y Risaralda</p> <p>Policía Metropolitana de Cali, Manizales, Pereira, Montería, Bucaramanga y Barranquilla</p> | <p><b>Programa de seguridad vial de motociclistas de la Policía Nacional</b></p> <p>En colaboración con la Jefatura de Seguridad Vial de DITRA, se estableció un plan de trabajo con el fin de generar acciones de mejoras al PESV de la entidad, con el fin de mitigar la accidentalidad vial, principalmente de motociclistas, que se reporta al interior de la Policía Nacional.</p> <p>Se realizaron 138 encuestas, 56 evaluaciones presentadas de las cuales 23 fueron aprobadas. Adicionalmente se realizó sensibilización en seguridad vial a 173 miembros de las seccionales mencionadas de la Policía Nacional.</p>  |
| Villavicencio y Valledupar  | <p><b>Carrera Lenta:</b> Es una herramienta útil para reflexionar sobre el comportamiento de riesgo de conducir a alta velocidad, pues reta las creencias frente a la competencia y el control. Los participantes creerán inicialmente que quienes tienen mayor competencia y control son aquellos que pueden conducir en exceso de velocidad una motocicleta. Sin embargo, la experiencia de la carrera lenta demostrará que ir despacio pone un reto mayor en términos de control y pericia. En este escenario el motociclista más “duro” es aquel que logre conducir más despacio. La reflexión alrededor de la carrera es que a veces lo que se quiere demostrar con un comportamiento de riesgo, está basado en creencias que no corresponden a la realidad.</p> <p>El 22 de junio en Valledupar y el 29 de junio en Villavicencio se realizó este ejercicio con la participación de 100 motociclistas (70 en Valledupar y 30 en Villavicencio)</p>      |
| Cali  | <p><b>Capacitación Uso del casco:</b> Se realizó capacitación en seguridad vial para clubes de motociclistas, enfatizando en el motociclista como actor vulnerable. Se hace referencia al comportamiento de la accidentalidad de los motociclistas a nivel mundial y local. Se hace mención especial a la triada salvavidas para cascos de motociclistas (calidad, talla, uso). En esta actividad pasaron por el salón de capacitación 137 personas y se tuvo contacto con más de 500 participantes en el evento. Teniendo presente el número de integrantes de los clubes asistentes se puede calcular que el alcance de la actividad puede llegar a los 4500 motociclistas.</p>   |



| CIUDAD   | ACTIVIDAD IMPLEMENTADA  |
|--|---|
| San Andrés, Armenia, Manizales   | <p><b>Toma de la ciudad en seguridad vial - SAN ANDRÉS:</b> En coordinación con DITRA, se realizó visita a SAI con el objetivo de evaluar la condición de la movilidad de los motociclistas de la isla. Se realizaron actividades en diferentes instancias. Se instalaron dos puestos pedagógicos para motociclistas (triada salvavidas, uso de luces y espejos retrovisores. Se realizó reunión con concesionarios y autoridades de tránsito de la Isla para programar actividad tipo feria, para motociclistas. Se realizó visita a Colegio Bolivariano para establecer el PME. Se hizo entrega de material pedagógico para el desarrollo de planes enfocados en las condiciones de movilidad de los estudiantes. Se programó y desarrolló también reunión con rectores de colegios, públicos y privados, para conocer los avances en temas específicos de Movilidad Escolar. Con las empresas POSTOBÓN, LITORAL y SOPESA, se realizaron formaciones teórico prácticas en normatividad y técnicas de conducción. En POSTOBÓN y LITORAL se implementó la pista lenta para pericia de motociclistas. En el colegio CAJASAI se desarrolló actividad con estudiantes de últimos grados de bachillerato, teniendo en cuenta que van a ser los próximos conductores de motocicleta o automóvil que van a llegar a las calles de la isla y es necesario empezar desde ya a concientizarlos en la necesidad de tener cambios culturales en torno a la seguridad vial. En el desarrollo de las actividades se logró interactuar con más de 320 personas, que de forma directa o indirecta tienen gran importancia para lograr el objetivo de disminuir la accidentalidad vial de la Isla.</p> <p><b>ARMENIA</b> La actividad programada consistió en una sensibilización en seguridad vial enfocada a motociclistas. Contamos con la participación de 56 motociclistas que se reunieron en el Auditorio de la Universidad Gran Colombia. La actividad se dividió en tres partes, a saber: cifras siniestralidad vial territorial, autocuidado en la conducción incluyendo la triada salvavidas para motociclistas (casco protector) y un espacio para preguntas y dudas por parte de los asistentes.</p> <p><b>MANIZALES (29 de noviembre):</b> La primera actividad estuvo dirigida a líderes motociclistas que consistió en la explicación de algunos elementos para mitigar el riesgo a la hora de conducir una motocicleta. Se hizo énfasis en la triada salvavidas para el uso del casco para motociclistas, y además se explicó cuál debe ser la correcta postura sobre la motocicleta para la correcta conducción.</p> <p>La segunda actividad se desarrolló con autoridades de tránsito (Policía Nacional y Agentes de Tránsito) a quienes se enfatizó sobre la necesidad de complementar su labor de control con elementos direccionados a educar a los ciudadanos en seguridad vial para así disminuir la accidentalidad que se presenta en las vías de la ciudad.</p> |
| Palmira  | <p>Dentro de la intervención integral que recibió esta ciudad, se realizó una actividad de habilidades y destrezas para ciclistas, así como una capacitación en aspectos de conocimiento de la bicicleta y condiciones de seguridad vial que mejoran las condiciones de desplazamiento de los ciclistas en esta ciudad. Es importante mencionar que los usuarios que participaron de la actividad fueron en su mayoría adultos mayores y pensionados. Este grupo etario es de alta importancia para la ANSV ya que de acuerdo con las cifras de siniestralidad vial de ciclistas este grupo es uno de los que más participación presenta en las cifras de ciclistas fallecidos. La actividad se llevó a cabo en el Parque Bolívar en el centro de la ciudad y tuvo una participación de aproximadamente 300 personas, a los cuales se les reconoció con luces como mecanismo de motivación para realizar las pruebas a aquellos que tuvieron un mejor desempeño en las pruebas.</p>   |
| Medellín, Bucaramanga, Barranquilla, Bogotá, Cali, Floridablanca y Turbo.  | <p><b>Encuentro de Saberes Ciudad-Escuela: seguridad vial en contextos escolares:</b> El objetivo principal de los encuentros fue propiciar un espacio de participación para los diferentes actores de la comunidad educativa, con el fin de construir conocimiento y acuerdos sobre la movilidad segura en contextos escolares.</p> <p>Los encuentros se desarrollaron con dos metodologías diferentes. Por un lado, los docentes y otras personas encargadas de desarrollar procesos de educación en movilidad segura realizaron un intercambio de buenas prácticas y metodologías exitosas.</p> <p>Por su parte, los grupos de estudiantes realizaron un taller de planeación participativa en el que identificaron los principales riesgos en seguridad vial que experimentan como adolescentes y generaron propuestas concretas para trabajar en la mitigación de estos riesgos. En los talleres participaron 531 Docentes y 163 estudiantes.</p>  |
| Mosquera, Palmira, Cali, Medellín, Barrancabermeja, Bucaramanga, Pitalito, San Andrés, Tunja, Sogamoso, Duitama, Pereira, Barranquilla, Soledad, Popayán, Valledupar | <p><b>Implementación de los primeros pasos de la estrategia de Planes de Movilidad Escolar en municipios con convenio suscrito:</b> Los Planes de Movilidad Escolar son un conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas (SED 2019). Los Planes facilitan que los colegios conozcan cuáles son los modos que utilizan los miembros de su comunidad para llegar al colegio. A partir de este diagnóstico, el colegio tendrá mejor conocimiento sobre los riesgos y las acciones principales a ser promovidas. Lo anterior, contribuirá a reducir los siniestros viales, lesiones y muertes.</p>  |



| CIUDAD      | ACTIVIDAD IMPLEMENTADA   |
|-------------|--|
| Bogotá D.C. | <p><b>Firma del Pacto Nacional por la Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes:</b> El día 5 de agosto de 2019, se firmó el Pacto por la Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes de Colombia. Los principales compromisos consignados en el pacto incluyen la adopción de planes, políticas y programas que tiendan a garantizar la seguridad vial de esta población, promover la seguridad vial en vehículos e infraestructura que priorice a estos actores vulnerables tanto en modos motorizados como no motorizados, entre otros compromisos.</p> <p>El pacto fue firmado por la Ministra de Transporte, el Ministro de Salud y Protección Social, la Ministra de Educación, el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el Subdirector Sectorial del Departamento de Planeación Nacional y el representante del Comité Empresarial de Seguridad Vial.</p> |

**6. La “educación vial” lleva consigo acciones educativas cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógica, así como llevar a los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatoria en los niveles de la educación preescolar, básica ¿a la fecha su despacho ha suscrito convenios y/o acuerdos con el Ministerio de Educación Nacional para dar cumplimiento a lo previsto en la ley para implementarse en el territorio nacional, en caso afirmativo nos puede informar al respecto, de lo contrario cual es la razón?**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial creada por la Ley 1702 de 2013, es la “*máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.*”

Particularmente frente a la educación en seguridad vial, esta ley en el Artículo 9° establece las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de planificación, regulación, información, control, concientización y educación, infraestructura, coordinación y consulta, entre otras, y entre éstas se destacan las siguientes:

*“4.5. Formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.”*

*“5.5. Coordinar con el Ministerio de Educación el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011.”*

En este sentido, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha trabajado en conjunto con el Ministerio de Educación Nacional desde diferentes mesas de trabajo y concretamente en el año 2020 a partir de la Mesa de Trabajo Intrainstitucional de Transporte Escolar en donde con representantes de la Dirección de Cobertura y de la Dirección de Equidad y de Calidad para la Educación Preescolar, Básica y Media, se ha buscado apoyo en la planeación e implementación de acciones y estrategias programadas y ejecutadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), particularmente en cuatro (4) frentes:

1. Por un lado, la ANSV ha informado al Ministerio de Educación Nacional acerca del proceso de contratación cuyo objetivo es: “**CARACTERIZAR EL TRANSPORTE ESCOLAR EN LOS MUNICIPIOS DEFINIDOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, CON EL FIN DE IDENTIFICAR FACTORES DE RIESGO EN EL TRANSPORTE DE NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES**”. Este proceso permitirá tener datos concretos para tomar medidas dirigidas y con mayor precisión frente a riesgos delimitados del transporte convencional y no convencional de niños, niñas y adolescentes y enfocar políticas públicas basadas en evidencia desde la institucionalidad. Particularmente para el



- Ministerio de Educación Nacional este proceso permitirá establecer acciones, proyectos o programas encaminados al Transporte Escolar, su contratación y aseguramiento en todo el territorio nacional y de manera contextualizada.
2. Por otra parte, la ANSV en desarrollo de su proceso de contratación cuyo objeto es: "ACOMPañAR TÉCNICAMENTE A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DE MUNICIPIOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, PARA LA ESTRUCTURACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS PLANES DE MOVILIDAD ESCOLAR, CON ÉNFASIS EN EDUCACIÓN VIAL", ha informado al Ministerio de Educación Nacional para la implementación concertada en territorio, particularmente, en 132 instituciones educativas de 35 municipios del país, de la estrategia de Planes de Movilidad Escolar con énfasis en educación vial a partir de la cual se busca que las instituciones progresivamente vayan construyendo planes que a corto, mediano y largo plazo de manera que fortalezcan sus capacidades de gestión administrativa, directiva y académica con respecto a la movilidad escolar, la promoción de la seguridad vial y la prevención de siniestros viales.
  3. En esta misma línea de los Planes de Movilidad Escolar, la ANSV ha informado permanentemente al Ministerio de Educación Nacional sobre la estrategia de acompañamiento a instituciones educativas priorizadas por convenios interadministrativos con 11 municipios del País con Anexo Técnico de Planes de Movilidad Escolar y adicionalmente sobre las asistencias técnicas y capacitaciones al respecto del mismo plan y de la educación en movilidad segura, dirigidas a colegios y entidades de educación y tránsito o movilidad de los gobiernos locales que directamente lo solicitan a la ANSV. En desarrollo de estas asistencias técnicas para contribuir a la generación de una cultura vial segura, prevenir siniestros viales y hacer de los colegios comunidades seguras, especialmente para promover la protección de los niños, niñas y adolescentes como actores con mayor vulnerabilidad en las vías, la ANSV ha llegado a aproximadamente 94 municipios de 16 departamentos capacitando a más de 2000 docentes.
  4. Finalmente, se ha buscado consolidar de manera conjunta con el Ministerio de Educación Nacional la mejor estrategia de acompañamiento, formación o programas de apoyo a las Secretarías de educación certificadas del país que se traduzca en un proceso de contratación para llevar al territorio nuevos programas de promoción de seguridad vial infantil que seguramente redundará en la prevención de siniestros viales en las comunidades educativas.

Todas las acciones y planes mencionados han tomado como referencia para abordar la educación en seguridad vial, los desarrollos del Ministerio de Educación Nacional, particularmente el Documento No. 27 "Saber Moverse - Orientaciones Pedagógicas en movilidad Segura, un enfoque de Educación Vial" y la normatividad vigente a saber la 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".

El Ministerio de Educación Nacional en el marco de la Ley 1503 de 2011, tiene la responsabilidad de contribuir con la política de seguridad vial trazada por el Gobierno Nacional y en el año 2014 publica el documento en mención con el objetivo de brindar herramientas a los docentes para formar personas responsables y competentes e incidir de manera efectiva en la seguridad vial, además de contribuir a la política nacional de disminución de la accidentalidad.

En este sentido, la apuesta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es alinear la postura del Ministerio de Educación frente a la educación vial de manera transversal, con herramientas de gestión que tienen y pueden fortalecerse en las instituciones educativas, para promocionar una cultura vial segura, sostenible y activa y prevenir siniestros viales. Tales herramientas y gestiones alrededor de la movilidad en todas sus dimensiones, se ordenan y potencian a través de la estrategia de Planes de Movilidad Escolar que busca configurarse a nivel nacional como el instrumento de planeación reconocido por todos los colegios, para que autónomamente enfrenen por responsabilidad social la problemática de los siniestros viales y acojan la potencialidad interdisciplinar de la educación y promoción de la seguridad vial de manera transversal, con la cual permear diversas dinámicas institucionales y a toda la comunidad educativa.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y respondiendo al Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021, en el cual se establece dentro del Pilar de Comportamiento Humano, el Programa de Formación en Seguridad Vial que incluye una acción dirigida a la transformación de las Instituciones Educativas (IE) en comunidades seguras, la Agencia Nacional de Seguridad

Vial se encuentra trabajando desde los diversos frentes ya mencionados, en articulación con los Ministerios de Educación y de Transporte, en asesorías y acompañamientos a instituciones educativas de todo el país, para que elaboren e implementen sus Planes de Movilidad Escolar y a partir de allí apliquen la educación vial. Esperamos que todas las instituciones educativas manejen un mismo lenguaje, conozcan una misma propuesta y unifiquen criterios mínimos para elaborar un plan que a largo plazo les permitirá abordar la movilidad segura, sostenible y activa de manera participativa, continua y efectiva.

**7). La Vigencia de la Ley 1702/13 y el funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Sírvase informar a esta célula legislativa ¿cuál es cronograma de gestión concertado con la Agencia Nacional de Seguridad Vial; ¿Respecto a la seguridad vial, a la prevención vial en el país ajustado a los decretos legislativos y especialmente al apoyo al sector transporte público de pasajeros intermunicipal?**

Se realizó asistencia técnica a la Sociedad Operadora de Transporte Masivo de Cartagena Sotramac S.A.S. buscando la mejora continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se hizo acompañamiento basado en las técnicas de gestión del riesgo vial, logrando un caso de éxito con la implementación del árbol de causas para la investigación de siniestros viales, implementado la pirámide de Hydén para determinar la severidad de los casos de siniestralidad y focalizar las acciones de seguridad vial, determinación de los costos de la siniestralidad (costos ocultos y costos directos) para identificar el potencial de mejora de la seguridad vial, determinación de la línea base de la siniestralidad para proyectar el futuro de la seguridad vial y la mejora en las técnicas de gestión del riesgo, implementando los factores de desempeño de la seguridad vial, que le permitirán a la organización trabajar en los elementos críticos de prevención de la siniestralidad vial.

En el marco del trabajo conjunto entre la ANSV como entidad encargada de la seguridad vial y en coordinación con el Ministerio de Transporte como cabeza del sector, se ha trabajado en la elaboración de manuales, guías y regulaciones para aumentar la seguridad vial, que se indican a continuación:

 **Pilar de Infraestructura Segura.**

En materia de infraestructura segura las entidades del sector transporte han identificado guías y manuales que requieren ser elaborados o actualizados, para su posterior adopción a través de acto administrativo:

| Asunto reglamentar por  | Alcance   | Impacto en el transporte intermunicipal   | Resultados esperados 2020   |
|---|---|---|---|
| Guía para realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial                    | Documento guía para evaluar las condiciones de seguridad vial de la infraestructura.  | Se promueven mejores condiciones de la infraestructura para la seguridad de todos los actores viales, donde se incluye el transporte de pasajeros por carretera.  | Se espera que la guía se encuentre adoptada por el Mintransporte en el tercer trimestre de 2020.                        |
| Elaboración del análisis de impacto normativo de sistemas de contención vehicular | Este es uno de los procesos que mayor incidencia tiene en el cuidado de los actores viales, y en particular para los motociclistas, teniendo en cuenta que de la matriz de colisión se puede concluir que el 19,7% de los motociclistas fallecidos en 2019 colisionaron contra objetos fijos, convirtiéndolos en la principal víctima de estos. Por lo anterior a través del AIN SE Busca escoger la alternativa de solución que permita la instalación de SCV seguros para todos los usuarios. | Se promueven mejores especificaciones técnicas de elementos de contención para evitar salidas de vía de los vehículos y/o choques contra elementos del entorno que podrían contribuir a la reducción de víctimas entre ellas las del transporte de pasajeros por carretera. | Publicación de anteproyecto de Análisis de Impacto Normativo conforme al Decreto 1595 de 2015: tercer trimestre de 2020 |
| Actualización del Manual señalización carreteras y seguridad vial                 | Fortalecer las especificaciones técnicas y procedimientos de diseño e implementación de la señalización vial.   | Se promueven mejores condiciones de la infraestructura para la seguridad de todos los actores viales, donde se incluye al transporte de pasajeros por carretera.  | Proceso de contratación adjudicado: cuarto trimestre de 2020  |



| Asunto reglamentar por  | Alcance  | Impacto en el transporte intermunicipal  | Resultados esperados 2020                                    |
|---|--|--|--|
| Actualización del Manual de diseño geométrico para entornos rurales, urbanos y pasos urbanos.   | Fortalecer las especificaciones técnicas y de diseño geométrico de vías, teniendo como principio fundamental la seguridad vial.  | Se promueven mejores condiciones de la infraestructura para entornos rurales, urbanos y pasos urbanos lo que redundará en la seguridad de todos los actores viales, donde se incluye al transporte de pasajeros por carretera.             | Proceso de contratación adjudicado: cuarto trimestre de 2020 |
| Sistema de gestión de la seguridad vial – Concesiones ANI   | Complementar ajustar o incorporar criterios y herramientas de gestión integral de la seguridad vial, en las distintas fases de los proyectos a cargo de la ANI.  | Promover el desarrollo y la adecuación de los proyectos concesionados hacia una infraestructura segura para todos los actores viales, lo cual abarca al transporte de pasajeros por carretera.   | Proceso de contratación adjudicado: cuarto trimestre de 2020 |
| Actualización de la guía zonas laterales (Estructuras fijas, pilas puentes, drenaje, fitotectura) y de la guía de diseño sistemas de contención vehicular | Fortalecer las especificaciones técnicas y de diseño de las zonas laterales para carreteras (Estructuras fijas, pilas puentes, drenaje, fitotectura) y de la guía de diseño de sistemas de contención vehicular. | Se promueven mejores especificaciones técnicas y elementos de las zonas laterales, que mejoran las condiciones de la infraestructura, contribuyendo a la reducción de víctimas, entre ellas las del transporte de pasajeros por carretera. | Proceso de contratación publicado: cuarto trimestre de 2020  |
| Actualización del método para establecer límites de velocidad   | Documento guía para evaluar y establecer las velocidades límites en el territorio nacional.  | Se promueven velocidades acordes al entorno y a la infraestructura para la seguridad de todos los actores viales, donde se incluye al transporte de pasajeros por carretera para mejorar sus condiciones de operación.                     | cuarto trimestre de 2020                                     |
| Actualización de la guía para la definición de sector crítico de accidentalidad.  | Medidas o herramientas que orientan la toma de decisiones para realizar acciones sobre la infraestructura  | Se promueven mejoras en la infraestructura en sitios críticos identificados por accidentalidad dentro de los cuales se encuentran zonas de circulación del transporte de pasajeros por carretera.  | Cuarto trimestre de 2020                                     |

Adicionalmente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV se encuentra trabajando de manera conjunta con El Instituto Nacional de Vías INVIAS, para efectos de conformar un Convenio que busca implementar un sistema de gestión vial, a nivel nacional, actualizable, flexible que se convertirá en una herramienta que permita obtener información en tiempo real para la evaluación y seguimiento constante del estado y condición de la infraestructura vial en el país con el fin de determinar las acciones necesarias para eliminar y/o mitigar riesgos en las vías que incluye al transporte de pasajeros por carretera.

#### **Pilar de Vehículos Seguros**

En materia de reglamentación de vehículos seguros, se indica lo siguiente:



| Asunto por reglamentar                   | Alcance   | Impacto en el transporte intermunicipal  | Resultados esperados 2020  |
|--|---|--|--|
| Conjunto óptico para motos               | Se busca establecer que todas las motos que se comercialicen en el país deben contar con un encendido automático de luces o luces de circulación diurna (DRL). Así mismo establece la cantidad mínima y colores de luces que las motocicletas deben cumplir durante su circulación. | Esta medida permitirá que las motocicletas sean visibles a los vehículos de transporte de pasajeros por carretera en cualquier horario del día, de tal manera que el conductor del vehículo pueda reaccionar anticipadamente e identificar la ubicación e intención de cambio de dirección de la motocicleta y evitar una posible colisión.  | Publicación nacional de reglamento: Tercer trimestre de 2020<br>Adopción del reglamento: Cuarto trimestre de 2021  |
| Conjunto óptico para bicicletas          | Establecer dispositivos luminosos para el uso de vehículos tipo bicicleta, bicicleta con pedaleo asistido, triciclo y triciclo con pedaleo asistido.  | Esta medida permitirá que los ciclistas sean visibles a los vehículos de transporte de pasajeros por carretera en cualquier horario del día, de tal manera que el conductor del vehículo pueda reaccionar anticipadamente e identificar la ubicación y al ciclista para así evitar un posible atropellamiento.   | <b>Publicación nacional de reglamento:</b> Tercer trimestre de 2020<br><b>Adopción del reglamento:</b> Cuarto trimestre de 2021  |
| Sistemas de retención / cinturones       | Reglamento técnico de este elemento destinado a vehículos automotores y remolques se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia.   | Este reglamento permite que los sistemas de retención incorporados en los vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros por carretera fabricados, importados o comercializados en Colombia cumplan con requisitos técnicos de desempeño, para prevenir o minimizar riesgos de vida e integridad de las personas.   | <b>Publicación nacional de reglamento técnico:</b> Segundo trimestre de 2020<br><b>Publicación internacional de reglamento técnico:</b> Tercer trimestre de 2020<br><b>Adopción del reglamento técnico:</b> Primer trimestre de 2021 |
| Cintas retrorreflectivas                 | El Reglamento técnico de este elemento está destinado al uso en vehículos automotores y remolques se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia.   | Este reglamento permite que las cintas retrorreflectivas incorporadas en los vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros cumplan con requisitos técnicos de desempeño, de tal manera que puedan ser visibles para otros vehículos y a la vez tener la visibilidad de otros vehículos de carga y pasajeros, previniendo o minimizando riesgos de vida e integridad de las personas. | <b>Publicación nacional de reglamento técnico:</b> Segundo trimestre de 2020<br><b>Publicación internacional de reglamento técnico:</b> Tercer trimestre de 2020<br><b>Adopción del reglamento técnico:</b> Primer trimestre de 2021 |
| Acristalamientos                         | El Reglamento técnico de este elemento está destinado a vehículos automotores y remolques se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia.   | Este reglamento permite que los acristalamientos incorporados en los vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros por carretera fabricados, importados o comercializados en Colombia cumplan con requisitos técnicos de desempeño, (visibilidad y evitar lesiones) para prevenir o minimizar riesgos de vida e integridad de las personas.  | <b>Publicación nacional de reglamento técnico:</b> Tercer trimestre de 2020<br><b>Publicación internacional de reglamento técnico:</b> Tercer trimestre de 2020<br><b>Adopción del reglamento técnico:</b> Primer trimestre de 2021  |
| Llantas para vehículos de 4 y más ruedas | Establecer los requerimientos de llantas neumáticas nuevas de fabricación nacional como importadas, para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques, y de las llantas reencauchadas.  | Este reglamento permite que las llantas nuevas y reencauchadas incorporadas en los vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros por carretera fabricados, importados o comercializados en Colombia, cumplan con requisitos técnicos de desempeño, para prevenir   | <b>Publicación nacional de reglamento técnico:</b> Tercer trimestre de 2020<br><b>Publicación internacional de reglamento técnico:</b> Cuarto trimestre de 2020  |



| Asunto reglamentar por                  | Alcance   | Impacto en el transporte intermunicipal   | Resultados esperados 2020  |
|---|---|---|--|
|   |   | o minimizar riesgos de vida e integridad de las personas, ocasionadas por fallas en las llantas.  | <b>Adopción del reglamento técnico:</b> Segundo trimestre de 2021  |
| Frenos para vehículos de 4 y más ruedas | El Reglamento técnico aplicable a sistemas de frenado para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia. | Este reglamento permite que los sistemas de frenado incorporados en los vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros por carretera fabricados, importados o comercializados en Colombia cumplan con requisitos técnicos de desempeño, para prevenir o minimizar riesgos de vida e integridad de los ocupantes de vehículos, automotores, peatones ciclistas y motociclistas. | <b>Publicación nacional de reglamento técnico:</b> Tercer trimestre de 2020<br><b>Publicación internacional de reglamento técnico:</b> Cuarto trimestre de 2020<br><b>Adopción del reglamento técnico:</b> Segundo trimestre de 2021 |
| Llantas para vehículos de motos         | Establecer los requerimientos de llantas nuevas de fabricación nacional como importadas, para uso en motocicletas.  | Este reglamento permite que las llantas nuevas incorporadas en las motocicletas cumplan con requisitos técnicos de desempeño y contribuyan a la disminución de colisiones contra vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros por carretera.   | <b>Publicación nacional de reglamento técnico:</b> Cuarto trimestre de 2020<br><b>Publicación internacional de reglamento técnico:</b> Primer trimestre de 2021<br><b>Adopción del reglamento técnico:</b> Tercer trimestre de 2021  |
| Frenos para vehículos de motos          | Establecer los requerimientos de sistemas de frenado incorporados en motocicletas de fabricación nacional como importadas.  | Este reglamento permite que sistemas de frenado incorporados en motocicletas cumplan con requisitos técnicos de desempeño y contribuyan a la disminución de colisiones contra vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros por carretera.  | <b>Publicación nacional de reglamento técnico:</b> Cuarto trimestre de 2020<br><b>Publicación internacional de reglamento técnico:</b> Primer trimestre de 2021<br><b>Adopción del reglamento técnico:</b> Tercer trimestre de 2021  |
| AIN Servicio público de pasajeros       | Se está realizando un Análisis de Impacto Normativo AIN con el fin de revisar el reglamento técnico vigente.  | El resultado del AIN permitirá definir si es necesario armonizar nuestra normatividad con reglamentos técnicos internacionales para reducir la siniestralidad en las distintas modalidades de transporte como es el de pasajeros por carretera.   | <b>Publicación nacional de anteproyecto de Análisis de Impacto Normativo:</b> Cuarto trimestre de 2020   |

En los anteriores términos se absuelve enteramente la batería de preguntas planteadas en la citada proposición, no sin antes reiterar el compromiso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial suministrar los informes pertinentes para el ejercicio del control político que le corresponde realizar al Honorable Congreso de la República.

Cordialmente,

**LUIS FELIPE LOTA**  
Director General

Elaboró. María Isabel Rodríguez Vargas. Directora Técnica de Comportamiento Humano.



Agencia  
Nacional de  
**Seguridad Vial**

**#Salvemos  
VidasEnLaVía**



No. SG 2018000664 A  
No. SG 2018000664 B  
No. SG 2018000664 F

Liliana Paola Oñate Acosta. Directora Técnica de Coordinación Interinstitucional.

Oscar Julián Gómez Cortés. Director Técnico de Infraestructura y Vehículos.

Consolidó: David Felipe Pérez Prieto. Dirección General.

Revisó: Angélica María Avendaño Ortegón, Jefe Oficina Asesora Jurídica.

Con Copia: Dra. Angela María Orozco Gómez  
Ministra de Transporte.  
Calle 24 # 60 - 50 Piso 9. (Bogotá D.C).

