

20231000074981

Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No. 20231000074981

Bogotá D. C., 26 de diciembre de 2023

Doctor

JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO

Presidente comisión sexta de Cámara

comision.sexta@camara.gov.co

julian.lopez@camara.gov.co

Cra 7 No. 8-68, Edificio Nuevo del Congreso

Bogotá

Asunto: Respuesta Proposición No. 38/23

Respetado presidente López,

En atención a la Proposición No. 38/23, presentada por el Honorable Representante a la Cámara Hernando González, y trasladada a esta entidad por el Ministerio de Transporte mediante oficio con Radicado No. 20233031976172, se emite respuesta dentro del marco de las competencias de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a las preguntas del cuestionario, remitido desde la Comisión Sexta de cámara, , de la siguiente manera:

1. *Sírvase aclarar el estado de los convenios e intercambio de información entre medicina legal y ANSV para actualizar los datos de seguridad vial en el país.*

La Resolución 1055 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte establece las condiciones de reporte de la información de fallecimientos y lesiones por causa o con ocasión de accidentes de tránsito por parte del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses – INMLCF – a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV –. Adicionalmente, se han adelantado mesas de trabajo desde el mes de septiembre de 2023 para suscribir un convenio interadministrativo que permita una mejor transmisión de la información.

En la actualidad, el proyecto de convenio ya fue revisado por ambas entidades, y se encuentre en trámite para su suscripción.

2. *Sírvase informar las gestiones que se han adelantado para la modernización del IPAT (Informe Policía Accidentes de Tránsito) y con ello consideraría una fuente de información y datos a analizar.*

Es importante señalar que los informes policiales de accidentes de tránsito, según la Resolución 11268 de 2012, se almacenan en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, administrado por el RUNT. Actualmente, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la ANSV accede a esta información a través de los canales dispuestos por el Ministerio de Transporte. En colaboración con dicho Ministerio, se ha trabajado en la validación de variables y servicios web que alimentarán las bases de datos del Observatorio. Además, se está considerando la ampliación de categorías en el IPAT, a efectos de incluir patinetas eléctricas, bicitaxis, vehículos eléctricos, entre otros, como parte esencial de su actualización. Así mismo se han realizado acercamientos con entidades tales como la Federación Colombiana de Municipios, los cuales han implementado IPAT electrónico con el propósito de revisar sus beneficios.

3. Sírvase informar como se viene trabajando para actualizar y mejorar la información en el sistema de recolección de datos sobre lesionados y discapacitados que dejan los accidentes de tránsito de motocicletas.

Se vienen desarrollando acercamientos con Ministerio de Salud y Protección Social, a efectos de suscribir un convenio para el intercambio de información del Sistema de Información de Registros de Atención en Salud (SIRAS), que permita al Observatorio Nacional de Seguridad Vial tener información de forma periódica de los lesionados por siniestros viales que reportan las IPS al Ministerio de Salud y Protección Social.

4. Sírvase informar el número de personas lesionadas por edad y municipio de personas en discapacidad que dejan los siniestros viales en general y en motocicleta en específico

Conforme a lo indicado en la respuesta anterior, se precisa que actualmente las fuentes de información no permiten determinar las personas que quedan en condición de discapacidad por un siniestro vial, no obstante, a continuación, se relaciona la información de lesionados por siniestros viales.

Respuesta:

Lesionados Valorados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses por Rango de edad

Rango Edad	Año 2022	Año 2023
[15,20)	1819	1879
[20,25)	3889	3921
[25,30)	3942	3872
[30,35)	3144	3215
[35,40)	2520	2545
[40,45)	2172	2278
[45,50)	1686	1762

[50,55)	1542	1550
[55,60)	1451	1498
[60,65)	1069	1088
[65,70)	759	785
[70,75)	433	531
[75,80)	250	335
[80,85)	132	141
[85,90)	43	65
[90,95)	11	10
[95,100]		1
Total, general	24862	25476

Fuente Observatorio Nacional de Seguridad Vial Registro Administrativo SCICLICO administrado por el INMLCF, cifras para los años 2022 2023 con corte al mes de noviembre para permitir su comparación.

Usuarios de Motocicleta (Conductor y acompañante), Lesionados Valorados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses por Rango de edad

Rango Edad	Año 2022	Año 2023
[15,20)	1206	1354
[20,25)	3064	3131
[25,30)	2894	2973
[30,35)	2219	2257
[35,40)	1646	1704
[40,45)	1333	1422
[45,50)	906	998
[50,55)	720	737
[55,60)	593	607
[60,65)	290	315
[65,70)	153	160
[70,75)	50	70
[75,80)	20	33
[80,85)	5	5
[85,90)	1	
[90,95)		1
Total, general	15100	15767

Fuente Observatorio Nacional de Seguridad Vial Registro Administrativo SCICLICO administrado por el INMLCF, cifras para los años 2022 2023 con corte al mes de noviembre para permitir su comparación.

En el archivo adjunto esta la relación por municipio

5. Sírvase informar ¿cuáles son las prioridades de agenda legislativa de su entidad para mejorar los siniestros viales de motocicletas en el país?

Conforme a lo contenido en la Agenda Regulatoria 2023 de la ANSV, nos permitimos indicar en la presente vigencia se adelantaron las siguientes acciones y fueron expedidas las siguientes resoluciones, con el objeto de disminuir los siniestros viales en el país:

En primer lugar, cabe señalar que el artículo 2 de la Ley 1430 de 2022 “*Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231”*”, establece las áreas de acción y los objetivos que construyen las bases del plan, en donde se determinó como una de las áreas de acción la de “**velocidades seguras**”, cuyo objeto general está orientado a “*Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país*”.

Así mismo, se precisa que dentro de la acción **velocidades seguras**, se determinó que “*la ANSV actualizará la metodología para el establecimiento de los límites de velocidad adecuados para las vías urbanas, rurales o interurbanas y pasos urbanos, de tal forma que dichos límites sean coherentes con el entorno, la funcionalidad de la vía y los actores viales que allí circulan. De forma posterior a su adopción, la ANSV evaluará el impacto de la metodología*”

En virtud de lo anterior y de lo contenido en los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 “*Código Nacional de Tránsito Terrestre*”, modificados por los artículos 12 y 13 de la Ley 2251 de 2022, fue expedida la **Resolución 20233040025995 el 22 de junio de 2023 “Por la cual se adopta la Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en las vías colombianas”**.

De otro lado, como parte del desarrollo de la estrategia para la gestión de la velocidad, se incluyó dentro del área de acción de velocidades seguras del PNSV 2022 – 2031, como uno de los objetivos: “*promover la gestión de estrategias integrales para el cumplimiento de velocidades seguras en las vías del país*”. Dentro del planteamiento de este objetivo se contempla la formulación del programa nacional de gestión de la velocidad y la asistencia técnica a las entidades territoriales y administradores de infraestructura vial en la implementación de medidas de infraestructura segura y tecnología para la gestión de la velocidad. En este sentido, el primer paso para atender el mencionado objetivo es la formulación del programa, del cual se derivan los lineamientos para la construcción de planes de gestión de la velocidad contenidos en la **Resolución 20234040025895 expedida el 22 de junio de 2023, “Por la cual se reglamenta la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos”**.

Se resalta que, para la vigencia 2024, dentro de la Agenda Regulatoria sector transporte se ha propuesto trabajar y expedir la normatividad:

- Proyecto de Resolución “*Por la cual se actualiza el Manual de señalización vial*” - Actualizar y definir los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir los dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a

las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.

- Proyecto de Resolución “*Por lo cual se modifica la Resolución 20223040065305 de 31/10/2022 de los requisitos aplicables a llantas neumáticas para motocicletas y se dictan otras disposiciones*” - Modificación y actualización de la Resolución 20223040065305, atendiendo aspectos relacionados con el proceso de vigilancia y control por parte de la entidad competente
- Proyecto de Resolución “*Por el cual se modifica la Resolución 20223040044585 de 02/08/2022 aplicable a sistema de frenado y sus componentes para su uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques y se dictan otras disposiciones*” - Modificación y actualización de la Resolución 20223040044585, en atención a las dificultades para la aplicación de los requisitos relacionados con los estándares FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards), e introducción de concepto de nuevos modelos y todos los modelos para facilitar el cumplimiento de los requisitos del sistema de frenado autónomo de emergencia.
- Proyecto de Resolución “*Mediante la cual se reglamentan los programas de formación de conductores de vehículos motorizados*”.

Uno de los puntos que se planea trabajar en 2024 en la Agenda Legislativa es la facultad de poder implementar directamente sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de infracciones, en articulación con la DITRA, en la red vial nacional.

Finalmente, cabe indicar que la normativa relacionada y los proyectos de resolución, son adelantados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en todas sus etapas hasta su expedición, en conjunto con la entidad reguladora, que para el caso del sector transporte es el Ministerio de Transporte.

6. *Sírvase informar ¿cuál es la posición técnica con el transporte de niños, niñas y adolescentes en transporte de motocicleta?*

Como se señala en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022 – 2031, la estrategia nacional define el trabajo del Gobierno nacional sobre ocho (8) áreas de acción: Velocidades Seguras, Vehículos Seguros, Infraestructura vial Segura, Cumplimiento de normas, Comportamiento Seguro, Atención Integral a Víctimas Gobernanza, y Gestión del Conocimiento, las cuales se definieron a partir del análisis y gestión de los factores que contribuyen a la conformación de escenarios de riesgo para los actores viales.

A este marco se suma el enfoque de derechos y prevalencia de los mismos para los más vulnerables en las vías, estipuladas desde la Constitución política de Colombia y el Código de la Infancia y la Adolescencia (Ley 1098 de 2006), la cual reconoce a los menores de 18 años como sujetos de derechos y de especial protección, incluyendo el derecho a la vida, el derecho a la integridad personal y derechos de protección contra cualquier otro acto que amenace o vulnere sus derechos, la ANSV ha emprendido diferentes estrategias y articulaciones interinstitucionales e intersectoriales con el objetivo de posicionar la

seguridad vial escolar y para niños, niñas y adolescentes y conformar una cultura vial segura.

El 5 de agosto de 2019 se firmó el Pacto por la Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes de Colombia, por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación Nacional (MEN), el Ministerio de Salud y Protección Social, la Policía Nacional, el Departamento de Planeación Nacional (DNP), el Comité Empresarial de Seguridad Vial y el enviado especial de Naciones Unidas para la Seguridad vial. En el Pacto se acordaron los siguientes compromisos:

1. Propender por la adopción y ejecución de planes, políticas y programas tendientes a garantizar la seguridad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes desde y hacia sus hogares y establecimientos educativos.
2. Promover la seguridad y protección de todos los niños, niñas y adolescentes usuarios de las vías, a través de la seguridad de los vehículos y la infraestructura que priorice estos usuarios vulnerables en sus diferentes modos de desplazamiento activo o motorizado.
3. Identificar y promover alternativas seguras del transporte de niños, niñas y adolescentes en el corto, mediano y largo plazo, especialmente en municipios con deficiencias en cobertura de transporte escolar y transporte público.
4. Buscar incentivar la cooperación nacional e internacional con el objetivo de identificar, caracterizar y buscar alternativas a las problemáticas en seguridad vial que afectan a los niños, niñas y adolescentes en las distintas regiones del país.
5. Instar a todas las partes involucradas a avanzar en estrategias de educación para la movilidad segura de niños, niñas y adolescentes, a través, entre otros, de la promoción de nuevas tecnologías.

Los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), que marcan la nueva Agenda hacia el 2030, incluyen dentro de sus prioridades y metas el reducir a la mitad las muertes por lesiones de tránsito, así como proporcionar medios de transporte más seguros, inclusivos y accesibles para lograr una mejora sustancial de la seguridad vial como parte del Desarrollo Sostenible. El principal reto es traducir estos compromisos y objetivos internacionales en realidades locales y soluciones a escala humana teniendo en cuenta a los usuarios más vulnerables ante la ocurrencia de un siniestro en la vía (peatones, ciclistas y motociclistas).

Como parte de los actores viales vulnerables, los niños, niñas y adolescentes son sujetos con vulnerabilidad específica, esto por razones asociadas a su desarrollo físico, cognitivo y social. Durante la infancia y la adolescencia las niñas y niños desarrollan habilidades que eventualmente les permitirán convertirse en usuarios seguros e independientes. Por tales razones el Estado debería asegurar un sistema que los proteja, y los adultos, sociedad en general, reconocer su responsabilidad y rol fundamental en la etapa de desarrollo de los niños y niñas, con el fin de enseñarles a cómo comportarse de manera segura y responsable en el tránsito.

De acuerdo con reportes internacionales, las niñas, niños y adolescentes son especialmente vulnerables en la vía, condición que se debe tanto al medio de transporte que utilizan, como también por condiciones asociadas a estas etapas del ciclo vital, como

estar iniciando su conocimiento e inicio del ejercicio de la movilidad en la infancia y posteriormente de desplazamientos independientes en la adolescencia, en donde todavía no han culminado su proceso de desarrollo físico. Entre otras condiciones implica que están desarrollando su percepción del riesgo y su cognición de manera que se encuentran aprendiendo a interactuar con los demás actores viales, con códigos de sociedad, convivencia y con el espacio público y a decodificar los múltiples estímulos que encuentra en el espacio público. En la primera infancia especialmente, pueden tener dificultades para interpretar las diferentes señales y sonidos, lo que podría influir en su apreciación de la proximidad, velocidad y dirección de vehículos en movimiento (Organización Mundial de la Salud - OMS, 2015).

La siniestralidad vial es un problema de salud pública por ser la segunda causa de muerte violenta en el país. Situación que afecta en mayor magnitud al segmento juvenil del país. Por tercera década consecutiva los siniestros de tránsito fueron la principal causa de mortalidad para los niños y jóvenes entre 10 y 24 años en Colombia (Organización Panamericana de la Salud, 2021). La población joven tiene mayor tasa de mortalidad por siniestralidad vial y es más acentuado en los varones, tanto en ciudades principales como en municipios de menos de 500.000 habitantes.

Además de los siniestros con desenlace fatal, niñas, niños y adolescentes se ven mayormente involucrados y afectados por lesiones no fatales, incluidas discapacidades temporales o permanentes. Las condiciones que atraviesan la construcción y vivencia de la infancia y la adolescencia corresponden no solamente a las condiciones biológicas y psicológicas específicas, sino que también varían en función del tiempo y espacio, social e histórico específicos.

Por tanto, las características de la vulnerabilidad varían enormemente entre niños, niñas y adolescentes según la edad, sexo/género, raza, etnia, la situación económica de su familia y el origen urbano/rural o nacional. De cualquier manera, la relación entre estas condiciones y los efectos del siniestro no son simples, ni unilaterales, por ejemplo, la condición de pobreza no solo es un factor de riesgo para la probabilidad de ocurrencia de lesiones, sino que la ocurrencia de lesiones puede impactar la situación económica de las familias e individuos al actuar como una “trampa de pobreza”. (OPS).

Los niños, niñas y adolescentes no solo se ven afectados por las lesiones que sufren ellos, sino por lesiones que afectan a otras personas. Padres o cuidadores mueren o sufren discapacidades o cuando se ven afectados por gastos catastróficos y pérdidas de ingresos como consecuencia de las lesiones. Adicionalmente, tomando en consideración que algunos de los padres o madres de niños y niñas más pequeños pueden ser también jóvenes adultos o incluso padres adolescentes menores de edad.

Se propone el fortalecimiento de un enfoque preventivo para la disminución de ocurrencia y gravedad de lesiones por causa de siniestros viales, en paralelo al fortalecimiento de la atención prehospitalaria, hospitalaria y de rehabilitación de las personas involucradas en siniestros viales,

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 (PNSV) en cumplimiento a proteger la vida y la salud de los actores viales, especialmente la de los niños, niñas y adolescentes, en el

área de acción de Comportamiento, incluyó la acción No. 1.4.3 en la cual se plantea la formulación de una estrategia para la gestión de factores de riesgo de seguridad vial en el transporte escolar. Además de lo anterior, es importante señalar los siguientes aspectos sobre el transporte de niñas, niños y adolescentes en motocicleta:

- El Código de Infancia y Adolescencia y la Política Pública Nacional de Infancia y Adolescencia 2018 – 2030 articulan adecuadamente con el enfoque de vulnerabilidad ante siniestros viales de niños, niñas y adolescentes, desde una aproximación de prevención de la siniestralidad, promoción de la movilidad segura, la atención oportuna ante la ocurrencia de un siniestro, y garantiza de protección especial.
- Las fallas de planeación, disponibilidad, asequibilidad y accesibilidad de los sistemas de transporte público promueven la informalidad y desigualdades en la prestación de servicio de transporte y, sumado al incentivo cultural y de mercado de los medios de transporte individuales en vehículo de motor, estimulan a la ciudadanía a resolver la necesidad de movilidad a través de la adquisición y uso de motocicletas que pueden usarse como vehículo familiar o de trabajo en el cual transportar niños, niñas y adolescentes.
- La siniestralidad vial pone en entredicho la garantía del derecho a la movilidad segura, la integridad, la salud e incluso la vida de niños, niñas y adolescentes. Este fenómeno tiene un impacto evidente en el perfil epidemiológico de la población de niños, niñas, adolescentes y jóvenes al ubicarse dentro de las principales causas de mortalidad, morbilidad y discapacidad, con importantes implicaciones en la calidad de vida de los sobrevivientes y sus familias. Los más afectados son los varones de todas las edades y empeora en los rangos de edad de adolescentes y jóvenes adultos, las consecuencias son particularmente graves entre la población con peor situación socioeconómica de zonas rurales y periféricas.
- El género es una variable determinante en el riesgo de siniestralidad y gravedad de las consecuencias para los varones de todas las edades, particularmente los adolescentes y jóvenes adultos. Así mismo, adicional a los riesgos asociados a la inseguridad vial, las niñas y adolescentes deben afrontar el riesgo de ser víctimas de violencias basadas en género en el espacio público, particularmente de acoso sexual. Otras variables diferenciales importantes son las relaciones urbano-rural, condiciones socioeconómicas de la familia o adultos responsables y el medio de transporte utilizado.
- Las niñas, niños y adolescentes transitan principalmente como peatones, acompañantes de motocicleta, usuarios de transporte público formal y no formal y bicicleta. Resaltan las diferencias en las condiciones de desplazamiento entre las zonas urbanas y rurales, entre estas los largos recorridos peatonales que deben realizar y que pueden variar en un rango de acuerdo con el trayecto.
- Condiciones del transporte de menores de edad en moto – Ciudades, forma de transportarlos. El aumento de la motocicleta como herramienta de trabajo (mototaxismo) y como vehículo familiar genera las condiciones para que este medio sea utilizado como transporte escolar, a pesar de ser el menos apto para este fin. Debe apuntarse a la disminución de brechas en la prestación del servicio de

transporte público y transporte escolar entre los municipios, poniendo en el centro la disponibilidad, pertinencia, calidad, asequibilidad y seguridad de la prestación.

- El riesgo de los niños, niñas y adolescentes que se transportan en motocicleta están en función de sus características físicas asociadas con la edad y su biomorfología, por tanto, son estas variables las que deberán estudiarse en el marco de la regulación a nivel legal de prohibición de transporte de niños menores de determinada edad conforme las experiencias internacionales.

7. ¿qué piensa hacer su entidad para reducir la siniestralidad vial del actor vial más vulnerable como son los niños y niñas que se transportan en motocicleta?

La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha desarrollado múltiples estrategias y programas con enfoque diferencial para proteger la vida de niños, niñas y adolescentes. A continuación, se hace un resumen de los proyectos relacionados y su alcance.

Estrategia e impacto	Descripción
Bicidestrezas NNA. 2014 niñas, niños y adolescentes ciclistas y 3.585 tutores.	Estrategia realizada durante el 31/08/2023/ y el 06/08/2023, con el objetivo de mejorar habilidades de conducción preventivas sobre la bicicleta para promover desplazamientos más seguros en niños, niñas y adolescentes.
Promotores Escolares. 3.747 promotores y 761 formadores capacitados en 166 Instituciones Educativas.	Estrategia realizada durante el 13 de abril del 2022 y el 12 de abril de 2023. Es un conjunto de procesos de formación en movilidad escolar segura a promotores (docentes, padres de familia, estudiantes, actores de la comunidad o estudiantes en el marco de su servicio social estudiantil); y formadores (personal de equipos técnicos y/o profesionales del gobierno territorial tales como Secretarías de Educación, entre otros).
Escuela virtual de Seguridad Vial. Más de 100 recursos educativos digitales nuevas. 22.342 usuarios nuevos que consumen los recursos en 2023.	Actualización realizada durante 2023. Es un espacio con recursos educativos digitales para los distintos actores viales: usuarios de la vía, autoridades y entidades aliadas, instituciones educativas, empresas, etc. Estos recursos son de uso abierto y hacen parte del programa "Formación y educación en seguridad vial" de la ANSV. Esta escuela se encuentra vinculada con el portal de Colombia Aprende del Ministerio de Educación Nacional, como una herramienta de apoyo para que maestros puedan desarrollar procesos de educación vial en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011.
Seguridad vial escolar. 1005 instituciones Educativas del país. En total, han participado más de 17.000 estudiantes, más de 2.600 docentes y 5.533 padres, madres y cuidadores.	Estrategia integral internalizada y apoyada primordialmente con un contrato ejecutado entre el 03/04/2022 y el 12/05/2023. Es una oferta de orientación y asesoría a instituciones educativas para formular e implementar el Plan de Movilidad Escolar. Éste es un instrumento de planeación y de organización de la gestión, práctica y reflexiones alrededor de la movilidad escolar segura que incluye orientaciones y acciones para generar, de manera participativa, un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas.

Adicionalmente, la entidad actualmente se encuentra desarrollando la evaluación del proceso por Invitación Abierta Privada No. 007-2023, el cual tiene como objeto: "DESARROLLAR UNA ESTRATEGIA INTEGRAL DE PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL ESCOLAR Y DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN LOS MUNICIPIOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL". Una vez se adjudique este proceso se desarrollarán acciones específicas encaminadas a mejorar los

entornos escolares y la seguridad vial de niños, niñas y adolescentes conforme a la priorización de siniestralidad vial en esta población.

Finalmente, se resalta la inclusión de los módulos de NNA en motocicleta, en los programas Ruta Nacional de la Seguridad Vial y Motodestrezas.

Rutas Nacionales por la Seguridad vial es un programa que consiste en el despliegue de una “Feria de actividades” en que se dan a conocer factores de riesgo en la movilidad de diferentes actores viales, así como acciones concretas para mitigarlos mediante actividades experienciales que permiten una comprensión y apropiación del mensaje de mejor manera. En la primera versión se pudieron realizar cerca de 245.000 sensibilizaciones a actores viales de 88 municipios del País y en su segunda versión desarrollada en 2022 e inicios de 2023 llegó a más de 50.00 personas en alrededor de 300 municipios de los 32 departamentos del País.

En cada una de las estaciones se exponía de manera lúdica y experiencial temáticas relacionadas con seguridad vial de todos los actores y de manera enfática sobre la mitigación de los riesgos asociados a la conducción en motocicleta.

No.	Nombre de la actividad	Población a la que está dirigida
1	Explicar el procedimiento para realizar la revisión preoperacional de una motocicleta	Motociclistas y acompañantes de motociclista.
2	Explicar la importancia de utilizar Elementos de Protección Personal, con énfasis en el Casco y el procedimiento para utilizarlo correctamente	Motociclistas y acompañantes de motociclista.
3	Hacerse visible: Promover el uso de elementos reflectivos y de luces para hacerse visible y el conocimiento de los puntos ciegos.	Motociclistas, acompañante de motociclista y Ciclistas.
4	Vulnerabilidad. Promover el autocuidado y la protección de los actores viales vulnerables, incluyendo el alcohol como factor de riesgo.	Todos los actores viales
5	Enseñar mediante la demostración, la importancia del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de Retención Infantil.	Conductores y ocupantes de vehículo de 4 ruedas o más.
6	Evaluar y retroalimentar las habilidades en la conducción de los asistentes al taller.	Motociclistas
7	Explicar a los acompañantes de motociclista lo que deben y no deben hacer al momento de circular en motocicleta.	Motociclistas y acompañantes de motociclista
8	Velocidades seguras.	Todos los actores viales

Cada actividad tuvo una duración promedio de 12 minutos y al finalizar la participación en las actividades de la Ruta se les entregó a los participantes un “cuello o buff”, y una constancia de asistencia de participación en el programa.

En una de las actividades se expusieron los riesgos asociados al transporte en motocicleta con acompañantes y se enfatizó en los riesgos asociados al transporte de NNA en motocicleta.

Adicionalmente, para el mismo año la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de un proceso de Convocatoria Pública No. 012 de 2021 contrató el proyecto Moto destrezas que tuvo por objeto: “IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA DE FORMACIÓN PARA FORTALECER LOS CONOCIMIENTOS, HABILIDADES Y DESTREZAS PARA LA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA EN LAS ZONAS DE INTERVENCIÓN DEFINIDAS POR LA ANSV” con el fin de fortalecer los conocimientos, habilidades y destrezas en la conducción de la motocicleta a través de un programa complementario de cuatro (4) módulos, cada uno con una duración de una (1) hora, con contenidos teóricos y prácticos que le permitían al participante desarrollar un conjunto de habilidades y destrezas mínimas para la conducción segura, entre estas, la proyección de la mirada, postura correcta de manejo, capacidad de maniobra en ambas direcciones, una frenada efectiva y la evasión de obstáculos[1].

Como resultado de este último proceso, el cual finalizó su operación en campo en enero de 2023, se logró vincular a más de 75.000 participantes quienes recibieron una constancia de asistencia y un mensaje de refuerzo mensual sobre los temas tratados en la capacitación; adicionalmente, se llegó a más de 300 municipios (muchos de los cuales, nunca habían recibido un programa estatal de estas características) y se vincularon a importantes sectores como clubes y colectivos de motociclistas, empresas, agremiaciones, entidades público-privadas y a todo aquel que quisiera unirse a esta iniciativa.

En los contenidos teóricos y prácticos del programa se hacía énfasis en los riesgos asociados al transporte de NNA en motocicleta.

Por otra parte, se han desarrollado los siguientes programas:

En el marco de la estrategia de Pequeñas Grandes Obras en sus diferentes versiones y de Sistema Seguro, se llevó a cabo el diseño e implementación de medidas integrales de seguridad vial en zonas escolares y pasos urbanos, en aras de proteger los actores viales más vulnerables como lo son niños, niñas, adolescentes y adultos mayores.

A continuación, dos ejemplos del antes y después de las intervenciones asociadas a zonas escolares.

Institución educativa Distrital La Luz, Barranquilla



Antes



Después

Colegio Salesiano, Duitama



Antes



Después

Adicionalmente, como parte del proceso de implementación de las medidas de seguridad vial, se llevaron a cabo actividades de capacitación y sensibilización en buenas prácticas de seguridad vial en las que participaron habitantes de la zona de influencia de la intervención. Dichas actividades estaban enfocadas a niños y niñas en etapa escolar y adultos mayores de edad en cada punto de intervención.

A continuación, se presenta un resumen del impacto de los puntos implementados por departamento de cada una de las versiones de PGO y de Sistema seguro a nivel Nacional:

PGO I			
Departamento	Municipios	No de I.E. beneficiadas	Costo por Departamento
Antioquia	Copacabana, Medellín, Santafé de Antioquia, Girardota	16	\$ 504.737.349
Boyacá	Sogamoso, Duitama	6	\$ 433.318.203
Caldas	Manizales	5	\$ 130.143.224
Cauca	Popayán	3	\$ 333.817.927
Cesar	Valledupar	4	\$ 172.103.181
Cordoba	Montería	1	\$ 31.720.069
Huila	Pitalito	2	\$ 406.760.578
Meta	Granada	1	\$ 20.884.514
Norte de Santander	Cúcuta, El Zulia, Ocaña	3	\$ 316.108.077
Putumayo	Puerto Asís	1	\$ 37.615.498
Quindío	Armenia	4	\$ 360.935.305

Risaralda	Dosquebradas, La Virginia	4	\$ 161.915.921
San Andrés y Providencia	San Andrés	1	\$ 349.222.801
Santander	Barrancabermeja, Bucaramanga, Cimitarra	4	\$ 351.615.339
Sucre	Sincelejo	1	\$ 111.072.362
Tolima	Ibagué	3	\$ 364.631.056
Valle del Cauca	Cali, Guadalajara de Buga, Florida, Candelaria	8	\$ 608.756.005

La ANSV invirtió más de \$4.500 millones de pesos en 17 departamentos para mejorar la seguridad vial del entorno de 67 Instituciones Educativas del país.

PGO II			
Departamento	Municipios	No de I.E. beneficiadas	Costo por Departamento
Cauca	Popayán	2	\$ 169.924.465
Putumayo	Puerto Asís	3	\$ 82.801.208
Cesar	Valledupar	2	\$ 117.936.271
Atlántico	Barranquilla, Soledad	9	\$ 288.928.288
Boyacá	Tunja, Duitama, Sogamoso	5	\$ 404.879.336
Santander	Bucaramanga, Barrancabermeja	5	\$ 906.527.602
Huila	Pitalito	1	\$ 61.693.611
Risaralda	Dosquebradas	4	\$ 464.110.517

Por otra parte, con la segunda versión de Pequeñas Grandes Obras, la ANSV invirtió alrededor de 2.500 millones de pesos en 12 municipios, de 8 departamentos, para mejorar la seguridad vial en entornos escolares.

PGO III			
Departamento	Municipios	No de I.E. beneficiadas	Costo por Departamento
Antioquia	Amalfi, Anorí, Barbosa, El Bagre, El Carmen de Viboral, Entreríos, Girardota, Guatapé, Marinilla, Sabanalarga, Yarumal.	20	\$ 1.666.462.835
Atlántico	Baranoa, Manatí Palmar de Varela, Repelón, Santa Lucía, Santo Tomás	6	\$ 981.317.721

Boyacá	Guacamayas, Nobsa, Tunja	1	\$ 203.822.229
Caldas	Manizales	3	\$ 213.647.433
Casanare	Villanueva	1	\$ 204.805.785
Cesar	Aguachica, Valledupar	1	\$ 676.942.377
Córdoba	Montería	2	\$ 317.338.404
Cundinamarca	Girardot	3	\$ 367.582.005
Huila	Acevedo, Gigante, La Argentina, Palermo, Pitalito, Rivera	10	\$ 1.391.636.130
La Guajira	Fonseca, Riohacha	5	\$ 821.762.461
Nariño	Ipiales, Pasto	3	\$ 508.324.615

Posteriormente, con en la tercera versión de Pequeñas Grandes Obras, la ANSV invirtió alrededor de 7.000 millones de pesos en 36 municipios y aportar a la mejora de la seguridad vial en 58 entornos escolares.

Sistema Seguro			
Departamento	Municipios	No. De I.E Beneficiadas	Costo por departamento
Antioquia	Caldas, marinilla, la Ceja, Peñol, Cisneros	11	\$ 2.304.556.080
Cesar	Gamarra, Valledupar, Aguachica, Chimichagua, Río de oro, La paz	10	3.119.564.208
Boyacá	Duitama	3	\$ 708.001.315
Cundinamarca	Cajicá, Caparrapí, Cogua, Puerto Salgar, Sesquilé, Suesca, Tocancipá	4	\$ 2.875.248.001
Santander	Suaita, Barbosa, San Gil	8	\$ 1.433.353.070
Cauca	Miranda	2	\$ 777.728.022
Tolima	Chaparral, Fresno, Ibagué, Mariquita, ortega	12	\$ 2.166.059.526
Valle del Cauca	Florida, Guadalajara de Buga, Pradera, Sevilla	9	\$ 1.114.078.714

Para el caso de la estrategia de Sistema seguro, la ANSV invirtió más de 14.000 millones de pesos en la implementación de medidas de seguridad vial en 8 departamentos para mejorar la seguridad en el entorno escolar de 59 instituciones educativas.

Y finalmente, como se indicó en la respuesta anterior, se requiere una prohibición de carácter legal para el transporte de niños, niñas y adolescentes en este tipo de vehículos.

8. Sírvase informar el sistema de foto detección en motocicletas, ¿cuál es la estrategia de la entidad para poder hacerla de manera efectiva a pesar de los impedimentos legales que ha tenido? Explique si tiene un plan de trabajo legislativo, normativo, e interno en la entidad para solucionar este tema

En primer lugar, se debe tener en cuenta que el artículo 2º de la Ley 1843 de 2017 “*Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones*”, modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 dispuso lo siguiente:

“ARTÍCULO 109. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.

El artículo 2. de la Ley 1843 de 2017 quedará así:

“Artículo 2º. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

PARÁGRAFO. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

PARÁGRAFO transitorio. La autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial entrará a operar en un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto ley.

Las solicitudes de autorización que se presenten durante el período de transición serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación”.

Asimismo, la Resolución No. 20203040011245 de 2020 “*Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones*”, en su artículo 5º otorga a la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial la competencia

para emitir las autorizaciones a los Organismos de Tránsito que directamente, o a través de terceros pretendan la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito - SAST.

En razón a lo anterior, es pertinente indicar que en el proceso de análisis técnico y jurídico de la solicitud elevada por el Organismo de Tránsito, se sugiere a los OT, como estrategia de la DIV, que estos incluyan en la fiscalización electrónica aquellas infracciones que se consideran que a través de la instalación de equipos SAST, puedan disuadir a los actores viales de comportamientos riesgosos y que permitan el ejercicio de una adecuada actividad de conducir, con el fin de prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesiones de las personas en sus desplazamientos, para que de esta forma esta Agencia sea el soporte territorial con relación *“Al seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial”*. Lo anterior, en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013. Sin embargo, quien finalmente **determina las infracciones a fiscalizar de acuerdo con las condiciones de los equipos SAST de los que disponen son los Organismos de Tránsito que realizan el proceso para el trámite de autorización por parte de la ANSV.**

Ahora bien, actualmente la Agencia Nacional de Seguridad Vial trabaja en la modificación de la Resolución 20203040011245 del 20/08/2020 *“Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”* cuyo objeto busca reglamentar los criterios técnicos en seguridad vial para la instalación, operación y refrendación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito - SAST y definir las tecnologías para el fortalecimiento del control con énfasis en la capacidad de detección de presuntas infracciones al tránsito. Este proyecto normativo se encuentra propuesto en la agenda regulatoria de la entidad para el año 2024 y busca la actualización y fortalecimiento de la gestión del control de las normas de tránsito en el territorio nacional dada la necesidad de fortalecer la inspección en las vías nacionales y en las ciudades para efectos de minimizar y disuadir especialmente los comportamientos inseguros en las vías, entre los que se incluyen los comportamientos riesgosos de los motociclistas.

Para el caso de los motociclistas, la tecnología de algunos equipos SAST toman lectura de la placa de la motocicleta, siendo evidencia para fiscalizar, por ejemplo, la presunta violación del CNTT - infracción de tránsito C24:

“C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código”, por ejemplo:

1. Transitar por un carril, respetando las líneas de demarcación, preferentemente por la derecha, a menos que la vía ofrezca más carriles para maniobras de adelantamiento.
2. No transitar sobre las aceras y otros espacios destinados a peatones.
3. Respetar las señales y velocidad máxima al conducir.
4. El casco que lleves debe tener el número de placa del vehículo.

5. Usar siempre casco y chaleco reflectante (horario de 18:00 a 6:00 del día siguiente).
6. Incorporar las señales manuales que detalla el Código de Transporte.
7. No circular en motocicleta por ciclovías o ciclorrutas.
8. Andar con parrillero hombre solo en los municipios y horarios en que está permitido y siempre utilizando cascos y prendas reflectantes.
9. Transitar por la vía pública con las luces delanteras y traseras encendidas.
10. Emplear adecuadamente las luces direccionales y el espejo retrovisor (igual que un carro).
11. Evitar sujetarse de otros vehículos para avanzar.
12. No transportar objetos que dificulten la conducción o que signifiquen un peligro para las demás personas en la vía.”

9. sírvase señalar si la ANSV reconoce que existe un subregistro de lesionados en registro de motocicleta, ¿por qué no se ha avanzado con la articulación de los datos con el SIRAS (sistema de información de reporte de atenciones en salud a víctimas de accidentes de tránsito) del Ministerio de salud?

Actualmente, estamos trabajando activamente en el análisis de la información proveniente del Sistema de Información de Registros de Atención en Salud (SIRAS) para identificar y abordar posibles subregistros de lesionados en siniestros de motocicleta. En este contexto, se están llevando a cabo acercamientos con el Ministerio de Salud y Protección Social para incorporar esta valiosa fuente de información en el modelo de datos de la Agencia. Este proceso se encuentra en curso, y nuestro compromiso es avanzar en la articulación de estos datos para mejorar la calidad y exhaustividad de la información disponible sobre lesiones en siniestros viales.

En los anteriores términos damos respuesta a su comunicación, no sin antes indicar que esta entidad esta presta a atender cualquier inquietud adicional que se presente.

Atentamente,

MARIANTONIA TABARES PULGARIN
Directora General
Agencia Nacional de Seguridad Vial

Anexo-Lesionados

Copia: Ministerio de Transporte

Aprobó:

Darío Rincón Jaramillo, director de Comportamiento y director (e) de Coordinación Interinstitucional
William Mauricio Vallejo Caicedo, director de Infraestructura y Vehículos

Diego Andrés Parra González, director Del Observatorio Nacional De Seguridad Vial

Revisó:

Héctor Javier Dussan Bastidas, jefe (e) Oficina Asesora Jurídica

Proyectó:

María Fernanda Bocanegra Tovar Mb

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Dirección: Avenida La Esperanza calle 24 No. 60-50

Complejo Empresarial Gran Estación 2 Piso 9

Conmutador: (+57) 601 739 9080