

**20251000042401**

Al contestar por favor cite estos datos:  
**Radicado No. 20251000042401**

Doctor  
**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**  
Secretaria General  
Cámara de Representantes  
[secretaria.general@camara.gov.co](mailto:secretaria.general@camara.gov.co)  
Carrera 7 No. 8-68, edificio nuevo del congreso  
Bogotá D.C.

**Asunto: Respuesta a Proposición No. 024 de 2023 (Radicado ANSV No. 20256600035232 del nueve de mayo de 2025, Radicado ANSV No. 20256600035812 del 12 de mayo de 2025)**

Respetado secretario general Lacouture,

Hemos recibido comunicación mediante la cual se notifica del cuestionario de la proposición No. 024 de 2023, en virtud de lo cual, dentro del marco de las competencias de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se da respuesta en los siguientes términos:

- 1. En las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 se definieron unos objetivos en temas de seguridad vial; con relación a esto ¿cuáles son los planes que desde el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial se están diseñando para lograr los objetivos allí planteados?**

En el marco de las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, se plantea la transformación de la seguridad humana y la justicia social como un catalizador para la expansión de capacidades, generando más y mejores oportunidades para que la población pueda cumplir sus proyectos de vida. En este contexto, se destaca el fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida, el cual se materializa a través de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031.

Durante el actual gobierno, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha continuado con la ejecución del PNSV, cumpliendo con las acciones asignadas a su cargo. Esto se refleja en el Plan Estratégico Institucional 2022-2026, así como en los planes de acción institucional para las vigencias 2023, 2024 y 2025. Además, se cuentan con siete proyectos de inversión formulados con base en los compromisos del PNSV, los cuales están en ejecución desde el año 2024.

El Plan Nacional de Desarrollo establece también la definición de planes de acción orientados a mitigar los riesgos que afectan la seguridad vial, apoyando a las entidades territoriales en la formulación e implementación de los planes de movilidad escolar, con énfasis en la educación vial.

Con el fin de promover el reconocimiento y ejercicio de la corresponsabilidad de las entidades y organizaciones que intervienen en el sistema de movilidad, especialmente la comunidad educativa, la ANSV, a través de la Dirección de Comportamiento, ofrece asistencia técnica a las instituciones educativas educación básica y media para la formulación, implementación y seguimiento del Plan de Movilidad Escolar (PME). Este plan

es un instrumento de planeación y organización de la gestión, la práctica y la reflexión en torno a la movilidad escolar segura. Incluye orientaciones y acciones para generar, de forma participativa, un entorno seguro que contribuya a salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas. Entre 2022 y marzo de 2025, se han realizado 7.744 asistencias técnicas en los 32 departamentos del país.

Asimismo, se establece que los planes locales de seguridad vial deben incentivar el uso de medios de transporte con menores tasas de siniestralidad. En esta materia, la ANSV ha realizado diferentes acciones con miras a la formulación de estos y su armonización con el Plan Nacional de seguridad vial

A través de la Resolución 583 de 2023, la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentó el artículo 14 de la Ley 2251 de 2022, estableciendo los criterios para determinar qué entidades territoriales, distintas de capitales y departamentos, deben formular Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV). Asimismo, se actualizó la guía metodológica para la elaboración de estos planes, incorporando un enfoque de sistema seguro que facilita su formulación por parte de las entidades territoriales.

Adicionalmente, se desarrolló un modelo marco de asistencia técnica dirigido tanto a municipios obligados como a aquellos que lo soliciten, brindando orientación técnica para la elaboración de sus PLSV. Gracias a estas acciones, de las 159 entidades territoriales obligadas para el año 2025, ya se ha logrado que 79 cuenten con un plan local de seguridad vial alineado con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Por otro lado, conforme al artículo 177 del Plan Nacional de Desarrollo, la ANSV debe ejercer funciones de prevención de la siniestralidad en los modos férreo y fluvial. En consecuencia, se ha venido adelantando un estudio técnico para el fortalecimiento institucional, que se espera culmine con la actualización de la estructura y planta de personal. Además, se está gestionando un proyecto de decreto para establecer el porcentaje de la contraprestación férrea y fluvial, según lo dispuesto en el PND.

Finalmente, para avanzar en el cumplimiento de estas nuevas competencias en los modos férreo y fluvial, la ANSV ha formulado dos proyectos de inversión que se encuentran en análisis de viabilidad por parte del Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Imagen 1. Proyectos de inversión de la ANSV relacionado con los modos férreo y fluvial en análisis de viabilidad

ID / BPIN / Estado / Sector	Nombre del proyecto	Proceso / Sub proceso / Código proceso / Estado / Fecha inicio / Fecha fin	Paso actual / Fecha inicio / Fecha fin / Entidad		
1448218 1448218 Formulado Transporte	Desarrollo e Implementación de Lineamientos Normativos, Técnicos y de Planeación Relacionados con la Seguridad Fluvial en Colombia. Nacional	Planeación <a href="#">Viabilidad y registro vg</a> PL-VR-241600-0034 Activo Fecha inicio: 29-04-2025 17:22:24 Fecha fin:	5.Viabilidad definitiva - preliminar Fecha inicio paso: 30-04-2025 10:08:33 Fecha fin paso: 30-04-2025 10:08:33 Agencia nacional de seguridad vial		
1432842 1432842 Formulado Transporte	Desarrollo e Implementación de Lineamientos Normativos, Técnicos y de Planeación Relacionados con la Seguridad Ferroviaria en Colombia. Nacional	Planeación <a href="#">Viabilidad y registro vg</a> PL-VR-241600-0033 Activo Fecha inicio: 29-04-2025 17:17:05 Fecha fin:	5.Viabilidad definitiva - preliminar Fecha inicio paso: 30-04-2025 10:04:52 Fecha fin paso: 30-04-2025 10:04:52 Agencia nacional de seguridad vial		

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Asimismo, detallar por favor la forma en que se piensan lograr estos objetivos en los siguientes asuntos:

#### **e. Formación y educación con enfoque en el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial.**

La formación en educación vial, centrada en el cumplimiento de las normas de tránsito y la seguridad vial, es un componente fundamental de la formación ciudadana, ya que fomenta la comprensión y aplicación de la norma como un acuerdo social, promoviendo una movilidad más segura y responsable. En Colombia, dada la alta siniestralidad vial, este enfoque ha tomado mayor relevancia, motivando a la ANSV a desarrollar programas educativos para fortalecer el conocimiento en materia de seguridad vial.

En este contexto, desde 2020 se lanzó la Escuela Virtual de Seguridad Vial (<https://ansv.gov.co/es/escuela>), que se constituye en una estrategia clave para capacitar a actores viales y organismos de apoyo al tránsito. Esta plataforma ofrece contenidos especializados sobre normatividad, prevención y buenas prácticas, facilitando el acceso a recursos educativos en entornos digitales. Así, organismos de apoyo al tránsito, centros de enseñanza automovilística, entidades educativas y territoriales disponen de herramientas formativas para sensibilizar a conductores, peatones y ciclistas sobre el cumplimiento de las normas y el respeto por la vida en la vía pública.

#### **f. Mejoramiento en la calidad de los datos**

La ANSV, en línea con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, ha establecido como prioridad institucional el fortalecimiento de la calidad de los datos relacionados con la siniestralidad vial en Colombia. Para cumplir con este compromiso, el Plan Estratégico Institucional incluye la implementación y normalización de tres operaciones estadísticas: personas fallecidas, lesionadas y siniestros viales, conforme a la Norma Técnica Colombiana NTC PE 1000:2020, adoptada por el DANE.

Esta norma establece los requisitos de calidad para la producción de estadísticas oficiales, garantizando principios fundamentales como exactitud, oportunidad, comparabilidad, coherencia, accesibilidad, transparencia y relevancia. La rigurosa aplicación de esta norma ha permitido fortalecer integralmente el proceso estadístico en todas sus fases: detección y análisis de necesidades, diseño metodológico, recolección, procesamiento, análisis, difusión y evaluación.

Entre los avances logrados destacan la definición de conceptos, variables e indicadores estandarizados y comparables a nivel nacional e internacional; el establecimiento de procedimientos para validar e integrar bases de datos provenientes de fuentes diversas como RUNT, INMLCF y SIRAS; la elaboración de documentación metodológica robusta y trazable; y la implementación de controles de calidad permanentes y auditorías internas que promueven la mejora continua.

Adicionalmente, la ANSV lidera un esfuerzo interinstitucional mediante la “Mesa Técnica Nacional Asesora para el Análisis de Información de Seguridad Vial”, en la que participan entidades como el DANE, INMLCF, DITRA, ADRES, Fasecolda, Ministerio de Salud, entre otras. Esta mesa facilita la retroalimentación constante en aspectos clave como armonización conceptual, validación de fuentes y adopción de buenas prácticas estadísticas, contribuyendo a consolidar un sistema estadístico coherente, coordinado y de alta calidad.

Actualmente, la ANSV ha avanzado en la certificación de la operación estadística de personas fallecidas por siniestros viales y está en proceso de certificar las operaciones estadísticas de personas lesionadas y de siniestros viales, reafirmando su compromiso con el fortalecimiento de la evidencia para la toma de decisiones en seguridad vial, en beneficio de la sociedad colombiana.

Finalmente, a través de la Red de Observatorios Territoriales (ROT), la Agencia ha iniciado la gestión con entidades territoriales mediante mesas de cotejo de datos para lograr la completitud de algunas variables de registros de lesiones fatales, generando información complementaria sobre siniestralidad vial en el país.

2. Aportar sobre el Plan Nacional de Seguridad Vial (2021-2030) la siguiente información:

a. Presupuesto destinado a cada uno de los pilares estratégicos, programas y acciones que conforman el plan.

De acuerdo con las definiciones establecidas para la intervención pública, la materialización de las políticas públicas se realiza a través de programas y procesos de servicios. Estos programas, a su vez, constituyen mecanismos de intervención del Estado que materializan la política pública mediante planes de acción orientados al cumplimiento de un objetivo común, y están conformados por un conjunto de proyectos.

En este sentido, los proyectos de inversión son la unidad operacional de la planeación del desarrollo, vinculando recursos públicos y generando un impacto concreto en la materialización de las políticas públicas. Por lo tanto, el Plan Nacional de Seguridad Vial se configura como una política pública sectorial con un horizonte decenal, que abarca diversas áreas de acción con el propósito de reducir la siniestralidad vial.

Conforme a las disposiciones de la Ley 1702 de 2013, el patrimonio autónomo de la ANSV ejecuta los recursos atendiendo exclusivamente a la finalidad y funciones asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Así, dado que el PNSV es un instrumento de planeación multisectorial que determina objetivos, acciones y calendarios encaminados a disminuir las víctimas de siniestros de tránsito, los recursos de inversión que ejecuta la ANSV corresponden a las necesidades identificadas para cumplir el PNSV y con las funciones asignadas mediante la ley y otros instrumentos de planeación, como el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Estratégico Sectorial.

En consecuencia, la ANSV ha formulado y ejecutado proyectos de inversión directamente articulados al PNSV, evidenciando con ello la ejecución de recursos y la consecución de avances físicos hasta la fecha.

A continuación, se relacionan los proyectos de inversión con su respectiva articulación al Plan Nacional de Seguridad Vial:

Tabla 1. Proyectos de inversión formulados por la ANSV articulados al Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV)

BPIN	Nombre Proyecto	Área de acción PNSV
2018011000398	Desarrollo del sistema de información del observatorio nacional de seguridad vial Nacional	Gestión del Conocimiento
2018011000399	Fortalecimiento institucional de la agencia nacional de seguridad vial - ANSV - 2019 Nacional	Gobernanza
2018011000772	Mejoramiento de los componentes de seguridad vial que constituyen la infraestructura vial, vehículos y el servicio de transporte. Nacional	Infraestructura vial segura Vehículos seguros
2018011000807	Aplicación de medidas en el comportamiento humano para la movilidad segura Nacional	Comportamiento Seguro
2018011000818	Fortalecimiento de la capacidad técnica, gestión e implementación de la política pública de seguridad vial Nacional	Gobernanza Cumplimiento de Normas de Seguridad Vial

		Atención integral de víctimas
202300000000157	Fortalecimiento de la generación y transferencia de nuevo conocimiento en materia de Seguridad Vial. Nacional	Gestión del Conocimiento
202300000000168	Mejoramiento de los componentes de seguridad vial que constituyen la infraestructura vial y vehículos Nacional	Infraestructura vial segura Vehículos seguros Velocidades seguras
202300000000169	Fortalecimiento del diseño, implementación y seguimiento de la Planeación Estratégica Institucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV Nacional	Gobernanza
202300000000170	Implementación de estrategias de comunicación para la apropiación de la cultura ciudadana y corresponsabilidad en la seguridad vial Nacional	Comportamiento Seguro
202300000000218	Fortalecimiento de la Gestión Institucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial Nacional	Gobernanza
202300000000223	Mejoramiento de las habilidades, destrezas, conocimientos y percepciones en seguridad vial de los diferentes actores en la vía en el marco de la corresponsabilidad y la cultura del autocuidado Nacional	Comportamiento Seguro
202300000000225	Implementación de la Política Pública de Seguridad Vial para el fortalecimiento de herramientas de articulación para la planificación, ejecución y seguimiento de las estrategias orientadas a la seguridad vial de conformidad con el PNSV - Nacional	Gobernanza Cumplimiento de Normas de Seguridad Vial Atención integral de víctimas

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

**b. Avance en la ejecución de cada uno de los pilares estratégicos, programas y acciones que conforman el plan.**

En relación con la ejecución financiera de los recursos asociados al PNSV 2022-2031, se retoma lo relacionado en el punto anterior, indicando que a corte de marzo de acuerdo con los reportes de ejecución de recursos en fiducia se tiene una ejecución de cerca de 344.672 millones de pesos destinados a la implementación y cumplimiento de cada una de las áreas de acción.

**c. Nivel de ejecución de los indicadores generales en el primer año de gobierno.**

De conformidad con la solicitud, a continuación, se relacionan el nivel de ejecución de los indicadores generales con corte al cierre de la vigencia 2024:

**Tabla 2. Nivel de ejecución de los indicadores generales de siniestralidad vial al cierre de la vigencia 2024**

INDICADOR	TIPO	UNIDAD DE MEDIDA	META 2022	META 2023	META 2024	LÍNEA BASE	RESPONSABLE	AVANCE 2024
Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Resultado Final	Tasa	13,6	12,8	12,1	14,2	Observatorio Nacional de Seguridad Vial	15,24
Fallecidos en siniestros viales	Resultado Final	Personas	7015	6675	6371	7.238	Observatorio Nacional de Seguridad Vial	8030
Motociclistas fallecidos en siniestros viales	Resultado Final	Personas	4157	3936	3753	4.324	Observatorio Nacional de Seguridad Vial	4969

Peatones fallecidos en siniestros viales	Resultado Final	Personas	1509	1443	1378	1.552	Observatorio Nacional de Seguridad Vial	1743
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Resultado Final	Personas	460	440	427	466	Observatorio Nacional de Seguridad Vial	391

\* Fuente: Resultados último reporte al cierre de la vigencia 2024

d. Presupuesto destinado por segmento a cada uno de los diferentes actores de tránsito previsto por segmentos en el Plan Nacional de Seguridad Vial

La Agencia Nacional de Seguridad vial cuenta con la definición del PNSV 2022-2031 el cual tiene un horizonte de ejecución de 10 años, y se encuentra conformado por las siguientes áreas de acción las cuales hacen parte de la estrategia para la seguridad vial:

- Infraestructura vial segura
- Velocidades seguras
- Vehículos Seguros
- Atención Integral a Víctimas
- Comportamiento seguro
- Gestión del conocimiento
- Cumplimiento de normas
- Gobernanza

En el marco de estas áreas de acción se definieron un conjunto de 154 acciones que definen la ruta de acción de la ANSV y de otras 8 entidades en materia de seguridad vial, dichas acciones enmarcan a los diferentes actores viales de manera integral, y se pueden consultar en el anexo técnico del decreto 1430 de 2022 *“Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031”*. En este sentido, se informa que el presupuesto de cada proyecto de inversión se asigna en función de cada una de las áreas de acción y no en particular por segmento a cada uno de los diferentes actores de tránsito.

A continuación, se detalla el presupuesto de cada proyecto de inversión y su correlación con las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial:

Tabla 3. Presupuesto de cada proyecto de inversión y su correlación con las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial

Proyecto de Inversión	Presupuesto	Gerente del Proyecto	Area de Acción del Plan Nacional de Seguridad Vial
<b>BPIN 2018011000807</b> - Aplicación de medidas en el comportamiento humano para la movilidad segura nacional	100.850.016.977	Dirección de Comportamiento	Comportamiento seguro
<b>BPIN 202300000000223</b> - Mejoramiento de las habilidades, destrezas, conocimientos y percepciones en seguridad vial de los diferentes actores en la vía en el marco de la corresponsabilidad y la	84.895.066.742		Gobernanza



cultura del autocuidado Nacional			
<b>BPIN 202300000000170 -</b> Implementación de estrategias de comunicación para la apropiación de la cultura ciudadana y corresponsabilidad en la seguridad vial Nacional	49.531.944.388	Oficina Asesora de Comunicaciones	Comportamiento seguro
			Vehículos seguros
			Velocidades seguras
<b>BPIN 2018011000772 -</b> Mejoramiento de los componentes de seguridad vial que constituyen la infraestructura vial, vehículos y el servicio de transporte. Nacional	64.690.084.067	Dirección de Infraestructura y Vehículos	Infraestructura vial segura
			Velocidades seguras
<b>BPIN 202300000000168 -</b> Mejoramiento de los componentes de seguridad vial que constituyen la infraestructura vial y vehículos nacional	78.981.550.838		Vehículos seguros
<b>BPIN 2018011000398 -</b> Desarrollo del sistema de información del observatorio nacional de seguridad vial nacional	24.540.470.167	Dirección del ONSV	Gestión del conocimiento
<b>BPIN 202300000000157 -</b> Fortalecimiento de la generación y transferencia de nuevo conocimiento en materia de Seguridad Vial. Nacional	25.936.389.816		
<b>BPIN 2018011000818 -</b> Fortalecimiento de la capacidad técnica, gestión e implementación de la política pública de seguridad vial nacional	64.364.619.894	Dirección de Coordinación Interinstitucional	Gobernanza
<b>BPIN 202300000000225 -</b> Implementación de la Política Pública de Seguridad Vial para el fortalecimiento de herramientas de articulación para la planificación, ejecución y seguimiento de las estrategias orientadas a la	79.053.240.588	Grupo de Atención a Víctimas	Cumplimiento de normas

seguridad vial de conformidad con el PNSV - Nacional			
--	--	--	--

Proyecto de Inversión	Presupuesto	Gerente del Proyecto	Asignación
BPIN 2018011000399 - Fortalecimiento institucional de la agencia nacional de seguridad vial – ANSV – 2019 Nacional	16.449.600.000	Secretaria General	Gobernanza
BPIN 202300000000218 - Fortalecimiento de la Gestión Institucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial Nacional	18.262.857.148		
BPIN 202300000000169 - Fortalecimiento del diseño, implementación y seguimiento de la Planeación Estratégica Institucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV Nacional	6.063.558.917	Oficina Asesora de Planeación	
		Oficina Asesora Jurídica	
		Control Interno	

Fuente. Reporte PIIP asignación vigencias 2022-2025 por proyecto de inversión.

3. Por favor informar sobre el presupuesto de la entidad:

a. Un histórico del presupuesto desde que fue conformada la entidad hasta el año 2025.

Tabla 4. histórico del presupuesto desde que fue conformada la ANSV hasta el año 2025.

VIGENCIA	LEY	VALOR
2015	1734 de 2014	48.000.000.000
2016	1769 de 2015	54.445.665.831
2017	1815 de 2016	116.647.608.319
2018	1873 de 2017	147.698.562.670
2019	1940 de 2018	162.603.920.121
2020	2008 de 2019	163.436.000.000
2021	2063 de 2020	164.072.828.000
2022	2159 de 2021	144.273.899.105
2023	2276 de 2022	169.976.135.000
2024	2342 de 2023	195.043.065.000
2025	Decreto 1523 de 2024	204.099.794.437

\* Fuente: Sistema de Información Financiera SIIF -Nación

\*\* En ejecución con corte a 08-05-2025

b. La discriminación de este presupuesto según gastos de funcionamiento y de inversión.

Tabla 5. Discriminación del presupuesto de la ANSV según gastos de funcionamiento y de inversión 2015-2025



VIGENCIA	FUNCIONAMIENTO	INVERSIÓN	DEUDA	TOTAL
2015	16.000.000.000	32.000.000.000	0	48.000.000.000
2016	16.445.665.831	38.000.000.000	0	54.445.665.831
2017	17.096.566.298	99.551.042.021	0	116.647.608.319
2018	17.698.562.670	130.000.000.000	0	147.698.562.670
2019	18.667.920.121	143.936.000.000	0	162.603.920.121
2020	19.500.000.000	143.936.000.000	0	163.436.000.000
2021	20.136.828.000	143.936.000.000	0	164.072.828.000
2022	20.565.873.000	123.690.791.105	17.235.000	144.273.899.105
2023	22.703.680.352	147.204.000.000	68.454.648	169.976.135.000
2024	26.774.065.000	168.269.000.000	0	195.043.065.000
2025	29.644.186.000	174.455.608.437	0	204.099.794.437

\* Fuente: Sistema de Información Financiera SIIF -Nación

\*\* En ejecución con corte a 08-05-2025

**c. El porcentaje de ejecución de los recursos de inversión desde que fue creada la Agencia hasta el año 2025.**

A continuación, se relaciona la ejecución presupuestal de los recursos de inversión del 2016-2025:

**Tabla 6. Ejecución presupuestal de los recursos de inversión de la ANSV 2016-2025**

VIGENCIA	APROPIACIÓN DEFINITIVA	VALOR EJECUTADO	% DE EJECUCIÓN*
2015	32.000.000.000	32.000.000.000	100%
2016	37.455.543.342	37.455.543.342	100%
2017	99.551.042.021	99.551.042.021	100%
2018	130.000.000.000	130.000.000.000	100%
2019	143.936.000.000	143.936.000.000	100%
2020	143.936.000.000	143.936.000.000	100%
2021	143.936.000.000	143.936.000.000	100%
2022	123.690.791.105	123.690.791.105	100%
2023	147.204.000.000	147.204.000.000	100%
2024	168.269.000.000	168.269.000.000	100%
2025**	174.455.608.437	104.271.597.903	59.77%

\* Fuente: Sistema de Información Financiera SIIF -Nación. Los recursos se transfieren (SSF) l 100% al Patrimonio Autónomo.

\*\* En ejecución con corte a 08-05-2025

**d. El porcentaje de ejecución de los recursos de funcionamiento desde que fue creada la Agencia hasta el año 2025.**

**Tabla 7. Ejecución presupuestal de los recursos de funcionamiento de la ANSV 2016-2025**

VIGENCIA	APROPIACIÓN DEFINITIVA	VALOR EJECUTADO	% DE EJECUCIÓN*
2015	360.811.218	15.067.770,36	4.18%
2016	15.945.665.831	1.232.009.703,31	7,73%
2017	17.096.566.298	9.699.884.974,18	56,74%

2018	17.698.562.670	15.709.284.103,74	88,76%
2019	18.667.920.121	15.929.828.053,02	85,33%
2020	18.394.000.000	17.807.413.380,53	96,81%
2021	20.136.828.000	18.033.472.761,71	89,55%
2022	20.565.873.000	18.173.313.126,69	88,37%
2023	25.161.680.352	19.192.135.499,60	76,28%
2024	26.774.065.000	22.538.185.069,26	84,18%
2025**	29.644.186.000	9.862.997.774,38	33,27%

\* Fuente: Sistema de Información Financiera SIIF -Nación

\*\* En ejecución con corte a 08-05-2025

**e. Indicar el presupuesto solicitado por parte de la ANSV para la vigencia presupuestal 2025. Indicar también el presupuesto que se destinaría cada una de las direcciones de la Agencia, así como a las áreas de acción y estrategias con enfoque nacional y territorial establecidas en el PNSV. Favor enviar información en formato de datos abiertos y magnéticos.**

Para la vigencia 2025, el detalle del presupuesto fue el siguiente:

**Tabla 8. Presupuesto de la ANSV para la vigencia 2025**

VIGENCIA	FUNCIONAMIENTO	INVERSIÓN	TOTAL
2025	29.644.186.000	174.455.608.437	204.099.794.437

\* Fuente: Sistema de Información Financiera SIIF -Nación

\*\* En ejecución con corte a 08-05-2025

**Tabla 9. Asignación presupuestal de proyectos de inversión de la ANSV según dependencia responsable y área de acción PNSV 2023-2031 (año 2025)**

Dependencia Responsable	Área de acción PNSV 2023-2031	Proyecto de inversión	2025
Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial	Gestión del conocimiento	202300000000157 - Fortalecimiento de la generación y transferencia de nuevo conocimiento en materia de Seguridad Vial Nacional.	13.191.235.115
Secretaría General	Gobernanza	202300000000218 - Fortalecimiento de la Gestión Institucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial Nacional.	9.288.480.171
Dirección de Infraestructura y Vehículos	Infraestructura vial segura Vehículos seguros Velocidades seguras	202300000000168 - Mejoramiento de los componentes de seguridad vial que constituyen la infraestructura vial y vehículos Nacional	39.990.775.419
Dirección de Comportamiento	Comportamiento Seguro	202300000000223 - Mejoramiento de las habilidades, destrezas, conocimientos y percepciones en seguridad vial de los diferentes actores en la vía en el marco de la corresponsabilidad y la cultura del autocuidado Nacional	43.503.030.300
Dirección de Coordinación Interinstitucional	Gobernanza Cumplimiento de Normas de Seguridad Vial Atención integral de víctimas	202300000000225 - Implementación de la Política Pública de Seguridad Vial para el fortalecimiento de herramientas de articulación para la planificación, ejecución y seguimiento de las estrategias orientadas a la seguridad vial de conformidad con el PNSV - Nacional.	40.206.439.316
<b>Total</b>			<b>174.455.608.437</b>

4. La Ley 1843 de 2017 estableció condiciones para el uso de dispositivo electrónicos de control de infracciones (conocidos popularmente como "fotomultas"). Esta Ley fue reglamentada por la ANSV y el Ministerio de Transporte. Indicar:
- a. ¿Cuál es el balance de aplicación de la Ley?

Hasta la fecha, y en aplicación de la Ley 1843 de 2017, las entidades competentes —el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)— han evaluado un total de 1.369 solicitudes de autorización para equipos del Sistema Automático de Sanción Tecnológica (SAST), que contemplaban la instalación de 2.176 equipos. El detalle del estado de los equipos evaluados a la fecha según el departamento del que proviene la solicitud se presenta a continuación:

**Tabla 10. Estado de solicitudes de autorización y evaluación de equipos del Sistema Automático de Sanción Tecnológica (SAST) por departamento**

Etiquetas de fila	Equipos Aprobados	Equipos en Revisión	Equipos no Autorizados
AMAZONAS		-	1
ANTIOQUIA	197	20	188
ATLANTICO	141	8	58
BOGOTÁ D.C	195	32	106
BOLIVAR	39	1	73
BOYACA		2	7
CALDAS	29	-	2
CAUCA	22	3	21
CESAR	33	-	29
CORDOBA	13	-	20
CUNDINAMARCA	31	23	133
HUILA	3	-	8
LA GUAJIRA	1	-	7
MAGDALENA	44	11	67
META	15	-	2
N. DE SANTANDER	58	-	30
NARINO	1	1	19
QUINDIO	1	-	1
SANTANDER	40	14	84
SUCRE	6	-	3
VALLE DEL CAUCA	178	14	141
<b>Total, general</b>	<b>1.047</b>	<b>129</b>	<b>1.000</b>

*Fuente:* Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Del total de 2.176 equipos revisados, se han autorizado un total de 1.047 equipos, se encuentran a la fecha 129 equipos en evaluación por parte de la ANSV y 1.000 equipos no han sido autorizados para su instalación. Es necesario aclarar que las solicitudes

rechazadas pueden ser presentadas nuevamente por los organismos de tránsito, lo que conlleva a que equipos que han sido rechazados inicialmente, hayan sido aprobados posteriormente al cumplirse con los requerimientos técnicos definidos en la normativa aplicable al momento de la radicación de la solicitud.

**b. ¿Se conocen los resultados del número de fotomultas por actor vial?**

La información relacionada con las fotomultas se deben direccionar con la Federación Nacional de Municipios a través del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito - SIMIT -.

**c. ¿Cuántas solicitudes ha recibido la ANSV?**

Desde septiembre de 2020, en aplicación de las Resoluciones No. 20203040011245 de 2020 y la Resolución 181 de 2023, la ANSV ha recibido un total de 999 solicitudes de autorización para Sistemas Automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito. Estas solicitudes han sido radicadas por 69 organismos de tránsito en todo el país.

A continuación, se presenta el detalle de las solicitudes recibidas y los equipos contemplados, organizados según el departamento en el que se encuentran los organismos de tránsito.

**Tabla 11. Detalle de solicitudes y equipos presentados para autorización de Sistemas Automáticos y tecnológicos de detección de infracciones, por departamento**

Departamento	Solicitudes Presentadas	Equipos Presentados
AMAZONAS	1	1
ANTIOQUIA	190	239
ATLANTICO	86	93
Bogotá D.C	83	121
BOLIVAR	92	110
BOYACA	4	9
CALDAS	19	29
CAUCA	15	17
CESAR	25	37
CORDOBA	1	1
CUNDINAMARCA	119	122
HUILA	8	8
LA GUAJIRA	6	6
MAGDALENA	57	71
N. DE SANTANDER	29	42
NARINO	21	21
QUINDIO	2	2
SANTANDER	31	91
SUCRE	6	6
VALLE DEL CAUCA	204	223
<b>Total</b>	<b>999</b>	<b>1.249</b>

*Fuente:* Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

**d. ¿Existe alguna evaluación de impacto de reducción de siniestros?**

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial publicó en 2024, un documento que presenta un análisis realizado sobre la efectividad de los dispositivos de foto-detección o SAST en la reducción de la velocidad del tránsito vial en sus zonas de influencia, como uno de los principales factores de riesgo asociado a la mortalidad vial en Colombia.

El link del documento es el siguiente: <https://ansv.gov.co/sites/default/files/2024-12/Evaluaci%C3%B3n%20Velocidades%20SAST.pdf>

**e. ¿Cómo se ha enfrentado la limitación de su uso como consecuencia de la Sentencia C-038 de 2020 de la Corte Constitucional?**

Si bien la Sentencia C-038 de 2020 emitida por la Honorable Corte Constitucional marcó un hito en la regulación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, esta estableció importantes consideraciones para su uso. La sentencia indicó lo siguiente:

*“...Resaltó la Corte que la declaratoria de inexequibilidad de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria entre el propietario del vehículo y el conductor, prevista en la norma demandada, por las infracciones captadas por medios tecnológicos (fotomultas), no implica que este sistema de detección de infracciones sea inconstitucional y, por lo tanto, puede seguir en funcionamiento...”*

En este sentido, cabe hacer la primera precisión: los dispositivos SAST cuentan con plena validez legal y jurisprudencial. Esta situación ha evolucionado con el tiempo, acompañada de cambios sustanciales en la legislación vigente, dentro de los cuales destacamos los siguientes aspectos:

Ley 2161 de 2021, artículo 10:

*Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:*

- a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,*
- b) Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,*
- c) <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Por lugares y en horarios que estén permitidos,*
- d) <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Sin exceder los límites de velocidad permitidos,*
- e) <Literal CONDICIONALMENTE exequible> Respetando la luz roja del semáforo.*

*La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.*

Con la expedición de la Ley “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, se ratificó la necesidad de generar un nivel de responsabilidad para los propietarios de vehículos que permiten que, a su suerte, sus vehículos transiten por el territorio nacional, estableciéndoles una responsabilidad solidaria en el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el

Código Nacional de Tránsito Terrestre. Esta ley define, en cinco literales, las infracciones en las cuales existe solidaridad entre conductor y propietario como consecuencia de la infracción.

Esta norma fue objeto de control de legalidad por parte de la Honorable Corte Constitucional, que en su revisión validó la necesidad de que las autoridades ejerzan un mayor control sobre las conductas que constituyen infracciones a las normas de tránsito.

En este sentido, la norma continúa vigente y su validez constitucional está respaldada en la Sentencia C-321 de 2022, de la cual destacamos lo siguiente:

*“...La Corte señaló que la disposición objeto de análisis se encontraba conforme al derecho a la presunción de inocencia, porque la sanción al propietario no podrá imponerse de manera automática y por el sólo hecho de que se hubiese expedido un comparendo, sino que, la responsabilidad del propietario deberá probarse y establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional, al que debe ser vinculado el propietario y que debe surtirse en cumplimiento de las garantías propias del debido proceso. Asimismo, indicó que la disposición se encontraba conforme al principio de responsabilidad personal porque la causa de la posible sanción es una omisión imputable al propietario del vehículo que es que este incumpla, de manera culpable, con la obligación de velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las condiciones previstas en los literales a, b, c, d, y e de la disposición.*

*Adicionalmente, la Corte explicó que al establecer la obligación al propietario de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a la condiciones señaladas, concreta y materializa la función social y ecológica de la propiedad, de conformidad con lo consagrado en el artículo 58 de la Constitución Política, ya que garantiza que estos circulen en cumplimiento de las condiciones jurídicas, técnicas y fácticas necesarias para promover la protección del medio ambiente y la seguridad de los transeúntes, conductores y pasajeros*

*Además, frente al incumplimiento de los deberes que la ley impone, para que haya lugar a la sanción, deben respetarse las reglas propias del proceso administrativo sancionatorio, en el cual se garanticen los derechos fundamentales de audiencia, defensa, contradicción y, en general, del debido proceso.*

*En consecuencia, la Corte declaró la exequibilidad del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 por los cargos analizados, y en el caso de los literales c, d y e, fueron declarados exequibles bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del proceso administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa incurrió en las infracciones de tránsito analizadas...”*

Lo anterior nos permite concluir que los dispositivos SAST cuentan con plena validez, como se indicó anteriormente; que existen infracciones a las normas de tránsito que deben ser fiscalizadas y sancionadas de manera indiscutible, debido a la responsabilidad propia y hacia terceros que genera su incumplimiento; y que, finalmente, cualquier duda o cuestionamiento se ha centrado en el proceso contravencional que debe llevar a cabo la autoridad u organismo de tránsito, quien debe garantizar que el ciudadano pueda ejercer su derecho de defensa y contradicción en un proceso justo, respetando el debido proceso.

#### **f. ¿Qué propuesta específica tiene la ANSV para solventar el vacío legal de la sentencia y recuperar el uso sancionatorio de las cámaras?**

Como se indicó anteriormente, tanto la legislación como la postura de la Honorable Corte Constitucional han evolucionado, especialmente en cuanto a la solidaridad entre el propietario y el conductor del vehículo que infringe las normas de tránsito. Por lo tanto, no estamos frente a un vacío legal derivado de la inexequibilidad del parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017.

#### **g. ¿Cuál ha sido la propuesta de la ANSV para darle plena vigencia y para apoyar a los organismos de tránsito territoriales en su autorización?**



En consonancia con lo expuesto y con fundamento en las disposiciones normativas que nos rigen, la Agencia Nacional de Seguridad Vial no solo se encarga de autorizar los dispositivos SAST, sustentados en los criterios técnicos definidos en la Resolución 181 de 2020 emitida por la misma Agencia, sino que también brinda acompañamiento técnico y legal a lo largo de todo el trámite, reglamentado en la Resolución 20203040011245 de 2020 del Ministerio de Transporte. Este acompañamiento está dirigido a cada organismo y autoridad de tránsito que tiene dispositivos en trámite, para asegurar que cumplan con dichas disposiciones.

De igual forma, en coordinación con la Superintendencia de Transporte —que ostenta las facultades de vigilancia, inspección y control conferidas por el presidente de la República como máxima autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte e infraestructura— se han realizado visitas de inspección a las principales ciudades del país donde operan dispositivos instalados, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos normativos aplicables.

Como resultado de los informes presentados por la ANSV, así como de cualquier posible vulneración de derechos de la ciudadanía, la Superintendencia de Transporte ha adoptado medidas administrativas contra organismos y autoridades de tránsito que posiblemente no cumplen con la normatividad vigente.

Estas actuaciones promueven la transparencia en los procesos frente a los ciudadanos y los organismos de tránsito, y buscan que la solicitud de autorización acompañada por la ANSV garantice el cumplimiento del propósito fundamental de los dispositivos: reducir las víctimas fatales y no fatales de siniestros viales en Colombia, y mejorar las condiciones de seguridad vial en los territorios.

**5. Indicar en qué estado se encuentra la reglamentación de tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones, para la imposición de órdenes de comparendo por no contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT y, con el apoyo de la Federación Colombiana de Municipios, en coordinación con cada entidad territorial como indica el Plan Nacional de Desarrollo**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en el marco del proyecto de resolución “*Por la cual se sustituye el Capítulo 8 del Título 7 de la Resolución 20223040045295, y se definen los lineamientos generales y el procedimiento para la autorización de la instalación, operación y renovación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de presuntas infracciones al tránsito para la imposición de órdenes de comparendo y se dictan otras disposiciones*”, incluyó la reglamentación sobre tecnologías destinadas a fortalecer el control, con especial énfasis en la detección de infracciones relacionadas con la ausencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y/o revisión técnico mecánica y emisión de gases contaminantes.

La reglamentación contempla el uso de cámaras con tecnología ANPR (Automatic Number Plate Recognition), las cuales permiten la identificación automática de las placas de los vehículos. A partir de esta identificación, se realiza la verificación en los registros del RUNT, lo que permite establecer la vigencia del SOAT y de la revisión técnico-mecánica, en caso de ser aplicable.

Este proyecto de acto administrativo fue remitido en diciembre de 2024 al Ministerio de Transporte para su respectiva revisión. Adicionalmente, fue socializado con las entidades del sector transporte, con el propósito de lograr su articulación y complementación.

**6. Indique los avances que se tienen en detección de infracciones por otros motivos diferentes al pago del seguro obligatorio, asociados a exceso de velocidad, comparendos, revisión técnico-mecánica, etc.**

Si bien las hipótesis más comunes relacionadas con los siniestros viales están asociadas al exceso de velocidad —lo cual ha motivado la instalación de la mayoría de los dispositivos electrónicos de control en el país—, existen otras conductas que también representan un riesgo para la seguridad vial y que son detectadas mediante estos sistemas.

Entre las conductas que actualmente pueden ser detectadas a través de los dispositivos tecnológicos instalados se encuentran:

- Conducir motocicleta sin observar las normas de tránsito (Código de infracción C24 del CNT).
- Transitar en contravía (Código D03 del CNT).
- No detenerse ante una luz roja o una señal de “PARE” (Código D04 del CNT).
- Conducir sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados (Código D05 del CNT).
- Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces (Código D06 del CNT).
- Conducir sin luces o sin dispositivos luminosos de posición, direccionales o freno (Código D08 del CNT).
- Realizar maniobras altamente peligrosas (Código D07 del CNT).
- Bloquear una calzada o intersección con un vehículo (Código C03 del CNT).
- Transportar pasajeros en el platón de una camioneta tipo pick-up o en la plataforma de un vehículo de carga (Código C03 del CNT).

La detección de estas conductas está limitada por la capacidad tecnológica de los dispositivos en uso por los organismos de tránsito. No obstante, los avances tecnológicos en los últimos años han permitido mejorar la identificación de comportamientos sancionados por el Código Nacional de Tránsito, los cuales representan un riesgo considerable para la seguridad de todos los actores viales, en especial los más vulnerables.

**7. Indicar cuál es el plan de la ANSV y el Ministerio de Transporte para implementar las reducciones de velocidad exigidas en la Ley 2251 de 2022 Ley Julián Esteban". Así mismo, presentar los planes para modificar la señalización e implementar medidas de infraestructura para condicionar a los conductores a reducir la velocidad.**

En cumplimiento de los artículos 12 y 13 de la Ley 2251 de 2022, conocida como la “Ley Julián Esteban”, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) han definido un marco normativo y metodológico para establecer límites de velocidad en el territorio nacional, con el objetivo de mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad.

El principal instrumento normativo para esta implementación es la Resolución 20233040025995 de 2023, mediante la cual se adoptó la *Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas*. Esta resolución tiene carácter obligatorio para todas las autoridades de tránsito del país, tanto en vías urbanas como rurales, y establece:

- Un plazo máximo de 12 meses para aplicar la metodología en vías nuevas o próximas a entrar en operación.
- Un plazo de 5 años para actualizar los límites de velocidad en la red vial existente.
- Que la velocidad máxima permitida en vías urbanas no podrá exceder los 50 km/h, en ningún caso (parágrafo del artículo 2).

La implementación de esta metodología corresponde a las autoridades de tránsito, quienes deben desarrollar cinco etapas según el artículo 3 de la resolución:

1. Identificación de la zona.
2. Caracterización.
3. Estimación del riesgo y definición del límite de velocidad.
4. Análisis de brechas, señalización y establecimiento del límite.
5. Seguimiento y evaluación.

Adicionalmente, el artículo 5 establece que los límites de velocidad deben revisarse y actualizarse al menos cada cinco años, junto con la respectiva modificación de la señalización.

Para asegurar la efectividad de la medida, se contemplan acciones complementarias definidas en el artículo 7 de la misma resolución, como:

- Adaptaciones en la infraestructura vial (p. ej., reductores de velocidad, estrechamientos físicos o visuales, resaltos y mejoras de visibilidad).
- Control y vigilancia con medios tecnológicos o físicos.
- Estrategias de pedagogía, comunicación y cultura vial para promover un cambio de comportamiento entre los usuarios de la vía.

Estas estrategias están articuladas a través de los Planes de Gestión de la Velocidad (PGV), definidos en la Resolución 20233040025895 de 2023, los cuales deben ser formulados e implementados por municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos de categorías especial, I, II y III. Los PGV son instrumentos técnicos y estratégicos que permiten:

- Diagnosticar y gestionar integralmente los factores relacionados con la velocidad.
- Formular acciones en líneas de control, infraestructura, comunicación, pedagogía, gobernanza y evaluación.
- Establecer una hoja de ruta con indicadores de seguimiento y resultados medibles.

La ANSV brinda apoyo técnico a los entes territoriales para la implementación de la metodología de límites de velocidad y la formulación de los PGV. Este acompañamiento incluye la socialización de las resoluciones, asistencia técnica, elaboración de guías metodológicas y realización de capacitaciones. Como resultado, hasta la fecha, se ha brindado asistencia técnica a 2.870 profesionales de 23 departamentos del país.

Asimismo, desde la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la ANSV, y en cumplimiento de la Ley 2251 de 2022, se adelantan estrategias para consolidar criterios técnicos orientados al desarrollo de una infraestructura vial segura. Estos criterios consideran la gestión de la velocidad en todas las etapas de los proyectos viales: planeación, diseño, construcción y operación, permitiendo un seguimiento efectivo y promoviendo un sistema vial seguro, especialmente para los actores más vulnerables.

En este marco, la ANSV ha desarrollado y actualizado criterios técnicos como los contenidos en el Manual de Señalización Vial. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial, adoptado mediante la Resolución 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024 del Ministerio de Transporte. Este manual incorpora consideraciones específicas sobre la gestión de la velocidad como eje central en los proyectos de infraestructura y señalización vial segura.

**8. Indicar cual ha sido el avance en la regulación y uso obligatorio de los sistemas de retención infantil para menores de 12 años. Adicionalmente, exponer su opinión frente a las iniciativas legislativas que se han radicado sobre el tema.**

En 2022, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), a través de la Dirección de Infraestructura y Vehículos, finalizó el Análisis de Impacto Normativo (AIN) sobre sistemas de retención infantil. En este documento técnico se propuso como alternativa la adopción de requisitos internacionales de desempeño, específicamente los establecidos por las Naciones Unidas y el estándar americano FMVSS para este tipo de productos. En junio de 2022, el Grupo de Mejora Regulatoria del Departamento Nacional de Planeación emitió concepto favorable sobre la metodología desarrollada en dicho AIN.

Como resultado del análisis, la Dirección de Infraestructura y Vehículos elaboró un proyecto de reglamento técnico, plasmado en una resolución, que establece los requisitos que deben cumplir los sistemas de retención infantil, así como las alternativas que tiene el productor para demostrar su cumplimiento con miras a su comercialización en el país.

Tanto el AIN como el proyecto de reglamento técnico, como los respectivos soportes fueron enviados al Ministerio de Transporte en marzo de 2023 para continuar con el proceso regulatorio.

Sin embargo, debido a la política de seguridad vehicular establecida por la Ley 2251 de 2022, el Decreto 1430 de 2022 y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 (PNSV), así como al desafío que representa para las entidades y la industria la adopción de estándares internacionales, varios AIN y proyectos de reglamentos técnicos enviados por la ANSV al Ministerio de Transporte no han podido entrar en vigor. Esto ha conllevado a que su implementación se haya prorrogado en varias ocasiones mediante resoluciones emitidas por dicha cartera en 2022.

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte está definiendo la aplicación de esta política, que es transversal para todos los requerimientos de desempeño que se quieran implementar a través del PNSV.

Actualmente, el Ministerio de Transporte se encuentra definiendo la aplicación de esta política transversal, que impacta todos los requerimientos de desempeño contemplados en el PNSV. Una vez esta política esté formalmente definida, será posible continuar con el proceso regulatorio para la expedición del reglamento técnico sobre sistemas de retención infantil, así como de otros sistemas y componentes vehiculares incluidos en el PNSV.

Por otro lado, en el marco de sus competencias, la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la ANSV ha participado activamente frente a las iniciativas legislativas (PL 206/2023 Senado - PL 057/2024 Senado) radicadas sobre los sistemas de retención infantil, presentando sugerencias y propuestas al articulado, con el fin de fortalecer técnicamente su contenido y asegurar la viabilidad de su implementación en el contexto nacional. Sugerencias y propuestas como las siguientes:

- Incluir definiciones respecto a sistemas reforzados de retención infantil y sistemas de sujeción infantil
- Especificar el uso obligatorio de los sistemas de retención infantil y sistemas reforzados de retención infantil para niños, niñas y adolescentes hasta que el menor alcance una estatura de 150cm, momento en el cual se puede hacer uso adecuado del cinturón.
- Incluir que los sistemas de retención infantil se encuentren instalados mediante los sistemas de sujeción infantil (anclajes) destinados en el vehículo o mediante el cinturón de seguridad
- La orientación del sistema de retención infantil para menores de 15 meses sea en sentido contrario a la marcha del vehículo.
- Las condiciones y características de uso en los diferentes servicios de transporte y clase de vehículos, así como el desempeño del sistema de retención infantil o sistemas de retención infantil reforzados deben ser reglamentados por el Gobierno Nacional
- El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a dos (2) años a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes
- El Ministerio de Transporte deberá reglamentar lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil y Sistemas de Retención Infantil Reforzados en cuanto a condiciones y características de uso y desempeño en el término de un año
- Ajustar la sanción para el uso de sistemas de retención infantil hasta los 150 cm e incluir una sanción relacionada con la orientación del sistema de retención infantil para el caso de transporte de niños o niñas menores de 15 meses

**9. El licenciamiento es importante para asegurar que las personas tengan las condiciones para conducir automóviles y motocicletas, Indicar:**

**a. ¿Qué iniciativas ha propuesto e implementado la ANSV para fortalecer el licenciamiento?**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha participado activamente en el Proyecto de Ley 058 de 2024, "Por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual".

Este proyecto tiene como objetivo garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los usuarios del sistema de tránsito y transporte terrestre, bajo el enfoque de Sistema Seguro. Da prioridad a los jóvenes entre los 18 y 28 años que tramitan por primera vez una licencia de conducción, regulando de manera gradual el proceso de sanción por puntos y estableciendo un sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles.

Actualmente, este proyecto se encuentra pendiente de fijar fecha para su segundo debate en la Cámara de Representantes. Se adjunta informe de ponencia para su conocimiento.

**b. ¿Existen planes para las pruebas prácticas de manejo?**

En la Resolución 9425 del 2022, la cual modifica y adiciona la resolución 3245 de 2009, por la cual se reglamenta el decreto 1500 de 2009 y establece los requisitos de habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística, se establece la intensidad horaria en las prácticas de manejo, de la siguiente forma:

A continuación, se presenta tabla con intensidad horaria para las clases de teoría y práctica:



Tabla 12. Intensidad horaria para clases teóricas y prácticas según la Resolución 9425 de 2022 sobre habilitación de Centros de Enseñanza Automovilística

Categoría	Tipo de Vehículo	Horas Teoría	Horas Práctica Taller	Horas Práctica Manejo	Total
A1	Motocicletas hasta de 125 c.c. de cilindrada.	25	3	8	36
A2	Motocicletas, motociclos y mototriciclos de más de 125 c.c. de cilindrada.	25	3	15	43
B1	Automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses de servicio particular.	25	5	20	50
C1	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses para el servicio público.	30	5	30	65

Prerrequisito	Para obtener	Tipo de Vehículo	Horas Teoría	Horas Práctica Taller	Horas Práctica Manejo	Total
B1 C1	B2	Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio particular.	20	10	15	45
C1	C2	Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio público.	20	10	15	45
B2 C2	B3	Vehículos articulados de servicio particular.	30	15	20	65
C2	C3	Vehículos articulados para el servicio público.	30	15	20	65

Así las cosas, en la tabla anterior se señala la intensidad horaria de talleres prácticos y de manejo práctico que debe realizar los aspirantes a obtener la licencia de conducción o su recategorización según la categoría a obtener.

**c. ¿Existen planes para implementar la licencia de novatos, de forma que los conductores tengan un periodo de conducción supervisada y con restricciones mientras adquieren las habilidades para tener uso completo de los vehículos?**

La ANSV ha participado de manera activa con estudios técnicos, investigaciones y documentos de análisis en el Proyecto de Ley 058 de 2024, *“Por el cual se dictan normas para garantizar el derecho a la seguridad, integridad y vida de los jóvenes en las vías de Colombia mediante la creación del Sistema de Sanción por Puntos y del Sistema de Licenciamiento Gradual”*

Este proyecto tiene como objetivo garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los usuarios del sistema de tránsito y transporte terrestre, bajo el enfoque de Sistema Seguro. Da prioridad a los jóvenes entre los 18 y 28 años que tramitan por primera vez una licencia de conducción, regulando de manera gradual el proceso de sanción por puntos y estableciendo un sistema de licenciamiento gradual para conductores noveles.

Entregando el documento técnico que contiene los estudios correspondientes al análisis del comportamiento humano en las vías en sus diferentes edades, el cual presenta un diagnóstico producto de la investigación en el que se analizó los conductores reincidentes en siniestros viales noveles en su licenciamiento y en factores de edad. Se anexa documento de informe de ponencia para segundo debate.

**10. Precisar cuáles son las acciones previstas para la protección integral de los usuarios de motocicletas, incluidos los niños, niñas y adolescentes, y cuál es**



### la posición técnica de la ANSV frente a la regulación del transporte de niñas y niños en estos vehículos.

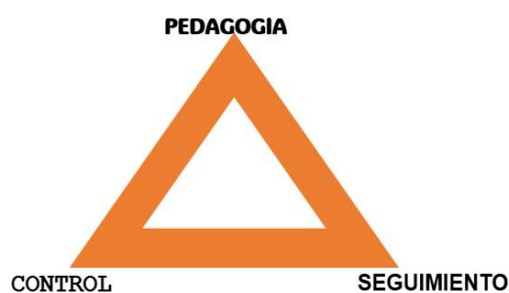
Una de las principales acciones implementadas es la articulación con la Superintendencia de Transporte para mejorar los procesos de inspección y vigilancia al control de organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito. En este contexto, se destacan dos importantes iniciativas:

#### Estrategia de intervención a municipios

En el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031 y dando cumplimiento al artículo 178 del Plan Nacional de Desarrollo, es necesario responder al cumplimiento de las acciones formuladas en la política pública para establecer una ruta de acción que, a corto plazo, dé respuesta eficaz a la transformación de hábitos, actitudes y comportamientos que ponen en riesgo la vida de los actores viales en el espacio público. Por ello, desde 2023 se ha implementado, en articulación con la Superintendencia de Transporte, la “Estrategia de Intervención a Municipios”, un programa que ha permitido mejorar la gestión de los organismos de tránsito, buscando generar acciones articuladas de pedagogía, control y seguimiento. Este programa se ha implementado en ciudades con altas tasas de mortalidad, así como en ciudades con datos críticos absolutos de cifras de muertes.

La estrategia fue diseñada en conjunto con las Direcciones Técnicas de la ANSV, estableciendo articulación entre la pedagogía, el control y el seguimiento en las intervenciones realizadas a los municipios priorizados. A continuación, se detalla el objetivo principal de cada eje señalado en el desarrollo de las actividades:

Figura 1. Ejes de la estrategia de intervención a municipios



- **Pedagogía:** Acciones territoriales enfocadas en construir una cultura de seguridad vial desde la institucionalidad, con la participación de todos los actores viales del territorio priorizado, con el fin de establecer un mapa de riesgos y un plan de acción que permita a la ANSV intervenir puntos críticos en sitios priorizados.
- **Control:** Intervención interinstitucional orientada a identificar y gestionar las causas de la ineficacia operativa y administrativa, reflejadas en la poca efectividad de los controles, así como en la gestión ineficiente de comparendos impuestos a infractores. A mayor eficiencia en la gestión de comparendos impuestos, menor tasa de muertes por siniestros.
- **Seguimiento:** Formulación de un diagnóstico y un plan de mejoramiento acordado con el ente territorial para el sostenimiento de acciones encaminadas a la prevención de siniestralidad, no solo desde la gestión administrativa y operativa, sino también desde las tácticas de intervención en puntos críticos y de pedagogía

con todos los actores viales. Este proceso es articulado con la Superintendencia de Transporte.

Desde 2023 hasta abril de 2025 se han intervenido 43 municipios.

### Visitas preventivas a Centros de Enseñanza Automovilística

Sumado a esta acción, y en el marco del convenio derivado 007-2023 cuyo objeto es "aunar esfuerzos entre la ANSV y la Superintendencia de Transporte para adelantar acciones que permitan recolectar información y desarrollar líneas de acción para mejorar el servicio de los CEAs, así como de las empresas obligadas a implementar planes estratégicos de seguridad vial". Con base en los análisis realizados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), se han programado visitas de inspección, vigilancia y control a los CEAs y otros Organismos de Apoyo al Tránsito (OAT). Estas visitas buscan verificar el cumplimiento de estándares normativos en infraestructura, pedagogía, idoneidad del personal y calidad de la formación impartida.

Estas visitas no solo tienen como objetivo garantizar que las instituciones formadoras cumplan con los requisitos establecidos, sino también identificar oportunidades de mejora que contribuyan a fortalecer la seguridad vial en el país. De esta manera, se asegura que los conductores formados en estos centros adquieran no solo las competencias necesarias, sino también una conciencia de responsabilidad en el uso de las vías.

A la fecha, se han visitado 71 CEAs en los departamentos de Bogotá, Antioquia, Atlántico, Valle del Cauca, Cundinamarca, Norte de Santander, Chocó, Magdalena, Meta y Cauca.

Dentro de estas visitas se incluyen temas como:

- **Componente jurídico:** Permite evaluar aspectos como la existencia legal del organismo, la actualización de sus registros, el estado de la gestión documental, el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad vial (PESV) y el uso del sistema de registro institucional VIGÍA. Además, se identificaron posibles alertas jurídicas y se establecieron líneas para determinar si los OAT requieren acompañamiento, acciones de mejora o apertura de investigación.
- **Componente pedagógico:** Se centró en la verificación de condiciones locativas del aula, cumplimiento de horarios, estructura curricular, aplicación de saberes esenciales y específicos, y actualización del personal docente. A través de la Ficha Técnica Pedagógica aplicada en los CEAs visitados, se recolectó información estructurada para caracterizar los procesos formativos e identificar necesidades de asistencia técnica pedagógica.

Con relación a los NNA, se ha implementado la Estrategia Integral de movilidad Escolar Segura.

### Estrategia integral de movilidad escolar segura

Esta estrategia comprende la ejecución de diferentes acciones contractuales, de asistencia técnica y capacitaciones a las instituciones educativas de preescolar, básica y media, para que estructuren, implementen y hagan seguimiento a los Planes de Movilidad Escolar (PME) con énfasis en educación vial. Estos PME son instrumentos de planeación y gestión participativa sobre toda la gestión integral de seguridad vial con enfoque de sistema seguro, para prevenir siniestros viales y promover una cultura vial segura en las comunidades educativas.

En este marco, y en ejecución del Contrato Interadministrativo 009 de 2024, cuyo objetivo es “*desarrollar una estrategia integral de promoción de la seguridad vial escolar y de NNA en los municipios priorizados por la ANSV*”, se ha desarrollado la estrategia “Educación Vial para la Vida”, logrando 144 planes de movilidad escolar con énfasis en educación vial en 50 municipios de 23 departamentos, la promoción de 8 caminos seguros al colegio como estrategia de movilidad activa para el transporte escolar dirigida a niños y peatones en 4 municipios, conformando 8 redes protectoras en entornos escolares, intervenciones de urbanismo táctico, y cerca de 11.500 viajes realizados de la casa al colegio y de regreso, incluidas salidas pedagógicas. A través del Componente Caminos Seguros al Colegio se benefician más de 240 NNA en 8 instituciones educativas de Cali, Medellín, Pasto e Ibagué.

De esta manera, se evidencia la posibilidad de una modalidad de transporte escolar sostenible, que reemplaza el uso de la motocicleta y genera aprendizajes y fortalecimiento técnico para que desde los municipios se consideren estrategias o modalidades de transporte escolar caminando como alternativa segura y pedagógica.

En el marco de las acciones de prevención, se ha implementado el programa Motodestrezas.

### **Motodestrezas**

Este programa de formación para motociclistas se ha implementado desde 2022 hasta la fecha, con el objetivo de fortalecer conocimientos, habilidades y destrezas en la conducción de motocicletas mediante dos modalidades: capacitación y sensibilización. La capacitación consta de cuatro módulos (tres prácticos y uno teórico), cada uno de una hora, en los que se abordan temas relacionados con la conducción segura y el reconocimiento del vehículo desde un enfoque de vulnerabilidad y corresponsabilidad. La sensibilización consiste en intervenciones en vía o ferias, no mayores a 30 minutos, en las que se tratan factores de riesgo del entorno, uso de elementos de protección personal y simulación de conducción acorde con las condiciones específicas del territorio.

Los motociclistas que completan la capacitación (4 módulos) reciben una constancia de asistencia, una cartilla digital con los contenidos vistos, y la oportunidad de participar en sorteos para ganar chalecos reflectivos tipo arnés y cascos protectores certificados. En la modalidad de sensibilización, previa solicitud de las entidades o autoridades, los participantes interactúan con simuladores de conducción y tienen la misma posibilidad de participar en sorteos por un chaleco reflectivo tipo arnés y un casco protector certificado.

La estrategia se encuentra dirigida a motociclistas que hacen uso de la motocicleta por motivos laborales, transporte u ocio, además de aquellos que hacen parte de organismos de tránsito, entidades públicas, privadas, sector empresarial y académico, clubes, asociaciones o agremiaciones de motociclistas o cualquier ciudadano que la utilice para sus desplazamientos cotidianos.

Esta estrategia está dirigida a motociclistas que usan la motocicleta por trabajo, transporte u ocio, así como a miembros de organismos de tránsito, entidades públicas y privadas, asociaciones o agremiaciones de motociclistas y cualquier ciudadano que utilice motocicleta para desplazamientos cotidianos.

En el marco de una evaluación de impacto de la primera versión del programa Motodestrezas, realizado en 2022, se puede decir que el programa se desarrolló bajo una modalidad de formación integral que combinó módulos teórico-prácticos, basados en los lineamientos de la Carta Iberoamericana sobre licencias de conducción. Los participantes fueron evaluados al inicio y al final del proceso, lo que permitió medir su progreso y ajustar

las acciones pedagógicas según las necesidades identificadas, con el objetivo de que los motociclistas aplicaran los conocimientos en su conducción diaria.

Durante esta primera fase, Motodestrezas benefició a 75,013 motociclistas en diferentes regiones del país. La evaluación mostró resultados significativos en el componente teórico, evidenciándose aumentos importantes en el porcentaje de respuestas correctas en áreas clave: 19% en identificación de riesgos, 22% en uso adecuado del casco, 41% en reconocimiento de factores de riesgo del entorno y 38% en técnicas de frenado de emergencia.

Tabla 13. Resultados valoración componente teórico - Motodestrezas 2022

Teórica	Aspecto evaluado	Incremento - Mejora
	Identificación de riesgos	19%
	Uso del casco	22%
	Factores de riesgo	41%
	Alcohol y conducción	33%
	Infracciones	19%
	Hacerse visible	29%
	Condiciones de circulación	22%
	Revisión preoperacional	35%
	Velocidades seguras	31%
	Técnicas de frenado	38%

En el componente práctico también se registraron avances importantes, como el incremento del 63% al 100% en la correcta realización del ejercicio de equilibrio y del 88% al 96% en la maniobra de frenado de emergencia. Estos resultados demuestran una mejora significativa en las habilidades de conducción de los participantes.

Tabla 14. Resultados valoración componente práctico - Motodestrezas 2022

Práctica	Aspecto evaluado	Valoración Inicial	Valoración Final
	Equilibrio <small>Porcentaje de aprobados en la maniobra</small>	63 %	100 %
	Proyección de mirada <small>Porcentaje de aprobados en la maniobra</small>	76 %	98 %
	Frenado de emergencia <small>Porcentaje de aprobados en la maniobra</small>	88 %	96 %

Además de las sesiones de formación, Motodestrezas implementó estrategias de seguimiento para reforzar los aprendizajes adquiridos. Entre estas acciones se incluyeron el envío de mensajes mensuales sobre seguridad vial a los teléfonos móviles de los participantes, y la distribución de guías digitales con información clave, buscando garantizar que los conocimientos impartidos trascendieran el aula y se convirtieran en hábitos permanentes.

En lo que respecta a los resultados preliminares del programa en su segunda versión, actualmente en ejecución, se ha realizado un análisis de las cifras de siniestralidad en los departamentos en los cuales se está ejecutando el programa, allí se ha encontrado índices de variación porcentual de motociclistas fallecidos entre el 2023 y 2024.

Durante el periodo de 2024 se capacitaron 56 000 motociclistas y se sensibilizó a 230 000 actores viales. Las actividades alcanzaron 535 municipios ubicados en 24 departamentos del país, en los cuales se entregaron 30 000 cascos certificados y 190 000 cintas reflectivas.

La operación del programa se desarrolló con 28 equipos de formación compuestos por un instructor de motociclismo y personal de apoyo logístico. Estos equipos trabajaron bajo dos modalidades: una capacitación intensiva de cuatro horas y jornadas de sensibilización directamente en la vía. En total, la cobertura llegó a 24 de los 32 departamentos colombianos.

En términos de impacto sobre la siniestralidad, la variación porcentual de fallecidos en motocicleta entre 2023 y 2024 muestra la siguiente información: Norte de Santander (-16,20 %), Atlántico (-14,50 %), Santander (-13,22 %), Tolima (-13,21 %), Caquetá (-12,31 %), Risaralda (-12,22 %), Cesar (-11,76 %), La Guajira (-11,48 %), Magdalena (-8,57 %), Cauca (-7,49 %), Córdoba (-4,31 %), Cundinamarca (-3,06 %), Bolívar (-2,09 %), Valle del Cauca (-1,76 %), Nariño (-1,32 %), Huila (-1,26 %) y Antioquia (-1,16 %).

Tabla 15. Siniestralidad vial en motociclistas  
Variación porcentual sobre el número de fallecidos

Departamento	Variación 2023 (Sin motoD) a 2024 (Con MotoD)	Variación víctimas
Norte Santander	-16,20%	29
Atlántico	-14,50%	27
Santander	-13,22%	39
Tolima	-13,21%	28
Caquetá	-12,31%	8
Risaralda	-12,22%	11
Cesar	-11,76%	26
La Guajira	-11,48%	7
Magdalena	-8,57%	15
Cauca	-7,49%	14
Córdoba	-4,31%	10
Cundinamarca	-3,06%	11
Bolívar	-2,09%	4
Nariño	-1,32%	2
Huila	-1,26%	3
Antioquia	-1,16%	2
Valle Del Cauca	-1,76%	9
Casanare	2,14%	3
Caldas	4,76%	4
Meta	10,05%	22
Sucre	12,22%	11

Putumayo	18,29%	15
Quindío	19,30%	11
Boyacá	20,37%	22

*Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)*

Como se puede observar, 16 departamentos de los 24 que están dentro del alcance del programa que se implementó durante 2024, están presentando, con corte al 31 de diciembre del 2024, una disminución de fatalidades del actor vial motociclista comparados con el 2023.

Norte de Santander, Atlántico, Santander y Tolima tuvieron una disminución del -16,20%, -14,50%, -13,22% y -13,21% respectivamente, posterior a la implementación del programa y comparando con el 2023.

Se evidencia entonces que se ha presentado una reducción de los siniestros viales con víctimas fatales desde el inicio de la implementación del programa en territorio, y se evidencian cifras positivas para el periodo 2024. Cabe mencionar que la consecución de esta contención y disminución de motociclistas fallecidos es el resultado de la conjunción de actividades que la Agencia Nacional de Seguridad Vial y entidades municipales y regionales, han implementado en territorio y en donde el programa Motodestrezas ha podido brindar un apoyo en la formación de los actores viales vulnerables.

Finalmente, con relación al uso de la moto por parte de NNA, se considera que, 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.

De acuerdo con reportes internacionales, las niñas, los niños y los adolescentes son especialmente vulnerables en la vía. Esta vulnerabilidad se explica tanto por el modo de transporte que utilizan como por características propias de cada etapa del ciclo vital: en la infancia están iniciando su movilidad y en la adolescencia comienzan a desplazarse de forma independiente, sin haber completado aún su desarrollo físico. Además, están aprendiendo a percibir el riesgo y su campo visual es más reducido, mientras que la capacidad de tomar decisiones y de interpretar señales, códigos urbanos y normas de convivencia social aún se encuentra en consolidación. Su desarrollo cognitivo implica también que deben ir aprendiendo a interactuar con los demás actores viales y a decodificar los múltiples estímulos del espacio público. En la primera infancia, en particular, pueden presentar dificultades para interpretar señales y sonidos, lo cual afecta su apreciación de la proximidad, la velocidad y la dirección de los vehículos en movimiento (Organización Mundial de la Salud – OMS, 2015).

Las condiciones de vulnerabilidad varían según la edad, el sexo/género, la raza, la etnia, la situación económica de la familia y el origen urbano o rural. No obstante, la relación entre estas condiciones y los efectos de un siniestro no es simple ni unidireccional: la pobreza, por ejemplo, incrementa el riesgo de sufrir lesiones, pero a su vez, la ocurrencia de un siniestro grave puede agravar la situación económica de las familias, actuando como una “trampa de pobreza” (OPS).

Una de las principales razones por las que niños y adolescentes viajan en motocicleta es la falta de otras alternativas de transporte, sobre todo en zonas rurales donde el servicio de transporte público es escaso o limitado. Así, muchas familias optan por la motocicleta para acceder a la escuela, centros de salud u otras actividades sociales y económicas. En ciertos países, quienes tienen menos de 16 años solo pueden usar ciclomotores o “mopeds” a



partir de una edad mínima; para edades inferiores, no se permite el desplazamiento en ningún tipo de motocicleta.

Aunque en un siniestro de motocicleta tanto adultos como menores corren el riesgo de ser expulsados del vehículo, los niños sufren consecuencias más graves debido a su fragilidad física y a un desarrollo anatómico incompleto. Arbogast et al. (2003) señalan que el cerebro, el cráneo y la columna cervical de los niños son más frágiles: su cabeza representa una proporción mayor de su cuerpo, sus músculos y huesos están menos desarrollados y sus vértebras son más cartilaginosas. Esto eleva el riesgo de lesiones severas incluso cuando llevan casco. Asimismo, su incapacidad para sostenerse con firmeza, su estatura reducida y la falta de desarrollo del tórax y el abdomen los hace más propensos a sufrir lesiones internas, por lo que transportar a niños pequeños en motocicleta representa un peligro significativo para su salud.

### Posición frente a las medidas de restricción

En atención a lo señalado previamente, la ANSV reconoce, con base en los datos de siniestralidad y en estudios internacionales, que la movilidad en motocicleta implica un riesgo particular debido tanto a las características propias de este medio de transporte como a las condiciones específicas de niñas y niños. En relación con posibles regulaciones sobre el transporte de esta población vulnerable en motocicleta, la Entidad valora y analiza las medidas legislativas o normativas que buscan proteger a este grupo, incluyendo el control, la fiscalización y el desarrollo de alternativas de transporte con un enfoque territorial.

Durante la evaluación de estas medidas restrictivas, y conforme al estudio de la Organización Mundial de la Salud titulado “Desarrollo infantil y seguridad en motocicleta” (2015), dichas restricciones deben complementarse con el desarrollo de medios alternativos de transporte que consideren las condiciones socioeconómicas de la población y que garanticen, en todo caso, el acceso de los niños, niñas y adolescentes a servicios educativos, de salud, recreativos y otros, mediante medios seguros.

Además, se remite una recomendación del estudio “Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicletas en América Latina”, elaborado por la Fundación Gonzalo Rodríguez en colaboración con la Fundación UPS, CAF — Banco de Desarrollo de América Latina, el Banco Mundial y el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). Este análisis, que evaluó las condiciones de seguridad vial de niños, niñas y adolescentes en varios países, concluye lo siguiente para aquellos países y ciudades que no contemplan el traslado de niños en motocicleta en sus reglamentaciones de tránsito:

“(…)

*c. Dado que no existe una convención respecto a la edad o altura mínima requerida para transportarse en motocicleta, se alienta a que se tome como referencia otro elemento de seguridad de las motocicletas como es el posapié. Así, sería conveniente requerir que los ocupantes niños tengan la altura suficiente para poder utilizarlo, como elemento complementario de seguridad. Otros elementos de seguridad como la utilización de ropa de alta visibilidad, y las luces encendidas en todos los horarios son medidas que se aconseja incluir en las reglamentaciones.*

(…)”

### Piloto de alternativa de transporte escolar en vehículos tipo Motocarro.

Motivados por lo anteriormente expuesto y, en particular, por las recomendaciones de buscar alternativas que brinden mejores condiciones de seguridad vial en territorios sin oferta de transporte público colectivo o privado escolar, la Dirección de Comportamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en conjunto con la Cámara de Motociclistas de la ANDI y la ensambladora Grupo UMA, están llevando a cabo las gestiones necesarias para implementar un piloto de transporte escolar en motocarro en los municipios de Urrao (Antioquia) y San Alberto (Cesar). La selección de estos municipios se basó en una matriz multicriterio que relacionaba la morbilidad de niños, niñas y adolescentes en motocicleta, el número de sedes educativas, la existencia de empresas legalmente constituidas de transporte en motocarro y la disposición de las administraciones locales para adelantar este proceso.

Este piloto tiene el siguiente alcance:

1. Seleccionar a 12 estudiantes (6 por municipio) que actualmente se mueven en motocicleta para que en el periodo del piloto puedan transportarse en un motocarro en sus desplazamientos hogar - Institución educativa – Casa.
2. Acondicionar 4 motocarros (2 por municipio) para que ofrezcan mejores condiciones de seguridad a los NNA que se transporten en el mismo
3. Capacitar a los conductores de las empresas de transporte en motocarros en temáticas asociadas al transporte de NNA en motocarro.
4. Monitorear durante cuatro (4) meses los indicadores de seguridad vial, eficiencia y percepción asociados a los viajes en motocarro.
5. Emitir un documento final que describa la experiencia y relacione los resultados objetivos para que posteriormente se avance en la revisión normativa correspondiente a la habilitación o restricción del transporte escolar en motocarro como alternativa al transporte de NNA en motocicleta.

### Obras por la vida

El Programa Obras por la Vida (OPV) es una iniciativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) que se enfoca en implementar medidas de seguridad vial para mejorar la seguridad en puntos críticos, identificados a partir del análisis de datos proporcionados, entre otros, por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).

A través de este programa se llevarán a cabo diversas acciones específicas para la protección integral de niños, niñas y adolescentes. Se estima que aproximadamente 64 de las 163 intervenciones proyectadas a nivel nacional estarán dirigidas a este grupo vulnerable. Estas acciones incluyen la adecuación de pasos peatonales seguros, la instalación de señalización adecuada, la implementación de reductores de velocidad y la mejora de los espacios destinados a la movilidad no motorizada, con el fin de garantizar entornos viales más seguros para los menores.

11. **Con el objetivo de gestionar integralmente la velocidad en el país y disminuir las fatalidades y lesiones graves asociadas a este factor de riesgo, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) expidió las resoluciones número 20233040025995 y 20233040025895, la primera para establecer velocidad límite en las vías colombianas y la segunda para reglamentar la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios distritos, áreas metropolitanas y departamentos de categoría especial 1, 2 y 3. Con relación a esto:**

**a. Qué acciones de publicidad se han implementado para concientizar sobre el cambio en los límites de velocidad producto de la Resolución 20233040025995.**

Se han desarrollado diversas acciones de comunicación y publicidad para sensibilizar a la población sobre los cambios en los límites de velocidad y promover una conducción segura. Estas acciones incluyen:

**Programas con componente de velocidad segura:**

- Acciones por la Vida
- Educación Vial para la Vida
- Intervenciones en Municipios Priorizados – componente de control y pedagógico
- Motodestrezas

**Campañas de sensibilización realizadas:**

- No Tenía que Pasar
- Baja la Velocidad
- Plan 365
- Semana Santa
- Puntos Seguros

**Difusión en redes sociales:**

Se han realizado múltiples publicaciones y contenidos audiovisuales en plataformas como Instagram para llegar a diversos públicos. Algunos ejemplos incluyen:

- <https://www.instagram.com/reel/DIq5Esjx10u/?igsh=NnhtN2RiaTY2YWhv>
- <https://www.instagram.com/reel/DIoQgbQxRjd/?igsh=MXNrBmFodnZmNmNk>
- <https://www.instagram.com/reel/DIhqmJKpWA-/igsh=NTZnMXcwMDJoNnRv>
- [https://www.instagram.com/p/DIq--9KtOAU/?img\\_index=1&igsh=MTI3NmJ4ejFqZnhqdQ==](https://www.instagram.com/p/DIq--9KtOAU/?img_index=1&igsh=MTI3NmJ4ejFqZnhqdQ==)

**Documentos publicados para soporte y consulta:**

- [Guía de Control en Velocidad](#)
- [Publicación oficial sobre la gestión de velocidad](#)
- [Campaña "No Tenía que Pasar" \(14-08-2023\) en alianza con Bloomberg y Secretarías de Movilidad de Cali y Bogotá](#)

**b. Señalar el número de distritos, municipios categoría especial, 1, 2 y 3 que han implementado la metodología consagrada en la Resolución 20233040025995.**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha promovido activamente la aplicación de la metodología para la determinación de límites de velocidad establecida en la Resolución 20233040025995, exigiendo su uso como insumo técnico en los procesos de aprobación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones por exceso de velocidad.

De acuerdo con el artículo 2 de dicha resolución, su aplicación es obligatoria en todo el territorio nacional y debe ser adoptada por las autoridades de tránsito competentes en vías

urbanas, municipales, departamentales y nacionales, especialmente cuando se definan límites de velocidad diferentes a los generales establecidos en los artículos 106 y 107 del Código Nacional de Tránsito.

Durante 2024, como resultado de la gestión adelantada por la ANSV, aproximadamente 44 municipios han aplicado esta metodología en el marco del proceso de evaluación técnica para la aprobación de cámaras de fotodetección. Es importante aclarar que no todas las cámaras aprobadas están destinadas al control de velocidad, por lo que la metodología se ha implementado únicamente en aquellos casos donde la velocidad es un parámetro de control.

Un caso destacado es el del Distrito Capital de Bogotá, que ha adoptado la metodología para definir límites de velocidad coherentes con sus entornos urbanos, priorizando la protección de los usuarios más vulnerables de la vía.

Sin embargo, se ha evidenciado que la mayoría de las entidades territoriales aún continúan utilizando como única referencia normativa lo dispuesto en la Ley 2251 de 2022, en relación con los límites generales para zonas urbanas y rurales.

**c. Indicar qué acciones de acompañamiento técnico con las entidades territoriales obligadas a implementar los planes de gestión de la velocidad piensan ser llevadas a cabo por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Indicar bajo qué criterios se van a priorizar dichas entidades territoriales.**

Desde la expedición de la Resolución 20233040025895 de 2023, “Por la cual se reglamenta la implementación de los Planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos” la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha socializado e iniciado un proceso sistemático de contacto con las entidades territoriales responsables de formular y adoptar su Plan de Gestión de la Velocidad (PGV), mediante el envío de comunicaciones formales solicitando información sobre el estado de avance en la formulación de dichos planes, así como ofreciendo asistencia técnica especializada.

Con base en las respuestas recibidas, se ha estructurado un cronograma de asistencias técnicas que se está ejecutando en fases. Estas asistencias se enfocan en acompañar a las entidades durante las etapas de diagnóstico y formulación del PGV, orientando sobre el paso a paso definido en la metodología de la Resolución mencionada.

Los criterios de priorización definidos para este acompañamiento técnico incluyen:

- Categoría (Departamentos, Distritos y municipios categoría especial, 1, 2, 3 y especiales).
- Nivel de riesgo vial territorial identificado por la ANSV.
- Avance en la formulación del PGV reportado por la entidad.
- Solicitudes expresas de asistencia técnica por parte de las entidades territoriales.

A la fecha, se han programado y desarrollado sesiones de capacitación y asistencia técnica con 54 entidades territoriales competentes.

**d. Indicar qué entidad o entidades estarán a cargo de la revisión de los documentos producidos por los entes territoriales para el diseño e implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad.**

De acuerdo con el Artículo 7 de la Resolución 20233040025895 de 2023, la responsabilidad de formular, implementar, hacer seguimiento, evaluar, modificar y actualizar los Planes de Gestión de la Velocidad recae en los distritos, departamentos y municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con autoridad de tránsito. Estas entidades deben cumplir con el ciclo completo del plan —diagnóstico, formulación y adopción— en un plazo máximo de 24 meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la norma.

Así mismo, el Artículo 11 establece que el incumplimiento de las disposiciones contenidas en la resolución será objeto de inspección, vigilancia y control por parte de las entidades que ejercen estas funciones dentro del sector transporte, conforme a sus competencias funcionales.

En este marco, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), a través del Equipo de Gestión de la Velocidad adscrito a la Dirección de Infraestructura y Vehículos, ha asumido un rol activo en el acompañamiento técnico a las entidades territoriales, brindando orientación personalizada para la correcta estructuración de los Planes de Gestión de la Velocidad. Esto con el objetivo de asegurar que dichos planes estén alineados con lo establecido en el Programa Nacional de Gestión de la Velocidad, los anexos técnicos de la Resolución 20233040025895, el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) y demás marcos normativos relacionados.

**12. Indicar qué programas de apoyo tiene previsto la ANSV y el Ministerio de Transporte para los próximos años en los municipios de categoría 4,5 y 6 que no cuentan con autoridades locales de tránsito y necesitan recursos para realizar la gestión de control y prevención en seguridad vial.**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), por medio de la Circular Conjunta No. 023 de 2025, anunció el diseño y ejecución de medidas orientadas a la pedagogía, presencia institucional, vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en materia de seguridad vial, con enfoque de sistema seguro y dirigidas a la prevención de siniestros viales durante la vigencia del año 2025, en el marco del Plan 365.

Para apoyar lo anterior, la ANSV implementa el Plan 365 para 2025 y años siguientes, una estrategia que integrará y coordinará esfuerzos durante todo el año con las autoridades de tránsito, entidades del sector transporte (Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte, ANI e INVIAS) y demás integrantes del sistema nacional de transporte, con el fin de reducir la siniestralidad vial. Este plan contempla 365 días de operación continua, con acciones de control regulatorias, pedagógicas y preventivas en las vías del territorio nacional.

En el área de control y cumplimiento normativo, dentro del marco del Plan 365, el Grupo de Operaciones Especiales GOPES VIAL ha estructurado una oferta específica para atender a los territorios que no cuentan con autoridades locales de tránsito. El objetivo es fortalecer sus capacidades mediante la orientación a las autoridades con funciones de tránsito, ya sean municipales o departamentales, sobre cómo actuar y llevar a cabo procesos de control operativo. La oferta incluye los siguientes talleres:

- **TALLER PARA LA PLANIFICACION DEL CONTROL**

Con el propósito de fortalecer las capacidades de formación y profundizar conocimientos en diagnóstico, planificación y ejecución de controles, se busca crear un espacio de aprendizaje, práctica y diálogo entre los actores con competencias en seguridad vial en el territorio, funcionarios de la ANSV, agentes de tránsito, personal de DITRA y personas

encargadas o con funciones de control operativo. Este taller orienta a las autoridades de tránsito y transporte territoriales en el mejoramiento de los controles operativos, siguiendo un orden de acciones: diagnóstico, planificación y ejecución.

- **TALLER CONTRAVENCIONAL**

Este taller pretende instruir y capacitar a las autoridades de tránsito u organismos con función de tránsito, apoyando la potenciación de su conocimiento sobre el proceso contravencional por infracciones a la normatividad en materia de tránsito y el procedimiento a seguir para implementar el componente jurídico de un sistema sancionatorio con plenas garantías constitucionales y legales.

- **TALLER PARA LA EJECUCION DE CONTROLES OPERATIVO**

Busca propiciar un espacio práctico de diálogo y aprendizaje con los cuerpos de vigilancia y control al tránsito y transporte, que contribuya a la planificación y ejecución de puestos de control en vía.

- **TALLER DATOS QUE SALVAN VIDAS**

Este taller tiene como objetivo proporcionar a los participantes una comprensión profunda de los datos y estadísticas emitidos por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, destacando su importancia en la reducción de siniestros viales. A través de este espacio, se abordan los principales indicadores de seguridad vial, tendencias actuales y factores de riesgo que contribuyen a la ocurrencia de siniestros. Además, se presentan casos prácticos y estrategias basadas en evidencia para la toma de decisiones informadas y la creación de políticas y acciones preventivas.

**13. La Ley 2251 estableció en el artículo 14, parágrafo 2, inciso segundo que "Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años". Dado lo anterior, ¿El Ministerio de Transporte y/o la Agencia Nacional de Seguridad Vial han realizado la reglamentación de dichos Planes de auditoría mencionados por la Ley**

El artículo 14, parágrafo 2 de la Ley 2251 de 2022 se refiere a la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad (PGV) en los distritos, departamentos y municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con autoridad de tránsito. En este parágrafo no se regula ni se menciona la creación o reglamentación de planes de auditoría, sino únicamente la obligación de formular e implementar los PGV, los cuales deben actualizarse cada dos años y ser reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). En cumplimiento de este mandato legal, el Ministerio de Transporte y la ANSV expidieron la Resolución 20233040025895 del 22 de junio de 2023, mediante la cual se reglamenta la formulación y adopción de los Planes de Gestión de la Velocidad, estableciendo: Los responsables de la formulación, las fases del plan y la articulación con el Programa Nacional de Gestión de la Velocidad y el Plan Nacional de Seguridad Vial.

**14. ¿Qué incentivos o acciones tomará el Ministerio de Transporte y/o la Agencia Nacional de Seguridad Vial para que las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental**



**y urbana, cumplan con la creación de los Planes de Auditoria descritos en la Ley 2251 de 2022 art. 14, párrafo 2, párrafo segundo?**

Tal como se indicó en la respuesta anterior, el párrafo 2 del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022 no establece la obligación de crear Planes de Auditoría, sino que hace referencia específica a la implementación de Planes de Gestión de la Velocidad (PGV), razón por la cual se reitera la respuesta indicada en el numeral 13. En función de lo anterior no se tienen contemplados incentivos para las entidades que elaboren Planes de Auditoria en sus territorios.

**15. Indicar qué seguimiento se ha hecho a la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial. Si se ha realizado algún seguimiento, por favor enviar los documentos donde consta el seguimiento.**

Dando respuesta al requerimiento, La Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de sus funciones a publicado los siguientes informes anuales de seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 los cuales se referencia su respectivo enlace:

- Informe anual de seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 que comprende el periodo julio de 2022 a junio de 2023, lo anterior teniendo en cuenta que el decreto 1430 de 2022 “por el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial” entro en vigor el 29 de Julio de 2022. Descargar documento en el siguiente enlace: [PNSV informe anual de seguimiento \(Julio 2022 - Junio 2023\).pdf](#)
- Informe anual de seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 con corte a diciembre de 2023. Descargar el documento en el siguiente enlace: [PNSV informe anual de seguimiento del año 2023 \(corte diciembre\).pdf](#)

Respecto a la vigencia 2024, se aporta el informe de Monitoreo del Avance de Implementación del Plan Nacional De Seguridad Vial 2022-2031, elaborado por la Oficina Asesora de Planeación. Es importante aclarar que este informe hace parte de los insumos para la elaboración del informe de seguimiento anual del PNSV el cual se encuentra en proceso de construcción por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Descargar documento en el siguiente enlace: [Informe Anual de Monitoreo PNSV 2024 vfinal \(CGR\).pdf](#)

**16. Indicar qué rol ha desempeñado la ANSV en el diseño, implementación y seguimiento en los Planes Locales de Seguridad Vial.**

En materia de planes locales de seguridad vial es importante tener en cuenta los siguiente:

La Ley 2251 de 2022 – Ley Julián Esteban estableció en su artículo 14:

*“ARTÍCULO 14. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.*

*PARÁGRAFO 1: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos*

*establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial. (...)*

En cumplimiento del párrafo 1 de la ley 2251 de 2022 expuesto en precedencia; la Agencia Nacional de Seguridad Vial expidió la Resolución No. 583 de 2023 “Por la cual se reglamenta el párrafo 1° del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022 y se dictan otras disposiciones”, <https://www.ansv.gov.co/index.php/es/normativa/resolucion-583-del-10-de-octubre-de-2023> la cual especifica de manera clara los criterios que determinan la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de los Planes Locales de Seguridad Vial para las distintas entidades Departamentales y Nacionales. Tales criterios se encuentran enlistados en el Artículo 2° de la Resolución precitada.

El decreto 1430 de 2022 mediante el cual se aprobó el Plan Nacional de Seguridad vial estableció en su artículo 4 que: “Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031”. Con referencia al proceso de armonización de estos planes locales de seguridad vial, en lo que corresponde a las orientaciones técnicas para la formulación de los PLSV, la Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene a disposición la Guía Metodológica para la elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial - PLSV, junto con sus anexos, la cual se puede consultar en el enlace <https://www.ansv.gov.co/es/gobernanza>; esta guía proporciona un referente con instrucciones básicas y metodológicas, flexibles, aplicables a las fases de alistamiento, formulación, implementación y seguimiento de los Planes Locales de Seguridad Vial, tanto en el nivel departamental, como en el municipal o distrital que permiten a las entidades territoriales dar cumplimiento a la normativa antes precitada.

Ahora bien, en cuanto a la implementación y seguimiento de los planes locales de seguridad vial, la Agencia en implementación del plan nacional de seguridad vial 2022-2031, creó una línea de trabajo denominada regionalización a través de la cual se realizan acciones de seguimiento, articulación relacionamiento y análisis de oportunidades en torno a la implementación de dichos planes locales que seguridad vial. Esta línea de trabajo participa a partir de los roles definidos por la ley y respetando la autonomía territorial; en las diferentes instancias y espacios locales, con el propósito de identificar necesidades y oportunidades que contribuyan a la implementación de medidas y acciones previstas en dichos planes locales.

#### **17. Indicar qué medidas ha tomado la ANSV para consolidar infraestructuras seguras en la red vial nacional y la red concesionada.**

Desde la Dirección de Infraestructura y Vehículos se adelanta el programa de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial (ASV / ISV), que tiene como objetivo evaluar las condiciones de seguridad de la infraestructura en vías concesionadas y no concesionadas, identificar hallazgos y ejecutar acciones para la eliminación o mitigación de riesgos.

Asimismo, se llevan a cabo implementaciones en la infraestructura de la red no concesionada, enfocadas en acciones de pacificación de tránsito, señalización y demarcación. Estas intervenciones se realizan en sitios o tramos críticos de siniestralidad, priorizados con base en la información reportada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), entre otros criterios.

Las medidas orientadas a generar especificaciones de seguridad vial para el diseño vial, formuladas a partir de lo dispuesto en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, adoptado mediante Decreto 1430 de 2022, tienen como principal propósito establecer lineamientos y estándares técnicos. Estos lineamientos buscan implementar proyectos de infraestructura vial dentro de acciones multisectoriales e interdisciplinarias, encaminadas a reducir las víctimas por siniestros de tránsito en la red nacional, departamental (incluyendo la concesionada) y la red local o urbana.

En ese sentido, la ANSV ha realizado diversos documentos técnicos, que aportan en la construcción, actualización y armonización de especificaciones técnicas que permiten vías más seguras en el país. A continuación, se relacionan los documentos técnicos desarrollados por la ANSV sobre infraestructura vial segura desde el 2023:

Tabla 16. Documentos técnicos y administrativos relacionados con el diseño, señalización y seguridad vial

Documento	Descripción	Acto administrativo	Enlace
Metodología para el diseño, selección e instalación de sistemas de contención vehicular	La metodología tiene como fin orientar a las entidades y profesionales que diseñen y ejecuten proyectos de infraestructura vial, en la técnica paso a paso para la selección adecuada de las barreras longitudinales, los amortiguadores de impacto y las rampas de emergencia, así como con la selección del nivel de contención requerido, de acuerdo con las características de la vía donde se pretende instalar dicho sistema.	Resolución de MinTransporte 20243040022485 de 21 de mayo de 2024	<a href="https://ansv.gov.co/es/publicaciones/11393">https://ansv.gov.co/es/publicaciones/11393</a>
Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación	Este documento contiene un conjunto de lineamientos, requisitos y recomendaciones necesarios para llevar a cabo un proyecto de señalización, en las etapas de diseño, implementación y mantenimiento, así mismo establece las características y funciones de los dispositivos de señalización vial que se utilizarán para tal efecto. Este Manual en actualización incorpora nuevos elementos al adoptado en el año 2015, busca fortalecer el marco normativo y técnico que	Resolución del Ministerio de Transporte N° 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024	<a href="https://ansv.gov.co/es/publicaciones/manual-de-senalizacion-vial">https://ansv.gov.co/es/publicaciones/manual-de-senalizacion-vial</a>

	consolida los principales requerimientos y estándares relacionados con la señalización vial.		
<b>La Guía de Pacificación del Tránsito</b>	La Guía de Pacificación del Tránsito expone una propuesta metodológica que busca orientar el desarrollo de proyectos de pacificación del tránsito, a través de lineamientos técnicos para su diseño e implementación, desde una perspectiva integral e interdisciplinaria. El grupo objetivo al que va dirigida incluye a los profesionales del sector del transporte y la seguridad vial, los responsables de la infraestructura vial, la academia y la ciudadanía en general.	No ha sido adoptada. Esta publicada en la página WEB de la ANSV	<a href="https://ansv.gov.co/es/press-publicaciones/12128">https://ansv.gov.co/es/press-publicaciones/12128</a>
<b>Buenas prácticas y aplicaciones en señalización vial</b>	El objetivo general de este documento es complementar los lineamientos del Manual de Señalización Vial, publicado recientemente, permitiendo servir de guía a los profesionales y entidades encargados del diseño, la implementación y el control de los dispositivos de señalización para desarrollar proyectos sobre la infraestructura que mejoren las condiciones de seguridad vial de los usuarios y la ciudadanía en generales.	No ha sido adoptada. Esta publicada en la página WEB de la ANSV	<a href="https://ansv.gov.co/es/press-publicaciones/12158">https://ansv.gov.co/es/press-publicaciones/12158</a>
<b>Metodología para el diseño de zonas laterales</b>	Esta metodología brinda lineamientos y procedimientos para el diseño de las zonas laterales seguras en vías nuevas así como el tratamiento de los elementos peligrosos que se encuentran en ellas en vías en operación.	No ha sido adoptada. Esta publicada en la página WEB de la ANSV	<a href="https://ansv.gov.co/es/press-publicaciones/7949">https://ansv.gov.co/es/press-publicaciones/7949</a>

*Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)*

**18. Indicar qué acciones ha tomado la ANSV para fortalecer el uso de detección electrónica o las llamadas "cámaras salvavidas".**

Junto con la reglamentación realizada por el Ministerio de Transporte y la ANSV mediante las Resoluciones No. 20203040011245 de 2020 y 181 de 2020, la entidad ha trabajado de manera continúa apoyando técnicamente a los diferentes organismos de tránsito. Esto se ha hecho a través de asistencias técnicas brindadas a los entes territoriales que desean instalar sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (SAST). Estas asistencias técnicas incluyen un acompañamiento en todo el proceso que deben realizar los organismos en el Sistema de Información de Fotodetección de la ANSV, desde la creación de cuenta, la radicación de solicitudes, hasta la solución de las inquietudes que surgen tras las observaciones realizadas por la entidad durante la revisión técnica de dichas solicitudes.

A continuación, se presenta la cantidad de asistencias técnicas realizadas desde febrero de 2023 hasta la fecha, clasificadas según el departamento de ubicación del organismo de tránsito solicitante. Es importante destacar que la totalidad de los requerimientos presentados por los organismos de tránsito han sido atendidos por la ANSV, y que aquellos que solicitan acompañamiento técnico de manera continua logran un buen resultado con sus solicitudes:

**Tabla 17. asistencias técnicas realizadas desde febrero de 2023 hasta la fecha**

Departamento	Cantidad de Asistencias Técnicas
Antioquia	18
Atlántico	56
Bogotá D.C	7
Bolívar	5
Caldas	6
Cauca	5
Cesar	6
Cundinamarca	11
Huila	1
Magdalena	15
Nariño	4
Norte de Santander	8
Santander	11
Sucre	2
Tolima	3
Valle del Cauca	22
Boyacá	1
Quindío	1
Norte de Santander	1
Córdoba	2
Amazonas	2
<b>Total General</b>	<b>187</b>

19. Sobre el SOAT indicar:
- a. Los recursos obtenidos por el recaudo del SOAT que financian los gastos de la ANSV para las vigencias 2018 al 2025.

**Tabla 18. recursos obtenidos por el recaudo del SOAT que financian los gastos de la ANSV para las vigencias 2018 al 2025**

VIGENCIA	RECAUDO
2018	\$ 69.993.824.089,00
2019	\$ 77.372.068.292,98
2020	\$ 84.640.464.666,54
2021	\$ 87.072.297.339,65
2022	\$ 96.379.962.241
2023	\$ 107.393.200.986
2024	\$ 98.127.339.190
2025	\$ 119.229.614.383

**b. La destinación de los recursos obtenidos por SOAT desde el 2018 hasta el 2025.**

**Tabla 18. Destinación de la programación de recursos de la fuente SOAT**

VIGENCIA	Destinado a FUNCIONAMIENTO \$	Saldo para INVERSIÓN* \$	Total, proyección presupuestada de recursos SOAT \$
2018	17.698.562.670	48.923.199.310	66.621.761.980
2019	18.667.920.121	53.425.718.691	72.093.638.812
2020	19.500.000.000	60.157.364.754	79.657.364.754
2021	20.136.828.000	66.935.419.935	87.072.247.935
2022	20.565.873.000	69.082.542.373	89.648.415.373
2023	25.161.680.352	74.109.680.757	99.271.361.109
2024	26.774.065.000	65.427.584.190	92.201.649.190
2025	29.644.186.000	84.606.094.691	114.250.280.691

\* La totalidad del presupuesto de los gastos de inversión se financia de diferentes fuentes de las cuales una es el recaudo por el 3% del SOAT

De conformidad con el inciso 4 del artículo 7o de la Ley 1702 de 2013, los recursos del SOAT se destinan hasta la tercera parte para gastos de funcionamiento y las dos terceras partes restantes para atender las inversiones en materia de seguridad vial de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. La norma mencionada señala lo siguiente:

*“El Fondo Nacional de Seguridad Vial funcionará bajo la dependencia, orientación y coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la que únicamente **podrá destinar hasta una tercera parte de los recursos del Fondo para sus gastos de funcionamiento.**” (subrayada y negrilla fuera de texto).*

Se precisa que, aunque la norma permite utilizar hasta la tercera parte de los recursos del FNSV en gastos de funcionamiento, estos gastos han estado por debajo de dicho valor.

Por su parte, los gastos de inversión financiados con los recursos del SOAT se han destinado a financiar los siguientes proyectos:

- 202300000000157 - Fortalecimiento de la generación y transferencia de nuevo conocimiento en materia de Seguridad Vial. Nacional.



- 202300000000218 - Fortalecimiento de la Gestión Institucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial Nacional.
- 202300000000168 - Mejoramiento de los componentes de seguridad vial que constituyen la infraestructura vial y vehículos Nacional
- 202300000000223 - Mejoramiento de las habilidades, destrezas, conocimientos y percepciones en seguridad vial de los diferentes actores en la vía en el marco de la corresponsabilidad y la cultura del autocuidado Nacional
- 202300000000225 - Implementación de la Política Pública de Seguridad Vial para el fortalecimiento de herramientas de articulación para la planificación, ejecución y seguimiento de las estrategias orientadas a la seguridad vial de conformidad con el PNSV - Nacional.

Finalmente, es importante mencionar que los mayores valores recaudados frente a lo presupuestado se liquidan como excedentes financieros, que se utilizan para financiar el presupuesto de inversión de acuerdo con el espacio fiscal del Marco de Gasto de Mediano Plazo (MGMP) elaborado por el Ministerio de Hacienda y aprobado por el CONPES.

**20. Indique la posición que se tiene como institución de aumentar o no la tarifa del Soat para motocicletas por el nivel de riesgo, y no por el valor del vehículo, como recomienda el sector asegurador, teniendo en cuenta que impacta directamente sobre el comportamiento, costos asociados a la siniestralidad y el uso de motocicletas en las vías colombianas.**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial no está habilitada para fijar ni modificar la tarifa del SOAT. Esa potestad corresponde al Gobierno nacional y a la Superintendencia Financiera según los artículos 193 y 197 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y sus decretos reglamentarios. Conforme a la Ley 1702 de 2013, la ANSV se limita a un rol técnico: aportar evidencia sobre siniestralidad para que las autoridades financieras, si lo estiman necesario, evalúen un esquema tarifario basado en el nivel de riesgo de las motocicletas.

**21. Indicar la cantidad de instituciones educativas que cuentan con Plan de Seguridad Vial Escolar activo, en proceso de revisión, en proceso de actualización, así como el avance en la obligatoriedad de dicho instrumento a nivel nacional.**

Desde el año 2019, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha promovido la seguridad vial escolar y la protección de niñas, niños y adolescentes con énfasis en educación vial, a través de los Planes de Movilidad Escolar (PME). A partir de entonces, se han establecido diferentes convenios y contratos, además de espacios de asistencia técnica y capacitaciones virtuales y presenciales para fomentar este instrumento de planeación participativa, que permite gestionar integralmente la seguridad vial escolar a corto, mediano y largo plazo.

Actualmente, es importante aclarar que los Planes de Movilidad Escolar no son obligatorios a nivel nacional, excepto en Bogotá, que cuenta con el Decreto 594 de 2015. No obstante, según la Ley 1503 de 2011, en particular el artículo 12, y en consonancia con el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019, toda organización debería contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial. Sin embargo, la mayoría de las instituciones educativas del país no tienen

una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, ni contratan o administran personal de conductores.

Frente a la necesidad de abordar la seguridad vial como un plan institucional alineado con los proyectos educativos institucionales y considerando las diversas dinámicas reales de las instituciones educativas en el territorio nacional, la ANSV ha promovido la implementación de los PME en todo el país.

Hasta la fecha, se ha acompañado directamente la estructuración de 389 Planes de Movilidad Escolar, de los cuales se cuenta con sus respectivos documentos. Además, aproximadamente 100 instituciones educativas han compartido sus planes con la ANSV, aunque la entidad no tiene competencia para su recepción, retroalimentación o aprobación. Adicionalmente, cerca de 80 instituciones educativas inician procesos de estructuración de PME en el segundo semestre del año.

Respecto al avance en la obligatoriedad del instrumento a nivel nacional, se proyecta la emisión de una circular por parte de la ANSV para que las entidades de tránsito promuevan la obligatoriedad de los Planes de Movilidad Escolar a nivel local. En este marco, se brinda asistencia técnica y jurídica a departamentos y municipios interesados en dicha obligatoriedad, considerando la competencia que tienen las entidades territoriales en regulación y reglamentación en seguridad vial y educación. Asimismo, se planean mesas de trabajo con el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte para la elaboración conjunta de un proyecto de ley, que será remitido a las entidades correspondientes.

## **22. Por favor allegar o indicar el estado del estudio que está realizando la ANSV sobre el diagnóstico de la movilidad escolar en el país.**

Se aclara que la ANSV actualmente no se encuentra realizando diagnóstico de movilidad escolar en el país, no obstante, se relacionan documentos adelantados por la dirección de Comportamiento y en cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial (2022-2031):

- **Factores de riesgo en transporte de Niñas, Niños y Adolescentes (NNA).** Este estudio tuvo como objetivo identificar los factores de riesgo en el transporte escolar en Colombia, mediante la caracterización en 50 municipios del país. Además, buscó entender las dinámicas culturales propias de los municipios y regiones para comprender mejor el fenómeno del transporte escolar. También se identificaron los riesgos a los que están expuestos los NNA al desplazarse hacia las Instituciones Educativas Escolares (IEE). Con base en estos hallazgos, proponer soluciones para mitigar dichos factores de riesgo. En general, los resultados evidencian carencias en el cumplimiento de las normas de tránsito y protección para los usuarios, en este caso los NNA, en sus diferentes modalidades de desplazamiento. Por ejemplo, se encontró que en la mayoría de los municipios estudiados el uso de la motocicleta es aceptado por estudiantes y padres, pese a ser estadísticamente el modo con mayor siniestralidad. Para profundizar en la ficha técnica y documento final, puede consultarse el repositorio del Observatorio de Seguridad Vial en la página de la ANSV:

Documento resumen de caracterizaciones adelantadas por la ANSV sobre movilidad escolar segura y transporte escolar. “Estudios para Estrategia - mitigar problemáticas y gestionar los factores de riesgo de SV en el transporte escolar”-, [Estudios para Estrategia mitigar problemáticas y gestionar los factores de riesgo de SV en el transporte escolar.pdf](#)

La ANSV se encuentra proyectando un sistema de datos unificado que permita tener el estado de movilidad segura de instituciones educativas, así como índice de seguridad vial por colegio y municipio según sus condiciones de prestación de servicios y de seguridad vial para estudiantes.

**23. Los modos de conducción cambiaron con un 60% de motocicletas integrando el total del parque automotor del país. Explique la política de seguridad vial para controlar, vigilar, sancionar, formar y desincentivar conductas de riesgo en los motociclistas.**

En el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, el Gobierno Nacional adopta el modelo de Sistema Seguro mediante el cual la seguridad vial tendrá como premisa principal que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Por lo anterior, la planeación e implementación de planes, programas y proyectos en la materia tendrán en consideración que:

- El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, la vida y la integridad humana constituyen un precio inadmisibles por dichos errores.
- El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior, soportan la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes con el ser humano.
- La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general. Es determinante involucrar a todos los corresponsables a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía.
- La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva.
- La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

Teniendo en cuenta lo anterior, el mismo plan define el trabajo del Gobierno nacional sobre 8 áreas de acción a partir del análisis y gestión de los factores que contribuyen a la conformación de escenarios de riesgo para los actores viales, así como de las necesidades que en materia de gobernanza y gestión de conocimiento requiere el país para avanzar en la adopción del enfoque Sistema Seguro.



Figura 2. Áreas de acción en el PNSV 2022 - 2031

Nombrado lo anterior y respecto de la gestión de la seguridad vial de los motociclistas y conforme la premisa de que para un cambio cultural se deberá trabajar en Educación, control y regulación, se listan algunos proyectos en los que se implementan acciones que contribuyen al cambio comportamental y protección de los motociclistas:

#### **Estrategia de intervención a municipios de alta siniestralidad - EIM**

- Esta estrategia se ejecuta en cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Se trabaja de la mano con la Superintendencia de Transporte, visitando los municipios con las tasas más altas o con los datos absolutos más altos de siniestralidad, identificando acciones de mejora en la gestión interna de los organismos de tránsito y proponiendo un plan de mejoramiento.
- Paralelamente, se ofrece lleva oferta institucional a dichas entidades.

#### **Motodestrezas**

- Motodestrezas es una estrategia de formación dirigida a motociclistas, que se desarrolla bajo dos modalidades: capacitación y sensibilización.
- Entre sus objetivos principales se destacan el fortalecimiento de los conocimientos teórico-prácticos de los motociclistas, así como la mejora de habilidades, destrezas y percepción frente a situaciones de riesgo específicas, acorde al contexto y las dinámicas de movilidad.
- Está dirigida a motociclistas que utilizan la moto por motivos laborales, transporte o recreativos, así como a miembros de organismos de tránsito, entidades públicas y privadas, sector empresarial y académico, clubes, asociaciones o agremiaciones de motociclistas, y cualquier ciudadano que la utilice en sus desplazamientos cotidianos.
- La estrategia se está implementando en 24 departamentos del país y, a corte del 4 de mayo de 2025, se han capacitado más de 65.000 motociclistas y sensibilizado a casi 300.000 actores viales.
- Se han realizado actividades en 536 municipios del país.

#### **Protocolo de prácticas seguras para los trabajadores que usan la motocicleta como herramienta de trabajo**

- Este protocolo está dirigido a empleadores, contratantes, e independientes, quienes, soportados en el personal encargado del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud

en el Trabajo, realizan en su lugar de trabajo la gestión de los riesgos viales para todos los trabajadores que emplean la motocicleta como herramienta de trabajo, estableciendo elementos comunes con el SG-SST y articulándolos con la seguridad vial laboral desde una perspectiva de movilidad segura.

- Desde el protocolo se recomienda programar los viajes, usar elementos de protección para todas las extremidades y torso, implementar tecnología a bordo para gestión de la velocidad y la fatiga, entre otros.

#### **Protocolo de venta responsable de motocicletas**

- Durante un trabajo conjunto con la cámara de motocicletas de la Asociación Nacional de Empresarios – ANDI se expidió y divulgó en 2024 el protocolo de venta responsable de motocicletas que busca incorporar, durante el proceso de preventa, venta y posventa, la visibilidad de las condiciones de seguridad del vehículo y recomendaciones orientadas a mitigar el riesgo de los y las motociclistas.
- En el marco de este trabajo conjunto se realizará una clínica de ventas con los equipos técnicos y directivos de cada una de las ensambladoras en Colombia.

#### **Evaluación de alternativas de transporte escolar seguro**

- En conjunto con la cámara de motocicletas de la ANDI y la fundación Ciudad humana, se están evaluando alternativas de transporte seguro de los NNA que actualmente se movilizan en motocicleta. Dentro de estas alternativas se encuentra la evaluación de caminos seguros y el transporte de NNA en motocarro, esto asociado a las condiciones particulares de los municipios del País.

#### **Planes Locales de Seguridad Vial**

- Uno de los aspectos fundamentales a tener en cuenta es que, si bien la Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene una tarea importante en muchos casos de orientación y de fortalecimiento de capacidades frente a las diferentes temáticas de la seguridad vial; las acciones se concretan a través de las autoridades locales, de allí que una de las necesidades más importantes esté relacionada con la formulación, implementación y seguimiento de políticas públicas locales. Para ello se ha trabajado en una orientación en la elaboración de planes locales de seguridad vial mediante una guía metodológica para tal fin, la cual permite tener un estándar, que hace que esa formulación sea sistémica y que contemple todos estos aspectos de las dinámicas de movilidad y sus particularidades territoriales, sobre la base de una intervención integral como la que propone el enfoque del sistema seguro.
- De otro lado con la implementación del PNSV surgió un reto y es la implementación del componente territorial de este plan nacional, ello motivó a que la ANSV se acercara a los territorios, por lo que hemos venido avanzando en la consolidación de equipos territoriales con sede en las regiones, que a su vez fortalezca las acciones a través de los consejos territoriales de seguridad vial, los comités locales de seguridad vial y las mesas de articulación interinstitucional, donde precisamente uno de los temas centrales es el uso de la motocicleta y sus implicaciones en la siniestralidad.

#### **Seguridad vial vehicular**

- El PNSV 2022-2031 establece en el área de acción de vehículos seguros como uno de sus objetivos específicos el definir y establecer mediante reglamentación requisitos técnicos de desempeño de seguridad para vehículos nuevos seguros.

Este objetivo se enmarca en la estrategia de armonización con estándares de seguridad vehicular internacionales.

- Para el cumplimiento de este objetivo se debe priorizar la armonización de la normatividad técnica de seguridad vehicular colombiana con los reglamentos anexos al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas administrado por el WP.29. El énfasis de los requisitos técnicos será el desempeño seguro, de manera que un vehículo esté equipado de sistemas y componentes que permitan evitar siniestros viales, que el conductor controle su entorno, que el vehículo sea visible antes los demás actores viales y en caso de que se vea involucrado en un siniestro vial se mitiguen las consecuencias a sus ocupantes y a los demás actores viales.
- En virtud de lo anterior, se han realizado análisis de impacto normativo referente a los estándares de seguridad de los vehículos, que llevaron a la adopción de las siguientes Resoluciones:
  - Resolución 20223040065305 de 31-10-2022, con la cual se adoptan requisitos de desempeño para llantas nuevas, de vehículos tipo motocicleta.
  - Resolución 20223040062115 del 13-10-2022, con la cual se adoptan requisitos de desempeño y eficacia de los sistemas de frenado. Esto incluye el equipamiento obligatorio de sistemas antibloqueo de frenos (ABS) y sistemas de frenado combinados (CBS).
- Se han definido otros requisitos para otras categorías vehiculares como vehículos particulares, vehículos de transporte de carga y pasajeros, que adoptan requisitos de Naciones Unidas para el desempeño de seguridad de las llantas y del sistema de frenado, mediante las Resoluciones 20223040044585 de 02-08-2022 y 202230044455 de 01-08-2022, lo que permite reducir el riesgo de siniestro entre vehículos y motocicletas. También se definieron requisitos para las cintas retrorreflectivas para ser instaladas en vehículos pesados y advertir su presencia en condiciones nocturnas y de baja visibilidad a otros actores viales, entre ellos los motociclistas.
- En cuanto al objetivo general del PNSV de aumentar las condiciones de seguridad de los vehículos que se encuentran en operación y en lo relacionado con el objetivo específico de fortalecer el proceso de revisión técnico-mecánica, se desarrolló un estudio por medio de una consultoría cuyo objeto fue “Formular esquema actualizado de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para Colombia” a partir de una revisión de los aspectos operativos, normativos de inspección técnica a nivel internacional y una revisión del esquema operativo y normativo de la revisión técnico-mecánica en Colombia. Con base en el análisis y la identificación de buenas prácticas a nivel internacional en comparación a lo aplicado en el esquema colombiano se formuló una propuesta del esquema de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para aplicar en Colombia. El esquema propuesto incluye procedimientos para vehículos tipo motocicleta. Junto con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte se va a establecer un plan de trabajo para llevar a cabo la implementación del mencionado esquema.

### **Fotodetección**

- En el marco de la Ley 1843 de 2017 “por medio del 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”, la



Resolución 718 de 2018 (derogada actualmente por la Resolución 20203040011245 de 2020), la Resolución 20203040011245 de 2020 y la Resolución 181 de 2020 y según lo establecido en el plan de acción de la ANSV en el cual se promueva la implementación y el uso de tecnologías de información, telecomunicaciones y sistemas inteligentes de transporte (ITS), la ANSV adelanta la revisión técnica para el trámite de autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (SAST).

### **Infraestructura segura**

- En el marco de la actualización del manual de señalización, se incorporaron, en el capítulo 6, recomendaciones específicas para los usuarios viales vulnerables, entre estos los motociclistas. Allí se entregan recomendaciones frente a la evaluación de la instalación de motovías o zonas adelantadas para motociclistas.
- Se expidió la Metodología para el diseño, selección e instalación de sistemas de contención vehicular que contiene, en su capítulo 5, los criterios para la selección de sistema de protección para motociclistas.

**24. Teniendo en cuenta que la implementación del reglamento técnico es un hito regional, que exige que las motocicletas que se comercialicen y ensamblen en el país estén certificados con sistemas de frenado certificados (CBS/ABS) para el 2025, por favor aclarar si la industria ensambladora y comercializadores han solicitado una prolongación de la implementación de los sistemas de frenado certificados, y si la ANSV planea mantener el plazo original previsto en la resolución.**

A la fecha no se ha recibido una comunicación oficial de ensambladores o importadores solicitando la prórroga de la Resolución 20223040062115 de 2022 “Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta.”

No obstante, ha sido necesario realizar unos ajustes técnicos a otras resoluciones de sistemas y componentes vehiculares expedidas por el Ministerio de Transporte. Para ello, se ha desarrollado un análisis de impacto normativo simples que permita modificar estas resoluciones con el fin de facilitar su aplicación a los productores y a la entidad de vigilancia y control.

De esta manera, es necesario realizar estos ajustes a la Resolución 20223040062115 de 2022, pero tanto la ANSV como el Ministerio de Transporte tienen establecido mantener las fechas de transición de esta Resolución de los 36 y 54 meses contados a partir de su publicación en el diario oficial que corresponden a su entrada en vigor al 13 de octubre de 2025 y al 13 de marzo de 2027 respectivamente.

En los anteriores términos se da respuesta a la solicitud del asunto, no sin antes indicar que esta entidad está presta a atender cualquier inquietud adicional que se presente.

Cordialmente,

**MARIANTONIA TABARES PULGARIN**

Directora Agencia Nacional de Seguridad Vial

Coipa: [servicioalcidudano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalcidudano@mintransporte.gov.co)  
[atencionciudadano@invias.gov.co](mailto:atencionciudadano@invias.gov.co)

---

**Agencia Nacional de Seguridad Vial**

Dirección: Av. La Esperanza - Calle 24 N° 60-50, Bogotá  
Complejo Empresarial Gran Estación 2, piso 9  
Conmutador: (+57) 601 739 9080

Anexo: Ponencia para Segundo Debate - Proyecto de Ley N. 058 de 2024 Cámara VF.pdf

Aprobó: William Andrés Pedraza Bedoya - Director (e) de Infraestructura y Vehículos  
Dario Rincón Jaramillo - Director de Comportamiento  
Luis Yair Aguilar Rojas - Director Coordinación Interinstitucional  
Diego Andrés Parra - Director (e) ONSV  
Alexander Diaz Umaña - Secretario General 

ALEXANDER

Firmado digitalmente  
por ALEXANDER DIAZ  
UMAÑA

ALEXANDER DIAZ  
UMAÑA

Diana Catalina Gallego Alarcón - Jefe Oficina Asesora de comunicaciones  
Andrei Lopez Charry - Jefe (e) Oficina Asesora de Planeación

Revisó: Maderley Pérez Penagos - Asesora Dirección General

Gloria Rubiano Perdomo - Asesora Grupo de Gestión Financiera

Proyectó: Andrés Felipe Román Bedoya - Contratista ANSV