



Fondo Mundial para la Seguridad Vial

# Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial

## COLOMBIA

Agosto 2013

**Anna Ferrer**  
Road Safety  
Consultant

**Ricardo Smith**  
Road Safety  
Consultant

**Oscar Espinosa**  
Road Safety  
Consultant

**Mauricio Cuellar**  
World Bank

**Verónica Raffo**  
World Bank

## TABLA DE CONTENIDOS

RECONOCIMIENTOS .....	7
RESUMEN EJECUTIVO .....	8
<b>1 INTRODUCCION .....</b>	<b>17</b>
<b>1.1 Objetivo del Análisis de gestión de la seguridad vial en Colombia .....</b>	<b>17</b>
<b>1.2 El Contexto de la Seguridad Vial en Colombia .....</b>	<b>18</b>
1.2.1 Evolución de la accidentalidad.....	18
1.2.2 La dimensión del problema de la accidentalidad en Colombia .....	21
1.2.3 La distribución territorial de la accidentalidad.....	24
<b>1.3 Metodología para la evaluación de capacidad de gestión .....</b>	<b>25</b>
1.3.1 El enfoque de Sistema Seguro.....	25
1.3.2 Objetivos del análisis.....	25
1.3.3 Metodología del Análisis.....	27
<b>2 LA INSTITUCIONALIDAD Y LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA .....</b>	<b>28</b>
<b>2.1 Aspectos Generales .....</b>	<b>28</b>
<b>2.2 Contexto Institucional: Principales Desafíos en la Situación Actual .....</b>	<b>29</b>
2.2.1 Marco Normativo.....	29
2.2.2 El Ministerio de Transportes .....	30
2.2.3 La Superintendencia de Puertos y Transporte.....	31
2.2.4 La participación del sector privado en el desarrollo de funciones del sistema de seguridad vial .....	32
2.2.5 La financiación de la seguridad vial .....	32
<b>2.3 El Control: hacer cumplir las normas de tránsito .....</b>	<b>34</b>
2.3.1 La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional .....	35
2.3.2 Los Agentes de Tránsito y Transporte Municipales .....	36
<b>2.4 Gobiernos Regionales y Locales.....</b>	<b>37</b>
<b>2.5 El Rol de las Organizaciones No-Gubernamentales y Sector Privado .....</b>	<b>39</b>
2.5.1 El Fondo de Prevención Vial.....	40
2.5.2 Las asociaciones de víctimas.....	41
2.5.3 Los medios de comunicación y la opinión pública.....	41
2.5.4 El Sector Académico .....	41
2.5.5 Gremios y colectivos empresariales .....	42
<b>2.6 Diagnóstico de la institucionalidad.....</b>	<b>43</b>
<b>2.7 Análisis de las debilidades del Plan Nacional de Seguridad Vial y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial .....</b>	<b>46</b>
<b>2.8 Siniestralidad por Grupos de Usuario: El Desafío de los Usuarios Vulnerables en Colombia.....</b>	<b>49</b>
<b>2.9 Análisis de Factores de Riesgo .....</b>	<b>52</b>

2.10	Análisis de capacidad para el enfoque a resultados y del sistema de información.....	55
<b>3</b>	<b>PRINCIPALES HALLAZGOS: Acciones Clave en el Camino de Gestión de la Seguridad Vial.....</b>	<b>57</b>
3.1	Examen estratégico de la capacidad de gestión de la seguridad vial actual en Colombia .....	57
3.2	Puntos Fuertes y puntos débiles .....	72
3.3	La coyuntura política y el debate en torno a la creación de la Agencia.....	75
<b>4</b>	<b>RECOMENDACIONES PARA LA MEJORA DE LA INSTITUCIONALIDAD EN SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA .....</b>	<b>77</b>
4.1	La Agencia Líder .....	77
4.2	Coordinación .....	78
4.2.1	La Comisión Interministerial de seguridad vial.....	79
4.2.2	Cooperación y coordinación con Gobiernos Regionales y Municipales.....	79
4.2.3	El Consejo Nacional de Seguridad Vial: la participación de los agentes sociales y económicos.....	80
4.3	Regulación: Reformas Requeridas.....	80
4.4	Financiamiento.....	83
4.5	Estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial .....	84
4.6	Asignación de Recursos .....	85
4.7	Monitoreo, Evaluación e Investigación .....	88
<b>5</b>	<b>RECOMENDACIONES PARA MEJORAS EN LA CAPACIDAD DE GESTION DE INTERVENCIONES .....</b>	<b>89</b>
5.1	La Estrategia Nacional de Seguridad Vial.....	89
5.2	Éxitos Tempranos .....	90
5.3	La Red Vial .....	93
5.3.1	Diseño seguro.....	93
5.3.2	Gestión de la Velocidad .....	94
5.4	Usuarios de las Vías.....	96
5.4.1	El otorgamiento de las licencias de conducir .....	96
5.4.2	El cumplimiento de las normas de seguridad vial .....	97
5.5	Vehículos.....	98
5.6	Servicios de Emergencia y Atención Post-Siniestro .....	100
<b>6</b>	<b>RECOMENDACIONES PARA LA CAPACIDAD DE GESTIÓN POR RESULTADOS</b>	<b>102</b>
<b>7</b>	<b>HOJA DE RUTA PARA LA PUESTA EN MARCHA DE LA AGENCIA .....</b>	<b>107</b>
	<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>112</b>
	<b>ANEXO 1: LISTA DE PERSONAS Y ORGANIZACIONES ENTREVISTADAS .....</b>	<b>113</b>
	<b>ANEXO 2: DIAGRAMA INSTITUCIONAL ACTUAL.....</b>	<b>118</b>
	<b>ANEXO 3: MAPA DE ACTORES.....</b>	<b>144</b>
	<b>ANEXO 4: MARCO LEGISLATIVO DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA .....</b>	<b>153</b>
	<b>ANEXO 5: COLOMBIA Y SU INFRAESTRUCTURA VIAL .....</b>	<b>166</b>
	<b>ANEXO 6: SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y RECOLECCIÓN DE DATOS .....</b>	<b>171</b>

<b>ANEXO 7: PROPUESTAS PARA EL FINANCIAMIENTO.....</b>	<b>175</b>
<b>ANEXO 8: EL CONTEXTO GLOBAL Y REGIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL Y ENTIDADES LÍDERES DE SEGURIDAD VIAL – EXPERIENCIAS INTERNACIONALES.....</b>	<b>179</b>
<b>ANEXO 9: RECOMENDACIONES DE ESTRUCTURA Y FUNCIONES PARA LA CREACIÓN DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.....</b>	<b>195</b>
<b>ANEXO 10: PROPUESTA DE ESQUEMA ORGANIZATIVO DE LA AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL.....</b>	<b>225</b>
<b>ANEXO 11. ANÁLISIS DE LOS COSTOS DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.....</b>	<b>239</b>
<b>ANEXO 12: CRONOGRAMA DE TRABAJO .....</b>	<b>256</b>

### **Lista de Figuras**

<i>Figura 1. Evolución de las muertes por incidentes de tránsito en Colombia, periodo 2002 - 2011 .....</i>	<i>19</i>
<i>Figura 2. Evolución de los lesionados por incidentes de tránsito en Colombia, periodo 2002 - 2011 .....</i>	<i>19</i>
<i>Figura 3. Estadística comparada 2001 – 2010: España – Francia – Colombia .....</i>	<i>20</i>
<i>Figura 4. Comparación Estadística Lesiones Fatales por Accidentes de Tránsito INMLCF y Defunciones por causa Externa – Accidentes Transporte Terrestre inclusive secuelas del DANE Años 2000-2009.....</i>	<i>21</i>
<i>Figura 5. Evolución 2005 - 2010 de las muertes violentas en Colombia según manera. ....</i>	<i>21</i>
<i>Figura 6. Reconocimientos Médico-Legales por tipos, 2011 .....</i>	<i>22</i>
<i>Figura 7. Siniestralidad (peatones/ciclistas/motos) y tasa de motorización en América Latina. ....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 8. Distribución regional de las muertes por accidentes de tránsito 2011 .....</i>	<i>24</i>
<i>Figura 9. Muertes y Lesiones por accidentes de tránsito según condición de la víctima. 2011.....</i>	<i>49</i>
<i>Figura 10. Muertes por incidentes de tránsito en porcentaje por condición de la víctima 2011. ....</i>	<i>49</i>
<i>Figura 11. Muertos en incidente de tránsito. Rango de edades de las víctimas. 2011 .....</i>	<i>50</i>
<i>Figura 12. Porcentaje de la causa más importante de muerte por incidente de tránsito por rango de edad, año 2011 .....</i>	<i>50</i>
<i>Figura 13. Número de Multas por casco en zonas urbanas 2008 – 2011. ....</i>	<i>51</i>
<i>Figura 14. Estructura organizativa propuesta para la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV - de Colombia .....</i>	<i>86</i>
<i>Figura 15. Estructuración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.....</i>	<i>104</i>
<i>Figura 16. Ejemplo de cronograma para la puesta en marcha de la Agencia Nacional de Seguridad Vial .....</i>	<i>111</i>
<i>Figura 17. Distribución de la red de carreteras del país.....</i>	<i>166</i>
<i>Figura 18. Mapa de Colombia con la red vial primaria y secundaria.....</i>	<i>167</i>
<i>Figura 19. Estado de la red vial nacional 2010. ....</i>	<i>169</i>
<i>Figura 20. Clasificación de la red vial nacional según el tipo de terreno.....</i>	<i>169</i>
<i>Figura 21: Tendencias en la siniestralidad en el mundo .....</i>	<i>180</i>
<i>Figura 22. Muertos en accidentes de tránsito por 100.000 habitantes desde 1970 .....</i>	<i>181</i>
<i>Figura 23. Siniestralidad en el mundo por regiones.....</i>	<i>182</i>
<i>Figura 24. Tasa de Siniestralidad en Iberoamérica 2010. Tomado de OISEVI, Tercer Informe Iberoamericano sobre Seguridad Vial 2012 .....</i>	<i>184</i>
<i>Figura 25. Evolución de la accidentalidad en España, 1980-2010.....</i>	<i>188</i>
<i>Figura 26 Las fases de la estrategia de inversión.....</i>	<i>250</i>
<i>Figura 27 Las etapas de la implementación.....</i>	<i>255</i>

## Llista de Tablas

<i>Tabla 1. Examen estratégico de la capacidad de gestión de la seguridad vial actual en Colombia</i> .....	57
<i>Tabla 2. Instituciones Entrevistadas</i> .....	113
<i>Tabla 3. Distribución de la red nacional terciaria en los Departamentos</i> .....	170
<i>Tabla 4. Cifras de seguridad Vial en América Latina, año 2000 -2010</i> .....	182
<i>Tabla 5. Grupos de países Latinoamericanos de acuerdo a la tasa de muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes año 2010</i> .....	184
<i>Tabla 6. Cifras de Seguridad Vial en América Latina, año 2010. Tomado de Organización Mundial de la Salud, 2013 Global Status Report on Road Safety. 2013. Elaboración propia</i> .....	186
<i>Tabla 7. Estado de aspectos importantes asociados con la seguridad Vial (factores de riesgo) en América Latina</i> .....	187
<i>Tabla 8. Tabla con observaciones y textos estructurales</i> .....	205
<i>Tabla 9. Personal requerido para la ANSV</i> .....	239
<i>Tabla 10. Gastos Generales anuales de la Agencia</i> .....	240
<i>Tabla 11. Costos de Inversión iniciales de la Agencia</i> .....	241
<i>Tabla 12. Costos de los Programas a ser liderados por la ANSV en su primer año (Éxitos Tempranos)</i> .....	242
<i>Tabla 13. Comparación de las características generales de varias Agencias con las de la Agencia Nacional de Seguridad Vial</i> .....	244
<i>Tabla 14. Comparación de los gastos de Funcionamiento de varias Agencias con la Agencia Nacional de Seguridad Vial</i> .....	245
<i>Tabla 15. Unidad Administrativa Especial - Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente</i> .....	246
<i>Tabla 16. Unidad Administrativa Especial - Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado</i> .....	247
<i>Tabla 17. Unidad Administrativa Especial Agencia Nacional del Espectro Electromagnético</i> .....	248
<i>Tabla 18. Orden secuencial de las inversiones</i> .....	254
<i>Tabla 19. Cronograma de Trabajo</i> .....	256

## Glosario de Siglas

- ANDET: Asociación Nacional de Agentes de Tránsito
- ANDI: Asociación Nacional de Industriales
- ANI: Agencia Nacional de Infraestructura
- ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial
- BM: Banco Mundial
- BID: Banco Interamericano de Desarrollo
- CAF: Corporación Andina de Fomento
- CCI: Cámara Colombiana de la Infraestructura
- CEA: Centros de Enseñanza Automotriz
- CFPV: Corporación Fondo de Prevención Vial
- CDA: Centro de Diagnóstico Automotriz
- CGR: Contraloría General de la República
- CICTT: Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte de la DITRA
- CNT: Código Nacional de Tránsito
- CRC: Centros de Reconocimiento de Conductores
- DANE: Departamento Nacional de Estadística
- DGT: Dirección General de Tráfico (España)
- DGT – ONSV: Dirección General de Tráfico – Observatorio nacional de Seguridad Vial (España)

- DITRA: Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
- DNP: Departamento Nacional de Planeación
- ECAT-FOSYGA: Subcuenta de Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito del FOSYGA
- ETSC: Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte
- EuroNCAP: Programa Europeo de Evaluación de Carros
- FASECOLDA: Federación de Aseguradores Colombianos
- FENALCO: Federación Nacional de Comerciantes
- FIA: Federación Internacional del Automóvil
- FOSYGA: Fondo de Solidaridad y Garantías
- FPV: Fondo de Prevención Vial
- FURIPS: Formulario único de reclamación de los Prestadores de Servicios de Salud por servicios prestados a víctimas de eventos catastróficos y accidentes de tránsito
- GNCAP: Global New Car Assessment Programme
- ICRT: International Consumer Research and Testing
- INCO: Instituto Nacional de Concesiones
- INMLCF: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
- INSP: Instituto Nacional de Salud Pública
- INVIAS: Instituto Nacional de Vías
- IRTAD: International Road Traffic and Accident Database
- IRAP: International Road Assessment Program
- ITF – OCDE: Foro Internacional de Transporte (ITF) de la OCDE
- LAC: Latinoamérica
- LatinNCAP: Programa Latinoamericano de Evaluación de Carros
- ME: Ministerio de Educación
- MHYCP: Ministerio de hacienda y Crédito Público
- MICT: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
- MSPS: Ministerio de Salud y Protección Social
- MT: Ministerio de Transporte
- NU: Naciones Unidas
- OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
- OISEVI: Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial
- OMS: Organización Mundial de la Salud
- ONU: Organización de las Naciones Unidas
- OT: Organismos de Tránsito
- PN: Policía Nacional
- PNSV: Plan Nacional de Seguridad Vial
- RIPS: Registro de los Prestadores de Servicios de Salud por servicios prestados a víctimas de eventos catastróficos y accidentes de tránsito
- RUNT: Registro Único Nacional de Tránsito
- SENA: Servicio Nacional de Aprendizaje
- SIMIT: Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito
- SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
- SPT: Superintendencia de Puertos y Transportes
- UE: Unión Europea

## RECONOCIMIENTOS

El equipo del Banco Mundial que ha realizado este informe reconoce y agradece la activa participación de numerosos colegas y expertos en seguridad vial que aportaron sus ideas, recomendaciones y contribuciones durante su elaboración. El equipo agradece especialmente a los actores claves en el campo de la seguridad vial en Colombia que fueron entrevistados durante el trabajo de campo de este informe, por sus interesantes perspectivas y compromiso con la búsqueda de mejores instituciones para el manejo de la seguridad vial en Colombia.

El equipo agradece especialmente al equipo del Ministerio de Transporte en Colombia y del Departamento Nacional de Planeación por haber confiado en el Banco Mundial el desarrollo de este análisis, así como también a los funcionarios de otros ministerios y agencias gubernamentales que contribuyeron con sus perspectivas desde diferentes sectores y con sus valoraciones críticas.

El equipo agradece a los revisores internos del Banco Mundial y aportaron valiosos comentarios: Patricio Márquez (Lider Sectorial en Salud en la Región Africa); Said Dahdah (Especialista en Transporte en la Región MENA); Luis O. Pérez (Especialista Senior en Salud en LAC), y Camila Rodríguez (Especialista en Infraestructura en LAC). El equipo agradece también a los revisores externos: Alejandro Taddia (Banco Inter-Americano de Desarrollo), Corina Puppo (Secretaria Técnica del OISEVI), y Pere Navarro (Experto Internacional, España). Así como a Carlos Murgui por la ayuda con la edición del documento y el trabajo de campo.

Finalmente, el equipo agradece al Global Road Safety Facility, en particular a Marc Shotten y Tawia Addo-Ashong, y a la oficina del Banco Mundial en Colombia por todo su apoyo.

## RESUMEN EJECUTIVO

En los últimos años los datos de víctimas mortales por siniestros de tránsito en Colombia se mantienen estables por encima de los 5.500 muertos de acuerdo a las estadísticas del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Las acciones que se están realizando en el país, logran contener los efectos del incremento del parque de vehículos y de la movilidad pero no son suficientes para obtener tendencias de mejora. Mientras, otros países logran reducciones importantes en el número de muertes, a pesar de tener altas tasas de motorización.

En Colombia, los traumatismos relacionados con el tránsito son un importante problema social y de salud pública, tanto que constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios. Es relevante tener en cuenta que cerca de la mitad de las víctimas son jóvenes, que en América Latina, Colombia presenta uno de los índices de siniestralidad más altos en lo referido a los colectivos más vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas) y que la accidentalidad colombiana tiene un claro perfil urbano: las ciudades colombianas ponen casi el 70% de las muertes por accidentes de tránsito y casi el 87% de los lesionados.

Las dimensiones que están tomando las muertes y lesiones por accidentes de tránsito se han convertido en la razón por la que las principales instituciones de la Nación hayan tomado la iniciativa: el Departamento de Planeación Nacional incluyó la Seguridad Vial en el Plan de Desarrollo como un tema de política de Estado: Ley 1450, de junio de 2011, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: “Prosperidad para todos”; la Contraloría General de la República realizó por encargo del Senado en febrero de 2013, una auditoría intersectorial sobre la política de la seguridad vial y en el año 2012 publicó 13 informes Exprés de seguimiento especial a la Política Pública de Seguridad Vial en Colombia; y la Comisión VI del Congreso de la República aprobó en el mes de junio el proyecto de Ley para la creación de la ANSV con el apoyo de todos los Senadores y se espera que sea aprobada definitivamente durante el mes de diciembre de 2013.

Por su parte, el Ministerio de Transporte creó en el año 2010, un Viceministerio de Transporte que entre otras funciones tiene como encargo el liderazgo y coordinación de la Política Nacional de Seguridad Vial en el país. El Ministerio también aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, un marco de intervención con la vocación de liderar las acciones en seguridad vial. A pesar de ello, los resultados no son positivos y la accidentalidad no mejora como se esperaba.

El informe de la capacidad de gestión de la seguridad vial en Colombia analiza las razones de esta situación en cuanto a los aspectos institucionales, el funcionamiento del sistema de seguridad vial y la capacidad de gestión de proyectos nuevos, para poder realizar recomendaciones de mejora, basados en los informes del Banco Mundial y de experiencias internacionales reconocidas.

### LOS ACTORES Y LA INSTITUCIONALIDAD DE LA SEGURIDAD VIAL

Si hacemos un repaso a la situación del país, veremos que existen diversos actores con competencias y que están comprometidos con la seguridad vial, tanto a nivel nacional de los distintos ministerios, como a nivel territorial. El Ministerio de Transporte, y en particular el



Viceministerio de Transporte, tiene como funciones el liderazgo de la política de seguridad vial. Es en el Ministerio de Transporte donde se centra el trabajo del análisis de institucionalidad.

A nivel territorial la responsabilidad de la seguridad vial recae en los Municipios y los Departamentos a través de los Organismos de Tránsito, los Agentes de Tránsito, la Policía Nacional y las Terminales de Transporte. Su preocupación es plena, la creciente motorización de motocicletas les desborda y los recursos que disponen son escasos.

Es importante destacar la figura de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Es el organismo encargado de la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte en el país, en cuanto a la permanente, eficiente y segura prestación del servicio, así como a la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el tránsito y el transporte, un potencial de efectos muy limitados a causa de la falta de recursos para influir realmente.

La participación del sector privado en la ejecución de algunas funciones del sistema de seguridad vial es muy importante. En este sentido el Estado ha buscado privatizar algunas actividades donde el sector privado tiene ventajas comparativas y en donde se puede dar un manejo de los recursos de forma transparente. No obstante los resultados no han sido los esperados, ya que no se ha dotado de estructuras administrativas para el control de la acción privada.

La universidad colombiana cuenta con suficiente capacidad para desarrollar la investigación necesaria en la gestión de la política, pero no se cuenta con una estrategia académica para pasar a aplicar los resultados de las investigaciones. El nexo entre la investigación y la política pública es muy pobre.

Es imprescindible mencionar el papel de la sociedad civil y de los medios de comunicación en la descripción y denuncia del problema, encabezada por la Fundación Por la Vía por la Vida. La sociedad civil está ejerciendo un papel fundamental, documentando el problema y exigiendo a la administración el cumplimiento de los compromisos del Gobierno.

Se puede decir que todos los agentes con competencias en seguridad vial son conscientes de la magnitud del problema y se preocupan en mejorar sus actuaciones, pero se lamentan de la falta de avances. La principal conclusión en las entrevistas sobre la institucionalidad de la gestión de la seguridad vial en Colombia, realizadas a más de veinticinco entidades, fue la falta de una figura que liderara y alineara todas las iniciativas existentes. La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial debe ser una prioridad para el Gobierno Nacional. El reto realmente es que esta Agencia represente al Gobierno Nacional y asuma la responsabilidad en seguridad vial. La Agencia debe coordinar las instituciones a nivel de autoridad, con soporte legal y manejo de recursos.

El Ministerio y la Comisión VI del Senado tomaron en noviembre de 2012 el compromiso por resolver el problema de institucionalidad y están trabajando para la aprobación de una Ley de creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con funciones de planificación y ejecución de las políticas de seguridad vial sin menoscabo de las competencias de cada agente. La Agencia tiene que articular y comprometer a todos los actores, y tiene que ser un ente técnico de alto nivel.

## **LAS CONDICIONES BÁSICAS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL**

Siguiendo las directrices del Banco Mundial para la Gestión de la seguridad Vial, de acuerdo con el enfoque de *Sistema Seguro*, se analiza el nivel de desarrollo de las condiciones necesarias previas:

El marco normativo sobre seguridad vial en Colombia es muy amplio, variado y de gran complejidad, lo cual genera limitaciones en su aplicación por parte de las autoridades competentes, a quienes se les facilitaría su gestión si tuvieran un marco de disposiciones integral, claro y efectivo, frente al ejercicio de las diferentes competencias y a las condiciones regulatorias, de cada uno de los aspectos de la seguridad vial.

De acuerdo con su esquema fiscal, Colombia cuenta con diversas fuentes de recursos relacionados con la seguridad vial, asignadas a diferentes entidades según su competencia. Para el año 2011 el Estado Colombiano contó para inversión en seguridad vial con recursos aproximados a \$1,19 billones (aproximadamente unos 618,8 millones de dólares)<sup>1</sup>. Sin embargo en el presupuesto del Ministerio de Transporte no existe un concepto presupuestario destinado a la seguridad vial. Una de las razones por las que tanto le cuesta poner en marcha el Plan Nacional de Seguridad Vial, es la falta de recursos para poder realizar los dos pasos iniciales imprescindibles: constituir una estructura de trabajo y ejecutar algunas medidas que pudieran dar resultados a corto plazo.

En Colombia, la capacidad de control operativo para el cumplimiento de las normas de tránsito, la ejercen dos autoridades: a nivel territorial los organismos de tránsito, a través de su cuerpo operativo de control (Cuerpo de Agentes y/o Cuerpo de Policías por convenio con la DITRA), y a nivel nacional la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA). Sobre la eficacia de las sanciones o multas por infracciones de tránsito un aspecto por resaltar es que en Colombia no se cobran más del 50% de las multas impuestas por policías y agentes de tránsito. Por ello se puede decir que el nivel de impunidad por infracciones de tránsito es elevadísimo.

El país dispone de recursos más que suficientes para las campañas de comunicación y sensibilización de la sociedad. El Fondo de Prevención vial recibe cada año más de 30 mil millones de pesos provenientes del SOAT (Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito) que deberían destinarse en campañas de sensibilización y para lograr los resultados previstos por el Plan Nacional de Seguridad Vial.

El Gobierno de Colombia ha aprobado dos planes de seguridad vial: el Plan Nacional de Seguridad Vial 2004 - 2009 y Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, que es el vigente y fue adoptado mediante la Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Transporte. El Plan define cinco líneas estratégicas como pilares (i) aspectos institucionales, (ii) comportamiento humano, (iii) vehículos seguros y equipos de transporte, (iv) infraestructura vial, y (v) atención y rehabilitación de víctimas. La idoneidad de la estrategia en seguridad vial ha sido comentada y estudiada en diversos momentos, por la Contraloría, el BID y el propio Banco Mundial. De estos análisis se puede concluir que a pesar de contar recientemente con un Plan

---

<sup>1</sup> Tasa de cambio de 1922,96 para el martes 27 de agosto de 2013. Banco de la República.  
[www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)

(más de año y medio de haber sido promulgado) ninguna institución se a apersonado de su implementación. En este sentido se podría decir que en el país no hay una política de seguridad vial ya que no hay una intencionalidad clara de implementar el Plan. Además el mismo Plan tiene debilidades importantes que dificultan su implementación, debilidades que afectan su eficacia y credibilidad como: la falta de objetivos y enfoque a resultados, la falta de participación de los entes territoriales, y la falta de tratamiento para los modos de transporte más vulnerables en la vía: peatones, ciclistas y motociclistas.

## **LAS DEBILIDADES DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA**

En preparación del presente informe el BM buscó identificar las debilidades en la aplicación del Plan Nacional de Seguridad Vial, para lo cual se reunió con 28 agentes involucrados en el tema. En estas reuniones se buscó conocer cómo ven la institucionalidad en la seguridad vial en el país, el rol de líder, cómo ven el tema de los recursos financieros, la coordinación de acciones sectoriales, la colaboración territorial, la disponibilidad de información, el alineamiento a objetivos, el enfoque por resultados, y algunos otros aspectos relacionados. A modo de resumen se citan algunos hallazgos:

- El Plan Nacional de Seguridad Vial no está enfocado a resultados, no marca objetivos finales y carece de indicadores de actividad o de resultados. El Plan no ha sido socializado y los principales agentes ministeriales no lo conocen y no existen estructuras de coordinación para su implementación.
- Falta coordinación en el manejo de la información sobre seguridad vial. Las cifras sobre accidentalidad de tránsito en el país son poco confiables. En el diseño de la política, en especial seguimiento, se ha evidenciado un sub-registro con relación a la información sobre víctimas fatales y lesionadas.
- No hay suficiente capacidad de control por parte de las autoridades.
- Los recursos financieros para la seguridad vial del país no está llegando a la seguridad vial. Se considera que existen los recursos suficientes para atender adecuadamente nuevos planes y formas de actuación pero el problema es cómo se adjudican esos recursos. Los recursos del presupuesto nacional destinados a la seguridad vial son prácticamente inexistentes. Por ejemplo, el Ministerio de Transporte solo tiene el 0,001% de su presupuesto destinado a la seguridad vial.
- El tema territorial es algo preocupante. Se necesita coordinar los entes territoriales que son los que en última instancia van a aplicar los lineamientos fijados por la Agencia.
- La seguridad vial no es prioridad a nivel local y hay que escalarla en las agendas locales. Los entes territoriales no hacen trabajo de prevención ni toman las responsabilidades que le corresponden. Un porcentaje importante (más del 40%) de los municipios de Colombia tienen dificultades financieras y será difícil que destinen recursos al tema de seguridad vial.
- La metodología de enseñanza de la educación en seguridad vial se limita a guías sin que promuevan cambios en los comportamientos.
- El sistema de otorgamiento de la licencias de conducir es débil. Se otorgan de manera muy fácil sin un real control ni exámenes por parte de los organismos responsables.
- Debilidades del RUNT (Registro Único de Tránsito), que genera licencias fraudulentas, licencias obtenidas sin los requisitos de ley, conductores a quienes se les ha suspendido la licencia poseen de manera legal 2 o 3 licencias.

- La matriculación de vehículos, las inspecciones técnicas de vehículos, los reconocimientos médicos de los conductores... funcionan deficientemente y el control es escaso.
- Falta de gestión para cerrar el ciclo de la sanción por parte de las autoridades competentes. Los entes territoriales no están haciendo gestión para evitar las prescripciones y caducidades de las multas o sanciones de tránsito. Más del 50% de las multas de tránsito impuestas en el país no son pagadas y la mayoría de los entes territoriales no hacen esfuerzos por recuperar esta cartera. Esta situación tiene importantes impactos sociales y fiscales.
- La falta de coordinación entre la policía nacional y las secretarías municipales y distrital
- Las campañas de comunicación desvinculadas de las campañas de vigilancia y control policial y de las prioridades marcadas por el Plan Nacional.
- No existen estándares o normas de seguridad para las infraestructuras, la señalización. Tampoco para los vehículos o los elementos de protección como el casco.
- Los procesos de atención a las víctimas luego de un accidente de tránsito son muy deficientes.

La responsabilidad del buen funcionamiento de cada uno de estos temas es del organismo que ostenta su competencia. La Superintendencia de Puertos y Transportes tiene la responsabilidad de fiscalizar el buen funcionamiento de algunos de estos temas.

## **RECOMENDACIONES PARA LA MEJORA DE LA INSTITUCIONALIDAD**

Como aspecto más relevante de todos los análisis realizados con miras a mejorar la institucionalidad relacionada con la seguridad vial en Colombia, se recomienda la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial. Esta Agencia debe ser una entidad eminentemente técnica e independiente, y cuyo accionar responda a una clara y definida política de Estado sobre la seguridad vial. Las funciones que se le asignen deben permitirle obtener resultados sobre la seguridad vial. Es conveniente que no se dedique solo a la coordinación y articulación de otros agentes. Solo coordinando y articulando no se disminuye la accidentalidad del país. La Agencia debe tener capacidad de acción directa sobre algunos aspectos claves mediante los que pueda obtener resultados de mejora y así empoderarse y poder exigir a otros organismos (nacionales y territoriales) su implicación en políticas, directrices o lineamientos de seguridad vial y consecuentemente los resultados asociados. Solo de esta manera la ANSV se puede hacer responsable por los resultados de la seguridad vial. Con respecto a la ANSV se recomienda y/o siguiere:

- Estructurar la Unidad de Seguridad Vial en el Viceministerio para que actúe como unidad semilla de la Agencia, hasta la puesta en marcha de la Agencia en 2015. Esta unidad irá estructurando un equipo de trabajo a medida que vaya iniciando los programas prioritarios.
- A la creación de la Agencia, la Unidad de Seguridad Vial permanecerá como la unidad encargada, en el Ministerio, del impulso político de la estrategia de seguridad vial, en el papel de coordinación entre el Ministerio y la dirección de la Agencia.

- La Dirección de la Agencia tiene un papel fundamental por cumplir. Debe ser la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial. A la vez, debe preparar y facilitar desde lo técnico el compromiso político al más alto nivel.
- La Agencia debe ser vista como la entidad líder en seguridad vial del el país. Los colombianos deben reconocer inmediatamente a la ANSV cuando se hable de seguridad vial en el país.
- La Agencia tiene varias funciones importantes. En primer lugar es el interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación alrededor de la seguridad vial. En segundo lugar tiene la responsabilidad de organizar y liderar el equipo de trabajo que planifica y ejecuta las políticas de seguridad vial. La Agencia además debe liderar los aspectos técnicos de la Seguridad vial y la inteligencia (generación y uso de la Información) en seguridad vial

El informe contempla diversos apartados con propuestas de estructura, funciones, organigrama, previsión de costes y hoja de ruta para su puesta en marcha de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en Colombia.

#### **RECOMENDACIONES SOBRE EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

En esta coyuntura de creación de la Agencia con funciones de cohesión de las políticas y las acciones de los diversos agentes, es importante que, una vez entre a ejercer sus funciones, logre unos éxitos tempranos que la hagan reconocer en todo el país como líder indiscutido en todo el tema de seguridad vial. Las recomendaciones que se plantean se enfocan tanto a la nueva institucionalidad, como a la mejora de la gestión actual del sistema de seguridad vial y también al abordaje de los perfiles de la accidentalidad.

- Incorporar en el Plan Nacional de Seguridad Vial objetivos generales para la disminución de las víctimas mortales de tránsito y objetivos específicos centrados en los colectivos que más contribuyen al número de víctimas mortales (ejemplo los motociclistas, los atropellos...).
- Crear el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y ponerlo en marcha con un equipo mínimo con capacidad de análisis, que de argumentos a las iniciativas que se van a llevar a cabo.
- Aplicar una metodología de planificación de políticas que determine, a partir de los objetivos, los planes, programas y acciones, el calendario, los responsables, los indicadores y el presupuesto y determinar el modelo de seguimiento y control.
- Socializar el Plan Nacional con los ministerios y las administraciones territoriales responsables de parte de los objetivos y medidas previstos, a través de procesos de consulta y participación.
- Priorizar un Plan de Acción para reforzar el actual sistema de autoridad para el cumplimiento de las normas que concentre los esfuerzos en los elementos básicos para la reducción de accidentes mortales: alcohol, cinturón de seguridad y casco, velocidades

excesivas e inadecuadas y el tratamiento especial de los reincidentes. Los países que han obtenido mejores resultados son los que han reforzado sus sistemas de autoridad.

- Elaborar planes de acción especiales para los colectivos que la diagnosis identifica como los colectivos vulnerables en Colombia: los peatones y motociclistas. Es imprescindible la colaboración de las ciudades en la elaboración de dichos planes.
- Complementar el Plan Nacional con Planes Regionales y Planes Municipales que progresivamente se pongan en marcha en todo el territorio, y estén alineados a las prioridades, estrategias y calendarios por este fijados.
- Diseñar y poner en marcha un nuevo sistema de obtención de las licencias de conducir, basado en la realización de pruebas o exámenes de capacitación teórica y práctica. Existe el consenso del Ministerio, el Senado, los expertos, el BID y el Banco Mundial que, en estos momentos, es prioritaria la puesta en marcha de esta medida. Se propone que esta medida sea planteada como la primera de las nuevas políticas que el Ministerio va a poner en marcha con motivo del nuevo proceso que se va a iniciar con la creación de la Agencia.
- Revisar la velocidad en zona urbana. Se debe tener una normativa que claramente restrinja los comportamientos que mayores accidentalidades causan, especialmente las que causan muertos y heridos graves. El límite máximo a 50 km/h y la regulación y promoción de zonas 30 es prioritario.
- Terminar con la caducidad o prescripción de los comparendos para combatir la sensación de impunidad de los conductores ya que las multas de tránsito no se cobran. Esa sensación de impunidad tienen una relación directa con la accidentalidad.
- Coordinar el trabajo de los ministerios competentes para que los estándares de homologación de los vehículos cumplan con los criterios de seguridad adecuados, difundir en la opinión pública conozca los resultados de las pruebas LatiNCAP para promover la demanda de vehículos seguros.
- Establecer protocolos de actuación de los servicios de emergencia y disponer de un teléfono único de avisos.

## LA COORDINACION

La coordinación es uno de los objetivos principales de la Agencia. En los textos para la creación y la estructuración de la Agencia se plantean diversas formas de coordinación y participación para la acción: la coordinación con los organismos y departamentos ministeriales, la colaboración con las administraciones territoriales, y la participación de los agentes sociales y económicos. Todos ellos tienen competencias y responsabilidades en la seguridad vial.

## REFORMAS NORMATIVAS

Actualmente se encuentra en proceso de tramitación parlamentaria una nueva Reforma al Código Nacional de Tránsito, que cursa en el Congreso de la República a través del proyecto de

Ley 153, constituye una importante oportunidad que en materia normativa tiene el país para actualizar, consolidar y responder a las necesidades de seguridad vial. Es la oportunidad de revisar: el sistema de licenciamiento de conductores, el régimen sancionatorio y las normas regulatorias sobre conductores profesionales

#### FINANCIAMIENTO

la Agencia líder de la Seguridad Vial requiere un financiamiento sostenible que le permita acceder de manera suficiente y permanente a los recursos necesarios para desarrollar sus funciones y obtener resultados efectivos en materia de seguridad vial. El proyecto de Ley aprobado en el Senado le asigna unas partidas dentro del Presupuesto General de la Nación. Sin embargo, el equipo de esta misión, teniendo en cuenta las dificultades que podría tener la aprobación de algunas de estas fuentes, propone otras posibilidades provenientes de tasas por nuevos servicios en materia de licencias de conducir, mejoras en la efectividad del sistema sancionatorio, etc.

#### INFRAESTRUCTURAS Y ACTIVOS VIALES

Se recomienda crear un Comité de Seguridad Vial para la infraestructura vial del país, en donde se definan lineamientos claros para las diferentes agencias para tener vías más seguras desde el punto de vista de la seguridad vial, realizar auditorías de seguridad vial en las diferentes carreteras del país para identificar puntos de críticos que deban ser intervenidos, definir junto con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI - y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS - y los entes territoriales los estándares de seguridad vial y señalización para las diferentes redes de carreteras.

#### GESTIÓN POR RESULTADOS

La Planificación de las políticas de seguridad vial precisa disponer de un sistema de datos suficiente y confiable para realizar la diagnosis de los problemas, identificar las prioridades de acción y evaluar sus resultados. Uno de las primeras tareas deberá ser configurar el Observatorio de seguridad vial, un equipo técnico que de apoyo a la planificación y evaluación de las políticas, en definitiva, a la toma de decisiones. Entre sus funciones estarán: i) disponer de un sistema de datos para el análisis y la vigilancia de la accidentalidad compuesto de los datos de la accidentalidad y los indicadores de exposición, del nivel de seguridad vial y los indicadores de actividad de las acciones; ii) disponer de un programa de estudios y coordinar investigaciones para aportar conocimiento sobre las causas y los efectos de las acciones; iii) desarrollar un sistema de diseminación de datos, estudios e investigaciones para poner el conocimiento a disposición de los agentes económicos y sociales con responsabilidades en la Seguridad Vial; y iv) disponer de una metodología de planificación, buenas prácticas y evaluación de medidas.

## **RECOMENDACIONES PARA LA PUESTA EN MARCHA DE LA AGENCIA**

La puesta en marcha de la Agencia Nacional de Seguridad Vial debe estar acompañada del inicio de programas y acciones que obtengan visibilidad e impacto en la sociedad. Se trata, por lo tanto, de una etapa estratégica y sensible fundamental para generar su credibilidad. Es por lo tanto importante definir un Plan de Acción y la Hoja de Ruta que permita mostrar en un plazo de año y medio, desde junio de 2013 a diciembre de 2014, resultados que justifiquen la nueva institucionalidad alrededor del Sistema Nacional de Seguridad Vial.

El Viceministerio de Transporte será quien deberá definir e implementar este Plan de Acción y es quien deberá ser el puente que permita entrar en funcionamiento a la Agencia en el año 2015, y al mismo tiempo iniciar el proceso de fortalecimiento de la seguridad vial en el país. Las principales acciones del Plan de acción son: i) garantizar el papel del Ministerio en la responsabilidad de la política; ii) habilitar la Unidad de Seguridad Vial del Ministerio como estructura semilla de la agencia; iii) diseñar, preparar el camino y poner en marcha la agencia; y iv) iniciar acciones y programas de seguridad vial que logren resultados a corto tiempo. El foco del trabajo del Viceministerio y de la Unidad de Seguridad Vial del Ministerio, se propone a tres niveles: organizativo, programático y estratégico.

A nivel estratégico se propone acciones encaminadas a la socialización y estrategia de aliados, dar a conocer el proyecto y los objetivos, demostrar acción y resultados.



# 1 INTRODUCCION

## 1.1 *Objetivo del Análisis de gestión de la seguridad vial en Colombia*

El objetivo del Banco Mundial y del Gobierno de Colombia en este análisis de la capacidad de gestión de la seguridad vial que se presenta, es ayudar a mejorar el marco estratégico, fortalecer la capacidad institucional para gestionar la seguridad vial y, en consecuencia, mejorar los índices de siniestralidad. Este trabajo está orientado a mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de las políticas, programas e intervenciones de seguridad vial en Colombia, contribuyendo de esta manera a alcanzar los ambiciosos objetivos establecidos por Naciones Unidas para la Década de Acción de reducir en un 50% las muertes proyectadas por siniestros viales en el período 2011-2020.

Por la dimensión y trascendencia de la problemática en Colombia y en el marco de la proclamación del «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» 2010-2020, el Estado colombiano, por primera vez en su historia, incluyó en su Plan Nacional Cuatrienal de Desarrollo (Ley 1450 de 2011) la Seguridad Vial como tema prioritario de Política Pública, que debe trascender de una Política de Gobierno a una Política de Estado, planteándose además en sus bases la necesidad de evaluar la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Este análisis se ha desarrollado siguiendo las directrices del Banco Mundial para Gestión de la Seguridad Vial<sup>2</sup>, de acuerdo con el enfoque de *Sistema Seguro*, y observando las mejores prácticas internacionales en esta área.

Como objetivo intermedio se propone el fortalecimiento institucional para el liderazgo y la gestión de la política nacional de seguridad vial, que incorpore la coordinación interinstitucional y las estructuras de gobierno que tienen a su cargo gestionar la seguridad vial.

Para entender el desarrollo del documento es muy importante anotar que en el momento de la realización de trabajo, el Gobierno Nacional se encontraba en pleno proceso de definición institucional y organizacional de la seguridad vial en Colombia. Concretamente la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, adscrita al Ministerio de Transporte, asignándole la responsabilidad del diseño y planificación de la política, y la implementación de las acciones prioritarias que de ella se derivan. A su vez, en el Senado de la República, en su Comisión VI, se celebraban una serie de trabajos alrededor de la seguridad vial y concretamente se debatía la aprobación del texto de ley de creación de la Agencia propuesto por el Ministerio de Transporte.

Esto llevó a que éste análisis de capacidad del país incluya apartados específicos alrededor de la creación de la nueva institucionalidad, los requerimientos de los cuales eran:

- Definir las razones por las cuales es necesaria una nueva institucionalidad de seguridad vial.
- Elaborar propuestas y revisar contenidos de los documentos de creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

---

<sup>2</sup> Bliss, A. & Breen, J (2009). *Country guidelines for the conduct of road safety capacity reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects*. World Bank Global Road Safety Facility, Washington, D.C. Ver también Bliss, A. & Raffo, V. (2013). *Improving Global Road Safety: Towards Equitable and Sustainable Development. Guidelines for Country Road Safety Engagement*. IUHPE-World Bank, Washington, D.C.

- Elaborar propuesta de estructuración inicial de la Agencia, definir funciones, estructura y posibles fuentes de financiamiento para su puesta en marcha y obtención de resultados positivos en el corto plazo.

Otro aspecto importante a resaltar de la coyuntura en el momento de la realización de este informe es que la Contraloría General de la República, por mandato del Senado, publicó en febrero de 2013 una Auditoría intersectorial sobre la política de la seguridad vial y en el año 2012, 13 informes exprés de seguimiento especial a la Política Pública de Seguridad Vial en Colombia<sup>3</sup>. En estos informes se hace una evaluación de todos los actores relacionados con la seguridad vial en función de sus roles, de la aplicación de la política pública en seguridad vial y de sus resultados los cuales ha sido de gran valor tanto en la determinación de las debilidades como la elaboración de propuestas.

Para el examen de capacidades en el diseño y liderazgo de la gestión de la política de seguridad vial, se realizaron entrevistas a agentes con distintas responsabilidades en el sistema de seguridad vial, tanto en el ámbito de la administración del Estado, como de las municipalidades y del sector privado. Se requirió la opinión sobre las debilidades del sistema de seguridad vial en Colombia, en especial a las referidas a la institucionalidad, los avances realizados así como las expectativas en cada sector. En el ANEXO 1, se encuentra el listado de las personas entrevistadas y en documento a parte un extracto de cada una de las entrevistas.

Forma también parte del trabajo la revisión y recomendaciones de mejora en la elaboración e implementación de estrategias de acción y en la asignación de recursos.

El contenido del informe se puede resumir en dos grandes capítulos: uno primero de diagnóstico de la accidentalidad, la institucionalidad y la eficacia del sistema de seguridad vial, y un segundo de recomendaciones para la mejora de la capacidad de gestión y de la institucionalidad. Para su elaboración se ha tenido acceso y se ha generado gran cantidad de información que queda documentada en los once anexos al informe.

Se espera que este trabajo redunde en una mejor coordinación, gestión, implementación y evaluación de las intervenciones de seguridad vial en Colombia. Estamos convencidos que esto dará como resultado la mejora en los niveles de seguridad vial del país.

## ***1.2 El Contexto de la Seguridad Vial en Colombia***

### **1.2.1 Evolución de la accidentalidad.**

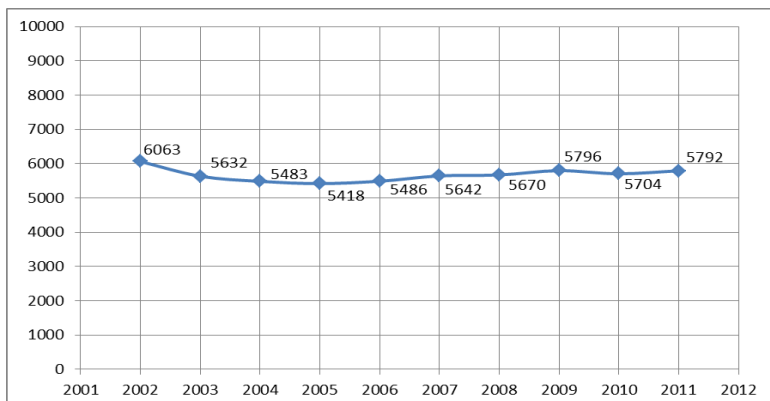
A la hora de consultar la información relacionada con la accidentalidad de Colombia se encuentra que no hay coherencia entre las diferentes fuentes. Diferentes instituciones (policiales o sanitarias) reportan cifras diferentes sobre la accidentalidad en Colombia. Esta situación es reflejo de la debilidad institucional a la hora de consolidar las estadísticas oficiales sobre siniestros de tránsito. No hay una coordinación institucional que compare y consolide las cifras procedentes de diferentes fuentes y produzca unas cifras oficiales.

---

<sup>3</sup> Contraloría General de la República, Informe Auditoría, Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012.

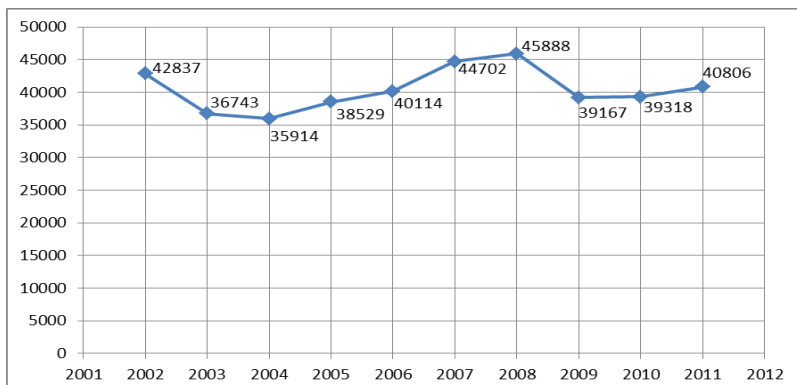
En todo caso, en los últimos 8 años los datos de víctimas mortales por siniestros de tránsito en Colombia se mantienen estables<sup>4</sup> de acuerdo a las estadísticas del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) el cual es el que vamos a usar como referencia. En la Figura 1 se muestra la evolución de las muertes en Colombia por incidentes de tránsito para el periodo 2002 – 2011 y en la Figura 2 la evolución de los lesionados para ese mismo periodo. Ambas figuras corroboran que tanto las muertes como los lesionados en Colombia se han mantenido relativamente estables.

**Figura 1. Evolución de las muertes por incidentes de tránsito en Colombia, periodo 2002 - 2011**



Fuente: Publicaciones FORENSIS 2011. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Colombia

**Figura 2. Evolución de los lesionados por incidentes de tránsito en Colombia, periodo 2002 - 2011**

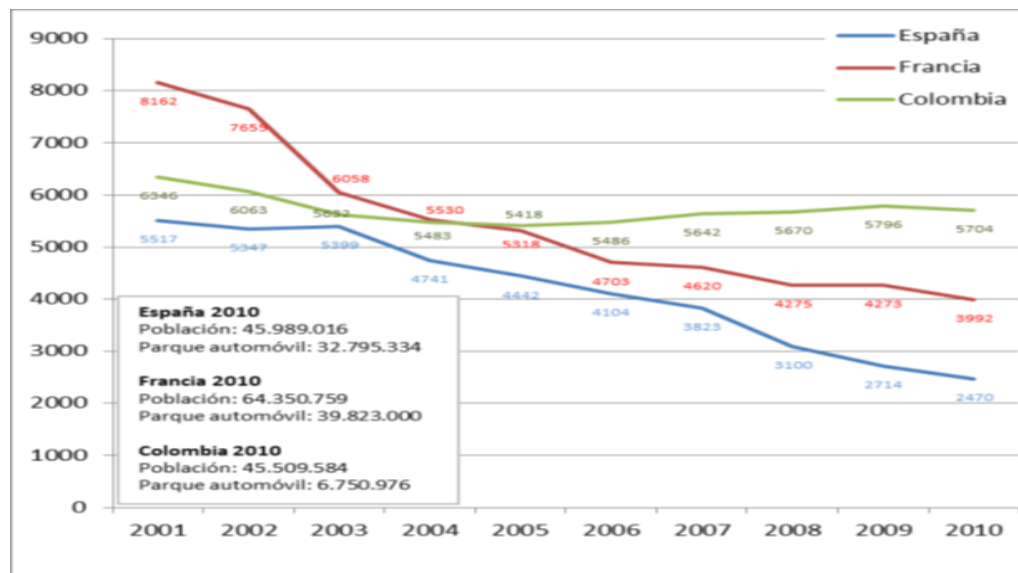


Fuente: Publicaciones FORENSIS 2011. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Colombia

Para el año 2011 la cifra de muertes por siniestro de tránsito es de 5.792 según el INMLCF, de 5.528 según los datos proporcionados por la Corporación Fondo de Prevención Vial y publicados en IRTAD y en el informe publicado por la OMS se estima alrededor de 7.200 muertes anuales. Para el año 2012, y según datos preliminares, todas las fuentes indican una tendencia al incremento. Esta situación siembra dudas sobre el sub-registro de algunas cifras oficiales que debería estudiarse. En la Figura 3 se muestra de manera comparativa la evolución de las muertes por accidentes de tránsito en Colombia, Francia y España, en donde se puede ver que mientras en Colombia la evolución fue estable, en Francia y España se lograron reducciones importantes en el número de muertes, a pesar de las altas tasas de motorización de esos países.

<sup>4</sup> Fundación por la Vía por la Vida, Análisis de la Siniestralidad Vial en Colombia 2015-2010

Figura 3. Estadística comparada 2001 – 2010: España – Francia – Colombia



Fuente de los datos:

1. Estadística de España y Francia: 5Th Road Safety PIN Report, European Transport Safety Council 2010 – Annex 1. June de 2011.

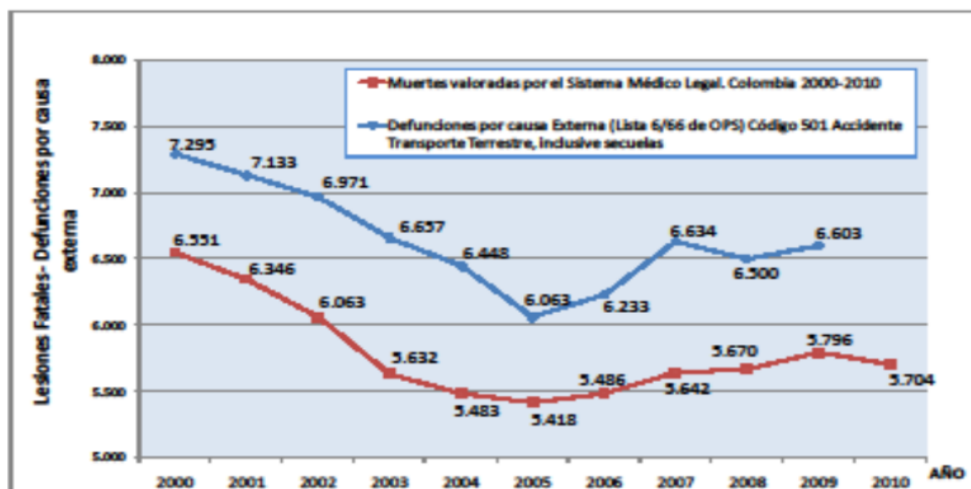
2. Estadística en Colombia: Publicaciones FORENSIS 2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forensis. Colombia

Elaboración Fundación Por la Vía por la Vida

Si se comparan las tendencias de la accidentalidad de Colombia con otros países, se observa el contraste que ofrece la evolución estable de Colombia (Figura 3). Las acciones que se están realizando en los últimos 8 años en el país, logran contener los efectos del incremento de parque y de movilidad pero no son suficientes para obtener tendencias de mejora. Otros países en donde se aplican políticas de seguridad vial con criterios de liderazgo, información y debate de la opinión pública y ejecución de acciones decididas y permanentes, mantienen tendencias estables de mejora. Si otros países mantienen tendencias en el descenso de la accidentalidad con incrementos en la movilidad, en Colombia también se podría obtener el mismo efecto.

Sin embargo, si se comparan estas cifras con las cifras de las Defunciones de Causa externa “Accidentes de Transporte terrestre inclusive secuelas” publicadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, como se ilustra en la Figura 4, se visualiza una diferencia superior en cuanto los registros de Defunciones del DANE frente a los registros de Lesionados Fatales de acuerdo con el INMLCF, con una diferencia que varía entre 645 víctimas para el año 2005 y 1025 víctimas para el año 2003. En la gráfica del DANE la tendencia ya no es estable sino que muestra un crecimiento en los últimos años.

Figura 4. Comparación Estadística Lesiones Fatales por Accidentes de Tránsito INMLCF y Defunciones por causa Externa – Accidentes Transporte Terrestre inclusive secuelas del DANE Años 2000-2009.

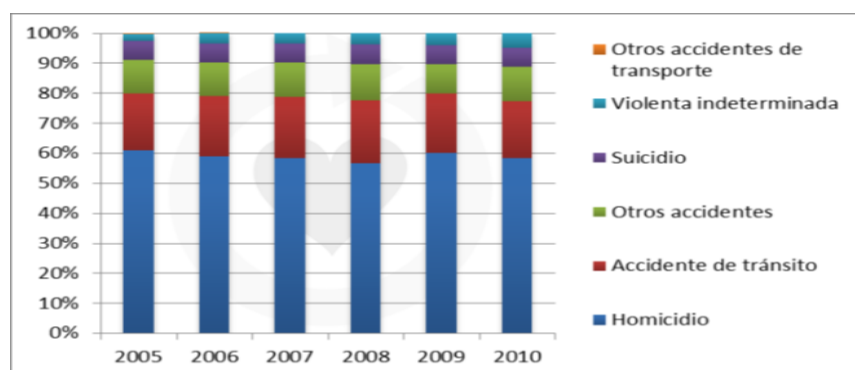


Elaboración Fundación Por la Vía por la Vida

### 1.2.2 La dimensión del problema de la accidentalidad en Colombia

En Colombia, los traumatismos relacionados con el tránsito son un importante problema social y de salud pública que año tras año cobran miles de víctimas, tanto que se constituye en la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios<sup>5</sup> (Ver Figura 5). Es relevante tener en cuenta que cerca de la mitad de las víctimas son jóvenes. Según el informe de la Contraloría, citando la fuente del Instituto Nacional de Medicina Legal, entre el período 2002-2011 más de 56.686 ciudadanos fallecieron y más de 404.000 fueron víctimas por lesiones<sup>6</sup> (Ver figuras 2 y 3).

Figura 5. Evolución 2005 - 2010 de las muertes violentas en Colombia según manera.



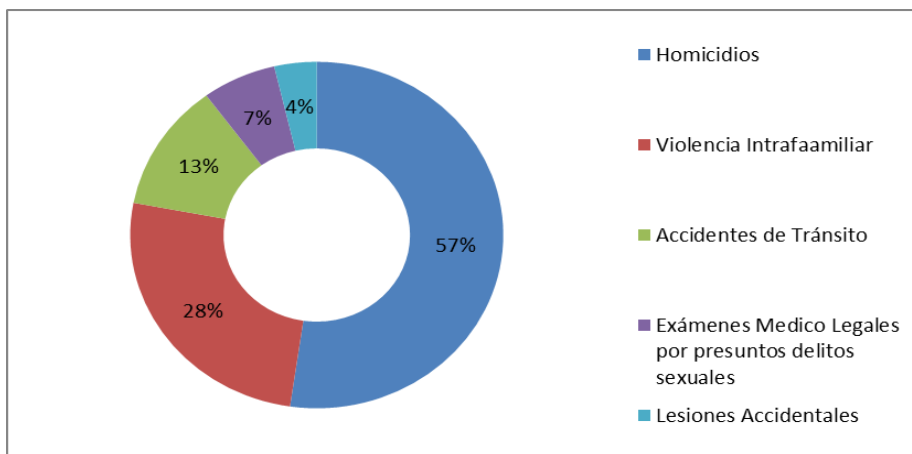
Fuente: Fundación Por la Vía por la Vida con base en los datos del INMLCF

<sup>5</sup> Fundación por la Vía por la Vida, Análisis de la Siniestralidad Vial en Colombia 2015-2010

<sup>6</sup> Contraloría General de la República, Informe Auditoria, Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012.

Según la Contraloría General de la República, en el año 2011 los reconocimientos médico-legales en clínica forense para lesionados no fatales por accidentes de tránsito ocuparon el tercer lugar con 40.806 casos (13%), después de la violencia interpersonal y la violencia intrafamiliar; estos reconocimientos presentaron un incremento absoluto con relación al año 2010 de 1.488 casos y una variación relativa de 3.8% (Figura 6).

**Figura 6. Reconocimientos Médico-Legales por tipos, 2011**



Fuente: Contraloría General de la República

La tasa de mortalidad en Colombia para el año 2011, de nuevo varía según la fuente de información que se consulte. Según datos del INMLCF la tasa es de 12 y según la OMS es de 15,6<sup>7</sup> muertos por cada 100.000 habitantes. En todo caso los colombianos tienen alrededor de tres veces más posibilidades de morir en un siniestro de tránsito en su país que un español y cuatro veces más que un inglés.

Las dimensiones que están tomando las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en Colombia se ha convertido en la razón por la que las principales instituciones de la Nación han tomado la iniciativa de abordar este tema:

- **El Departamento de Planeación Nacional** incluye la Seguridad Vial en el Plan de Desarrollo como un tema de política de Estado: Ley 1450, de junio de 2011, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: “Prosperidad para todos”.
- **La Comisión VI del Congreso Nacional** está en proceso de debate para la aprobación del proyecto de Ley para la creación de la ANSV, con el apoyo de todos los Senadores, que no ven avances, hay muchos compromisos no cumplidos y no mejoran las estadísticas.
- **La Contraloría General de la República** publica en febrero de 2013 la Auditoría intersectorial sobre la política de la seguridad vial. En el año 2012 publicó 13 informes Exprés de seguimiento especial a la Política Pública de Seguridad Vial en Colombia

La dimensión del problema de la seguridad vial del país y la sensibilidad del tema, están logrando que la política de seguridad vial se esté convirtiendo en una Política de Estado que reclama el liderazgo institucional del Gobierno.

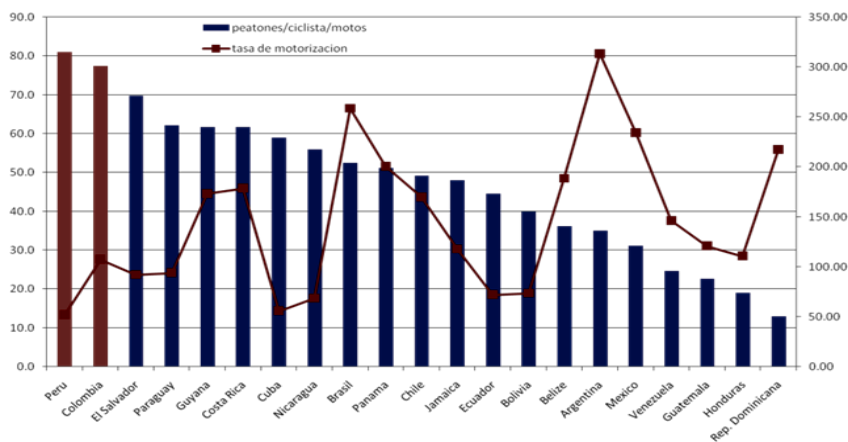
<sup>7</sup> OMS, 2013 Global Status Report on Road Safety

En América Latina Colombia presenta uno de los índices de siniestralidad más grandes en lo referido a peatones, ciclistas y motos (Figura 7).

Un aspecto importante para resaltar es la evolución que se ha producido en la composición del parque automotor, debido a la alta motorización que ha tenido Colombia en los últimos años. En 2011, el comportamiento del sector automotriz mostró los más altos resultados en ventas en su historia. Las ventas tuvieron un año record en unidades nuevas (324.570 unidades) las cuales representaron un incremento del 28% con respecto al año anterior (253.869 unidades), superando el crecimiento de economías como Brasil, México, Argentina, Chile y Perú. En un documento investigativo desarrollado por la Universidad de los Andes y llamado “El Transporte como soporte al desarrollo del país. Una visión al 2040”<sup>8</sup>, se realizó un análisis sobre cómo será el crecimiento automotriz en Colombia. En la actualidad, el país cuenta con 3 millones de automóviles y 2,3 millones de motocicletas, cifras que aumentarán considerablemente para el año 2040; se especula que serán de 10,4 y 13 millones, respectivamente.

La composición del parque automotor, especialmente en la relación automóviles – motos ha cambiado drásticamente en los últimos años. Las motos han pasado de ser menos del 30% del parque automotor en el año 2000 a representar casi el 50% en el año 2012. Esta tendencia se mantendrá en los próximos años. Incluso la predicción de 13 millones de motos en el país para el año 2040 parece bastante conservadora. Esta composición del parque automotor hace que el país se encuentre actualmente en una dinámica en donde se está pasando a una preponderancia de uso de vehículos (motos) mucho más vulnerables en lo referente a la seguridad vial. Las estadísticas así lo muestran: en el año 2011 el vehículo involucrado que arrojó un mayor porcentaje de participación en accidentes de tráfico fue la motocicleta tanto en el caso de lesiones fatales (34.1%) como en el caso de lesiones no fatales (33.5%), sin contar los pasajeros que podrían ir de acompañantes<sup>9</sup>.

Figura 7. Siniestralidad (peatones/ciclistas/motos) y tasa de motorización en América Latina.



Fuente: BID

<sup>8</sup> El Transporte como soporte al desarrollo del país. Una visión al 2040. Universidad de los Andes

<sup>9</sup> Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

### 1.2.3 La distribución territorial de la accidentalidad

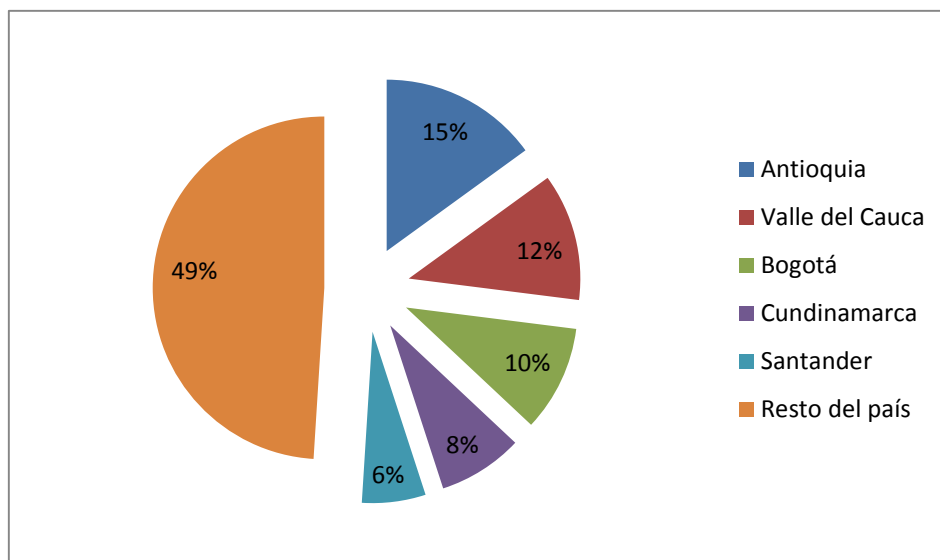
La accidentalidad colombiana tiene un claro perfil urbano: peatones, motociclistas, transporte de pasajeros. Las ciudades colombianas ponen casi el 70% de las muertes por accidentes de tránsito y casi el 87% de los lesionados.

Algunas poblaciones y regiones del país concentran la mayor parte de los muertos y lesionados.

En cuanto a la distribución geográfica las tasas de mortalidad (muertes por cada 100.000 habitantes) en ciudades como Barranquilla (5.88), Bogotá (7.58) y Cartagena (7.64) están por debajo de la tasa nacional (12.58), ciudades como Medellín (12.92) y Cali (12.65) se encuentran cercanas a esta<sup>10</sup>. De las ciudades analizadas las que incrementaron en el último año la tasa de mortalidad están Bucaramanga, Medellín, Bogotá D.C, Cartagena y Barranquilla.

En la Figura 8 se muestra la distribución geográfica por regiones de las muertes por incidentes de tránsito. Debido a que en gran medida el problema de siniestralidad es altamente urbano, las regiones con las ciudades más grandes son las que aportan más muertes por incidentes de tránsito, como es el caso de Antioquia (Medellín), Valle del Cauca (Cali) y Bogotá, estas tres regiones, en donde están ubicadas las tres ciudades más grandes del país, aportan en total el 37% de las muertes por incidentes de tránsito.

Figura 8. Distribución regional de las muertes por accidentes de tránsito 2011



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

La regulación y formulación de la normatividad corresponden al Ministerio de Transporte y a las ciudades su ejecución y control. De acuerdo con entrevistas realizadas a responsables de las Secretarías de Movilidad de Bogotá y Medellín, ambos coinciden en establecer que el Ministerio de Transportes lidere la modificación del Código de Tránsito, y que coordine y articule la normatividad en seguridad vial, ya que no se trata sólo de un problema de tránsito, sino afecta a varios sectores.

<sup>10</sup> Contraloría General de la República, Informe Auditoría, Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012.



No ha sido posible conseguir datos sobre el número de fallecidos según el tipo de carretera en que se hubiera producido el siniestro y su titularidad (INVIAS, ANI, departamentales o municipales).

### 1.3 Metodología para la evaluación de capacidad de gestión

#### 1.3.1 El enfoque de Sistema Seguro

El enfoque de *Sistema Seguro* busca identificar y rectificar las principales causas de error y las debilidades en el diseño de los sistemas de transporte que contribuyen a siniestros con fatalidades o lesiones graves, de tal manera de mitigar la severidad e impacto de los siniestros viales. El punto clave en este enfoque es que asume que el sistema de transporte vial debe estar diseñado de tal manera de incorporar la posibilidad de errores humanos que pueden causar un siniestro. En este sentido, el diseño de una carretera deber considerar los límites bio-mecánicos del cuerpo humano y gestionar mejor las fuerzas de choque de tal manera de traerlos a niveles que el cuerpo humano pueda tolerar. Para ejemplificar este concepto, en el caso de reducir los límites de velocidad se puede gestionar mejor el riesgo de que el uso de una carretera conlleve la posibilidad de un siniestro fatal.

Este enfoque se apoya en el principio de responsabilidad compartida para minimizar el riesgo de siniestros. En este sentido, las autoridades que diseñan el sistema de transporte son responsables por la seguridad del mismo, mientras que los usuarios del sistema son responsables de obedecer las reglas de uso del sistema, apoyados por sistemas de comunicación, concientización y control que fomenten este uso responsable. El diseño del sistema involucra elementos tales como políticas de licencia de conducir, políticas referidas a la flota de vehículos y regulación sobre seguridad de los vehículos; diseño geométrico de vías y señalización; límites de velocidad y reglamentación de vías; planificación del uso de suelos que tenga en cuenta el acceso seguro a medios de transporte alrededor de escuelas, viviendas, centros comerciales, etc.

El enfoque que *Sistema Seguro* requiere una mirada multi-disciplinaria y multi-sectorial, que tome en cuenta la seguridad vial en relación a valores de la sociedad más amplios (económicos, sociales, ambientales), y que coordine los diferentes niveles de intervención para la gestión de la seguridad vial. Este informe y sus recomendaciones son consistentes con este enfoque.

#### 1.3.2 Objetivos del análisis

Las directrices principales presentan un enfoque pragmático para eliminar los obstáculos de capacidad institucional que frenan la implementación de las recomendaciones del *Informe del Banco Mundial* (ver Recuadro 1). Tratan las recomendaciones como un todo dentro de un marco integrado, a fin de asegurar que el orden secuencial de las iniciativas de desarrollo institucional así como las mismas estén perfectamente adaptados a la capacidad de absorción y de aprendizaje del país considerado.

##### Recuadro 1

##### Recomendaciones del *Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos causados por el Tránsito*

1. Identificar una agencia líder dentro del gobierno para guiar el esfuerzo nacional en materia de seguridad vial

2. Evaluar el problema, las políticas y los arreglos institucionales relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención de éstos en cada país
3. Preparar una estrategia y un plan de acción nacionales de seguridad vial
4. Asignar los recursos financieros y humanos para tratar el problema
5. Implementar acciones específicas para prevenir los accidentes de tránsito, minimizar las heridas y sus consecuencias, y evaluar el impacto de dichas acciones
6. Apoyar el desarrollo de la capacidad nacional de la cooperación internacional

Las directrices principales insisten en la gestión por resultados y el desarrollo sustancial de los sistemas nacionales de gestión de la seguridad vial, y enfatizan el rol de la agencia líder encargada de la seguridad vial, el cual consiste en asegurar la diligencia y la eficacia institucionales de sus programas (ver Capítulo 2, párrafos 3.1 a 3.5). Los principios rectores que sostienen las directrices principales están resumidos en el Recuadro 2. Destacan la importancia de tratar todos los elementos del sistema de gestión de la seguridad vial, según un enfoque secuencial de inversiones nacionales en seguridad vial, y apuntan a los puntos de mayor concentración de muertos y heridos en toda la red. Mejorar de manera sostenible la seguridad vial exige tomar correctamente en cuenta las debilidades de la actual capacidad de la gestión de la seguridad vial, las cuales constituyen un enorme obstáculo al progreso. Estas directrices principales fueron diseñadas para tratar precisamente este problema. A la vez que promueven el enfoque de Sistema Seguro, abordan también el reto de saber cómo sacar ventaja de lo que ya se aprendió a un precio demasiado alto en los últimos cincuenta años en los países de ingresos altos, con el fin de evitar sus altas tasas de muertos y heridos por accidente de tránsito, las cuales durante demasiado tiempo fueron aceptadas como el precio inevitable del crecimiento económico y de la rápida motorización

#### **Recuadro 2: Principios rectores que sostienen las directrices**

##### **Tratar todos los elementos del sistema de gestión de la seguridad vial**

La seguridad vial se produce, igual que cualquier otro bien o servicio. El proceso de producción puede considerarse como un sistema de gestión con tres elementos distintivos a tomar en cuenta: (1) las *funciones de gestión institucional*, que producen (2) *intervenciones*, las cuales a su vez producen (3) *resultados*. Los debates con respecto a la mejora de la seguridad vial se concentran a menudo en el elemento (2). Sin embargo, evaluar todos los elementos del sistema de gestión de la seguridad vial y los vínculos entre los mismos es crítico para cualquier país que busque implementar exitosamente las recomendaciones del *Informe Mundial* y mejorar su nivel actual de resultados.

##### **Utilizar un enfoque secuencial de inversiones en la seguridad vial**

Para mejorar de manera continua los resultados de la seguridad vial nacional, una estrategia de inversión a largo plazo es necesaria. Esta debe superar las debilidades de la capacidad nacional estableciendo en primer lugar una capacidad central para traer bajo control los resultados deseados en materia de seguridad vial, luego aumentando las inversiones a fin de acelerar el desarrollo de esta capacidad y mejorar los resultados en toda la red vial nacional, y finalmente de consolidarla de manera sostenible.

Este enfoque de inversión progresiva toma en cuenta los obstáculos causados por una débil capacidad de gestión de la seguridad vial, y aborda el reto de acelerar el proceso de desarrollo institucional necesario para gobernar eficazmente la producción de mejores resultados en la materia. También toma en consideración las consecuencias a más largo plazo de las acciones inmediatas, y prevé el aumento de las inversiones necesarias para establecer una vía durable que permita traer bajo control los resultados en materia de seguridad vial.

En efecto, la estrategia de inversiones a largo plazo se implementa por medio de un programa de proyectos sucesivos, y se apoya en los resultados obtenidos y en la capacidad de gestión creada durante el proceso. Su implementación exitosa depende de un diseño de los proyectos que acelere la transferencia a los participantes de los conocimientos en materia de seguridad vial, que desarrolle la capacidad de los asociados y de las partes interesadas, y que produzca rápidamente unos resultados comprobados que provean mediciones de referencia para dimensionar un programa de despliegue. Estas directrices se concentran en la identificación y la preparación de proyectos que implementen la estrategia de inversiones y establezcan la capacidad institucional y la base de pruebas necesarias para el despliegue de un amplio programa de iniciativas durante la fase de crecimiento de la estrategia de inversiones

##### **Apuntar a los puntos donde se presentan mayores concentraciones de muertos y heridos de toda la red vial**

Para producir resultados rápidos, los proyectos deben apuntar a los puntos de mayor concentración de muertos y heridos de toda la red vial, con el fin de maximizar las relaciones costo-beneficio del programa y de los proyectos así como sus opciones de éxito. La mayor parte de los fallecimientos y de las heridas se produce habitualmente en una pequeña proporción de la red vial nacional, lo que refleja simplemente la concentración del tráfico en los corredores principales de la red y las zonas donde se usan altas velocidades. Incluso si no existen datos fiables sobre los fallecimientos y las heridas, es posible ubicar los corredores más peligrosos identificando los que aguantan mayores volúmenes de tráfico y altas velocidades, en los cuales es lógico anticipar densidades más altas de accidentes fatales y de heridas. También se pueden utilizar las herramientas del Programa Internacional de Evaluación de las Rutas (iRAP) para clasificar de manera exhaustiva la seguridad de las redes viales e identificar los corredores de alto riesgo y las prioridades de inversión.

### 1.3.3 Metodología del Análisis.

Los objetivos fundamentales del examen de la capacidad atañen a la apropiación gubernamental de la seguridad vial como cuestión prioritaria, así como a la búsqueda de un consenso oficial sobre la manera de abordar esta prioridad. Evaluar y desarrollar la capacidad nacional de gestión de la seguridad vial es esencial para una implementación exitosa de las recomendaciones del *Informe Mundial*. Las debilidades de la capacidad nacional constituyen un inmenso obstáculo al éxito, y la pregunta principal es cómo acelerar el proceso necesario de cambio de una débil a una fuerte capacidad de gestión institucional capaz de gobernar la producción de mejores resultados de la seguridad vial. Las disposiciones institucionales existentes deben tomarse en cuenta, y un proceso progresivo debe desarrollarse para asegurar que las iniciativas de desarrollo institucional estén correctamente secuenciadas y ajustadas a la capacidad de absorción y de aprendizaje del país interesado.

Realizar el examen de la capacidad es una etapa vital en el proceso de adaptación de las recomendaciones del *Informe Mundial*<sup>11</sup> a las circunstancias únicas de un país, y para determinar su voluntad de comprometerse a implementar las reformas y medidas necesarias para traer bajo control los resultados de la seguridad vial. El análisis de la capacidad comprende nueve etapas distintas:

Establecer los objetivos del análisis

Preparar el análisis

Evaluar la atención a los resultados a nivel del sistema

Evaluar la atención a los resultados a nivel de las intervenciones

Evaluar la atención a los resultados a nivel de las funciones de gestión institucional

Evaluar el papel de la agencia líder e identificar las prioridades de desarrollo de la capacidad

Definir la estrategia de inversión e identificar proyectos de implementación de *Sistema Seguro*

Confirmar las conclusiones del análisis en un taller de alto nivel

Finalizar el informe del análisis.

---

<sup>11</sup> (Eds. Peden, 2004)

## 2 LA INSTITUCIONALIDAD Y LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

### 2.1 Aspectos Generales

Las políticas de seguridad vial se compone de múltiples acciones sectoriales que para su gestión de forma eficaz y eficiente, deben observarse como un conjunto al que denominamos “sistema de seguridad vial”: formación de conductores, cumplimiento de las normas, defensa de los derechos de los usuarios de las vías, sistema de transporte, infraestructuras, vehículos, atención a las víctimas, etc.

Existen diversos actores que participan en el escenario de la seguridad vial en Colombia, tanto a nivel nacional de forma multisectorial, como a nivel territorial. El Ministerio de Transportes, y en particular el Vice ministerio de Transportes, tiene como funciones el liderazgo y coordinación de la Política Nacional de Seguridad Vial en el país.

Para el diseño de políticas y aprobación del marco normativo, para la aplicación de las normas y para la gestión de medidas, intervienen diversas administraciones del ámbito estatal y territorial: los ministerios, las gobernaciones y las alcaldías. Ordenados según los cinco pilares que recomienda la OMS, en Colombia los agentes de la seguridad vial son:

Para la Determinación de políticas:

- Departamento Nacional de Planeación (DNP)
- Congreso de la República
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHyCP)
- Ministerio de Transporte, Viceministerio de Transporte

Infraestructura segura:

- Instituto Nacional de Vías (INVIAS)
- Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
- Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT)
- Ministerio de Transporte, Viceministerio de Transporte

Vehículos seguros:

- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MICT)
- Superintendencia de Industria y Comercio y SPT
- Ministerio de Transporte

Usuarios seguros:

- Ministerio de Educación
- Corporación Fondo de Prevención Vial (CFPV)
- Policía Nacional-DITRA
- Ministerio de Trabajo
- Superintendencia de Puertos y Transporte
- Ministerio de Transporte

Atención a víctimas:

- Ministerio de Salud y Protección Social
- Ministerio de Justicia
- Fiscalía General
- Instituto Nacional de Salud
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.
- Algunas instituciones territoriales como los cuerpos de bomberos municipales

A nivel territorial en quienes recae la responsabilidad y tienen la competencia en seguridad vial son los Municipios, los Departamentos, a través de los Organismos de Tránsito, los Agentes de tránsito, la Policía Nacional y las Terminales de Transporte.

Esta organización institucional no está integrada y no se cuenta con un entidad que lidere el tema de la seguridad vial en el país. Se necesita, por lo tanto, una entidad que tenga la capacidad de elaborar y gestionar las políticas y de integrar las acciones

En el ANEXO 3 se encuentra el informe que describe el Marco Jurídico e Institucional de la seguridad vial en Colombia. En él se recopila toda la información sobre los actores públicos nacionales del sector del transporte y de otros sectores relacionados, los actores públicos territoriales y las entidades privadas.

## ***2.2 Contexto Institucional: Principales Desafíos en la Situación Actual***

Colombia cuenta con las estructuras, la normativa y la capacidad técnica necesarias para trabajar de forma eficaz y eficiente en la reducción de la accidentalidad.

A continuación se hace una revisión de la institucionalidad actual en seguridad vial.

### **2.2.1 Marco Normativo**

La capacidad normativa y el financiamiento son dos condiciones claves para la viabilidad de la Agencia Líder, sin ellos será imposible conseguir resultados y todos los esfuerzos de planificación y consenso serán infructuosos. Así mismo, es evidente la necesidad de fortalecer el marco institucional en conjunto con un marco normativo y regulatorio pertinente, que cree el entorno adecuado para cumplir con las tareas propuestas, conducentes a la mejora de la seguridad vial del país

Sin embargo, respecto del marco normativo sobre seguridad vial, es claro que en Colombia éste es muy amplio y variado y por ende de gran complejidad, lo cual genera limitaciones en su aplicación por parte de las autoridades competentes, a quienes se les facilitaría su gestión si tuvieran un marco de disposiciones integral, claro y efectivo, frente al ejercicio de las diferentes competencias y a las condiciones regulatorias, de cada uno de los aspectos de la seguridad vial.

Es importante mencionar que la creación de una Agencia Líder para Seguridad Vial corresponde al desarrollo de variados preceptos constitucionales y legales, que imponen el respeto por los valores axiológicos del estado y el deber de garantizar determinados derechos, claramente relacionados con la seguridad vial.

Así, se tienen en primer lugar algunos postulados dogmáticos de orden constitucional tales como los artículos 1°, 2°, 24, 79, 365 y 366 de la Carta Política, en los que se evidencia el compromiso del estado colombiano en adoptar las medidas que correspondan para garantizar a sus habitantes el derecho a movilizarse de manera segura:

- Se establece en su Artículo 1° que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran, y en la prevalencia del interés general.
- Seguidamente en el artículo 2° se disponen como fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo
- Por otro lado, el artículo 24 de la Constitución Política garantiza a todo colombiano el derecho a circular libremente por el territorio nacional. En este sentido, transitar de manera segura, es un derecho que el Estado debe garantizar a sus ciudadanos.
- En su artículo 79 dicta que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo.
- También se desarrolla lo dispuesto por el artículo 365 ibídem respecto de los servicios públicos como el transporte público, pues siendo éstos inherentes a la finalidad social del Estado, es su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Actividad sobre la cual el Estado debe mantener la regulación, el control y la vigilancia.
- De igual manera, debe hacerse referencia al artículo 366, donde se dispone que son finalidades sociales del Estado, el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población, postulados que necesariamente incorporan el concepto de seguridad vial

A su vez, estos postulados superiores son reiterados por el legislador en diversas disposiciones, resaltando que la “seguridad de los usuarios” es la prioridad del tránsito y el transporte público en el país.

La descripción en detalle sobre los aspectos más significativos del desarrollo legislativo se encuentra en el ANEXO 4.

### **2.2.2 El Ministerio de Transportes**

A principios del año 2011 el Gobierno Nacional de Colombia realizó una reestructuración administrativa de muchos entes estatales. Es así como mediante el Decreto Nacional 087 del 17 de enero de 2011 se modificó la estructura del Ministerio de Transporte y se definió las funciones de sus dependencias. Es mediante este Decreto que se crea el Viceministerio de Transporte asignando a esta dependencia la cardinal responsabilidad de realizar la coordinación sectorial e intersectorial, de la planeación, formulación de políticas, estrategias y estudios relacionados con la seguridad vial, así como realizar la articulación con otras entidades públicas del orden nacional y territorial y privadas. Es por ello que se propone que la Agencia Nacional de Seguridad Vial quede adscrita al Ministerio de Transporte.

Según el Decreto 087 del 17 de enero de 2011 de Presidencia de la República el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

En el ANEXO 2, Diagrama institucional actual, se describe de forma detallada los cometidos y competencias del Ministerio de Transporte.

### 2.2.3 La Superintendencia de Puertos y Transporte

La Superintendencia de Puertos y Transporte es el organismo encargado de la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte en el país, en cuanto a la permanente, eficiente y segura prestación del servicio, así como a la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el tránsito y el transporte.

Presenta en su estructura administrativa tres Superintendencias Delegadas: de Puertos, de Concesiones e Infraestructura y de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, estando radicadas en cada una de ellas la responsabilidad de garantizar el principio de seguridad, de tal manera, que es función de la Superintendencia de Puertos y Transporte: “Velar por el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte”. Función que se replica en la Superintendencia Delegada de Concesiones respecto de la infraestructura aérea, férrea y terrestre automotor, y la Delegada de Tránsito y Transporte, respecto de la prestación del servicio de tránsito y transporte terrestre automotor.,

Corresponde a la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte, en virtud de su función de vigilar y controlar el cumplimiento de las normas que rigen el tránsito y el transporte, la facultad de investigar y sancionar a los diferentes actores del transporte, señalados por la Ley 105 de 1993 en su artículo 9°, siguiendo el procedimiento sancionatorio previsto en el artículo 50 y subsiguientes de la Ley 336 de 1996. Sujetos disciplinables entre los que se encuentran conductores, propietarios de equipo, empresas prestadoras del servicio, a quienes se les suma las autoridades de tránsito y transporte, los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo conforme lo preceptuado en el parágrafo 3° del artículo 3° de la Ley 769 de 2002.

Es importante mencionar que la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor debe adelantar esfuerzos continuos por fomentar la seguridad que las empresas prestadoras del servicio público de transporte terrestre brindan a sus usuarios. Por tanto tiene que implementar diversas estrategias que le permitan asegurar a los ciudadanos que la seguridad y comodidad de los servicios que se les presta cumpla con los más altos estándares de calidad.

La Contraloría General de la República<sup>12</sup> resalta la deficiencia en materia sancionatoria de la Superintendencia de Puertos y Transporte, lo cual tiene un impacto directo sobre la seguridad vial, ya que continúan operando y prestando servicio equipos y empresas de transporte bajo condiciones de riesgo para los usuarios. Las actuaciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte representan una cobertura mínimas sobre el total del universo vigilado (más de 8.000 entidades) de actores que tienen un impacto directo sobre la seguridad vial: organismos de

---

<sup>12</sup> Contraloría General de la República, Intersectorial Articulada sobre Política de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012, enero 2013.

tránsito, Centros de Reconocimiento de Conductores– CRC -, Centros de Enseñanza Automotriz – CEA -, Centro de Diagnóstico Automotriz – CDA -, empresas de transporte de carga, empresas de transporte de pasajeros y entes público y privados responsables por la infraestructura vial del país.

#### **2.2.4 La participación del sector privado en el desarrollo de funciones del sistema de seguridad vial.**

La participación del sector privado en la ejecución de algunas funciones del sistema de seguridad vial es muy importante. En este sentido el Estado ha buscado privatizar algunas actividades donde el sector privado tiene ventajas comparativas y en donde se puede dar un manejo de los recursos de forma transparente. No obstante los resultados no han sido los esperados ya que no se ha dotado de estructuras administrativas para el control de la acción privada.

El informe de la Contraloría y muchas de las entrevistas realizadas reflejan el poco éxito que se ha tenido en actividades cedidas al sector privado. A modo de síntesis se presentan algunas ideas manifestadas por la Contraloría:

No se han recaudado \$ 600.000 millones provenientes de multas

No ejecución de los recursos disponibles por parte de concesionarios por un valor r de \$ 52.000 millones.

Cesión de recursos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT a la Federación de Municipios, una entidad de derecho privado que no realiza actividades de seguridad vial.

El Registro Único de Tránsito - RUNT, la gestión externa de 9 registros oficiales. No está funcionando de manera adecuada

La concesión de licencias de conducir, la matriculación de vehículos, los reconocimientos médicos, los reconocimientos de vehículos son actividades que realiza el sector privado que no han contado con los controles necesarios.

Los recursos destinados para el FOSYGA recolectados por medio del SOAT y que el Ministerio de Salud y Protección Social usa para diferentes aspectos de salud no relacionados con la seguridad vial.

#### **2.2.5 La financiación de la seguridad vial**

La razón de fondo por la que los anteriores equipos del Ministerio fracasaron en el liderazgo en la política de seguridad vial, fue la falta de recursos para poder realizar los dos pasos iniciales imprescindibles: constituir una estructura de trabajo y ejecutar alguna medida que pudiera obtener resultados a corto plazo.

De acuerdo con su esquema fiscal, Colombia cuenta con diversas fuentes de recursos relacionados con la seguridad vial, asignadas a diferentes entidades según su competencia. Para el año 2011 el Estado Colombiano contó para inversión en seguridad vial con recursos aproximados a \$1,19 billones, distribuidos así:



- ✓ \$1.500 millones del Presupuesto General de la Nación, asignados al Ministerio de Transporte para contratación de estudios y consultoría en seguridad vial (Contrato Interadministrativo FONADE # 211043 del 26/12/11).
- ✓ \$31.129 millones que ingresaron a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, así: \$27.124 millones por concepto del Convenio SIMIT (45% de Multas impuestas en Vías Nacionales); \$2.057 millones por concepto del Convenio Ministerio de Transporte – Policía Nacional para Gastos de funcionamiento de esta entidad; \$1.947 millones por concepto del Convenio INVIAS - Policía Nacional, para fortalecimiento de la red de cooperantes viales y actividades de inteligencia e investigación; y \$1 millón por concepto de Fondos Internos.
- ✓ \$13.000 millones del Presupuesto General de la Nación, asignados al INVIAS para el Proyecto “Dotación de señales, construcción y mejoramiento de obras para seguridad vial”.
- ✓ \$42.526 millones que ingresaron al INVIAS por concepto del Convenio de Cooperación «Programa de seguridad en carreteras Nacionales», para el Proyecto «Adecuación y dotación de infraestructura para | la seguridad vial» (Recaudo anual por peajes en vías nacionales)
- ✓ \$286.293 millones que ingresaron a los Organismos Territoriales de tránsito por concepto de su participación del 90%(vías locales) o 45%(vías nacionales) en el valor de los comparendos y multas de tránsito pagados.
- ✓ \$818.204 millones que ingresaron a la Subcuenta ECAT-FOSYGA proveniente de los recursos del SOAT, manejados a través de encargo fiduciario por el Ministerio de Salud, para la atención de siniestros y víctimas por accidentes de tránsito, los cuales corresponden a: \$583.836 millones (CONTRIBUCION ESPECIAL 50%) y \$234.368 millones (FONSAT 20%).

De otro lado, se cuenta con importantes recursos para inversión en seguridad vial que no obstante su carácter público, están a disposición de entidades de naturaleza privada. Entre dichos recursos se pueden resaltar por su monto e importancia, para el año 2011, los siguientes:

- ✓ \$35.107 millones que ingresaron al Fondo de Prevención Vial, por concepto del 3% de las primas que anualmente recaudan las compañías aseguradoras por SOAT.
- ✓ \$23.238 millones de los cuales dispuso la Federación Colombiana de Municipios, por concepto de su participación del 10% en el valor de los comparendos y multas de tránsito pagados, con destinación a la administración y operación del Sistema Integrado de Información de Multas por infracciones de Tránsito -SIMIT .

Cifras de las que se puede concluir que las principales fuentes de recursos para la seguridad vial provienen del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) (67%) y de las multas por infracciones de tránsito (26%), ingresos que están directamente relacionados con el incremento del parque automotor y con las acciones de control y sanción por parte de las autoridades operativas de tránsito.

Como se observa, a pesar de los importantes recursos (\$1,25 billones anuales) destinados a seguridad vial, los mismos están asignados a fuentes dispersas y su implementación obedece a las directrices de cada entidad y no a una interacción coordinada con la política.

Así, es evidente que el Ministerio de Transporte no cuenta con recursos suficientes para gestionar la implementación de acciones concretas en seguridad vial, no solo porque de su presupuesto total para el

año 2013, que corresponde a más de \$7 billones (incluyendo el Instituto Nacional de Vías – INVIAS – y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI), solo se destina \$1.500 millones de pesos para seguridad (menos por mucho del 0.001%), sino porque el 67% del total de recursos destinados a la seguridad vial se concentra en entidades privadas o están dirigidos a la atención de víctimas, donde el Ministerio de Transporte no tiene injerencia directa en su inversión, lo cual le hace carecer de “Financiación sustentable” de las medidas que emprenda.

Al respecto, cabe manifestar que el Ministerio de Transportes se encuentra gestionando un préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo por US\$10 millones, cuyos recursos se destinarían al apoyo en la consolidación de la Política nacional de Seguridad Vial, a través de la contribución al cumplimiento de las metas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

El ANEXO 7, en forma sintética establece los recursos públicos de los que se dispone en Colombia para inversión en Seguridad Vial.

### ***2.3 El Control: hacer cumplir las normas de tránsito***

En Colombia, la capacidad de control operativo para el cumplimiento de las normas de tránsito, está radicada en dos autoridades: los organismos de tránsito, a través de su cuerpo operativo de control (Cuerpo de Agentes y/o Cuerpo de Policías por convenio con la DITRA), y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), teniendo cada uno su propia jurisdicción así: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los Agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los Agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios.

Como se observa, existen en el país dos esquemas de control operativo que manejan los municipios y distritos: Con su propio cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte, vinculados laboralmente a los organismos de tránsito y transporte como empleados públicos, que actuarán únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios); y con la Policía Nacional (DITRA) a través de convenios interadministrativos de apoyo

Algunos entes territoriales usan una combinación de las dos figuras, lo cual es permitido por la normatividad, en tanto la existencia de un Grupo de Agentes de Tránsito en la ciudad, no excluye la posibilidad de que el organismo de tránsito cuente con el apoyo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, pues corresponde a la colaboración de una de las autoridades previstas en el art. 3° del Código Nacional de Tránsito, cuyo apoyo es opcional y a solicitud de parte, pero sus actuaciones de control gozan de la misma eficacia y validez de las de los Agentes de Tránsito del organismo.

También debe hacerse mención a que el parágrafo 5° del artículo 3° del Código Nacional de Tránsito, otorga a las Fuerzas Militares la posibilidad de ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito, concediéndoles de esta manera condición de autoridad excepcional de tránsito.

En cuanto al alcance de las funciones de los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales, de conformidad con el artículo 5° de la ley 1310 de 2009, están instituidos para velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y garantizar la libre locomoción de todos los ciudadanos, teniendo para el efecto, el ejercicio permanente de funciones de Policía Judicial, respecto a los hechos punibles de competencia de las autoridades de tránsito; Educativas, para orientar, capacitar y crear cultura en la comunidad respecto a las normas de tránsito y transporte; Preventivas,

regulando la circulación vehicular y peatonal, vigilando, controlando e interviniendo en el cumplimiento de los procedimientos técnicos, misionales y jurídicos de las normas de tránsito; y de Vigilancia cívica, para la protección de los recursos naturales relacionados con la calidad del medio ambiente y la ecología, de conformidad con las normas ambientales y de tránsito y transporte.

Finalmente, no sobra advertir que en Colombia se cuenta con la posibilidad de que por convenio interadministrativo entre municipios de un mismo Departamento se genere una Asociación de Municipios, con un único organismo de tránsito establecido en alguno de ellos, que tendría jurisdicción de tránsito sobre sus territorios y autonomía para el manejo de recursos y los costos del desarrollo institucional del mismo, conforme con la Resolución 03846 de 1993 del Ministerio de Transporte “Por la cual se fijan pautas para la creación, funcionamiento, y reglamentación de los Organismos de Tránsito y Transporte”. Asociación que les permitiría a los municipios miembros aunar esfuerzos para el ejercicio efectivo de la vigilancia y control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en sus jurisdicciones.

### 2.3.1 La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional

Actualmente la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional tiene 7.000 policías haciendo labores de control de tráfico y transporte de un total de más de 140.000 policías en todo el territorio nacional, es decir, que aproximadamente solo 5 de cada 100 policías están dedicados a esta especialidad de control operativo en el país, no obstante que las muertes por accidentes de tránsito corresponden a la segunda mayor causa de decesos violentos en Colombia, y solo en los cinco primeros meses del año 2013, 9.433 personas han muerto de manera violenta, de las cuales 2.058 de estas corresponden a accidentes de tránsito, es decir el 21,8%. (Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses).

Situación que no corresponde con el trascendental rol que asigna a la DITRA el Código Nacional de Tránsito Terrestre, pues de un lado, en su artículo 3° establece que Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, es una autoridad de tránsito, y su competencia se ejercerá “a prevención” lo cual implica no solo que los miembros de la Policía Nacional pertenecientes a la Dirección de Tránsito y Transporte, pueden realizar labores tendientes a la regulación del tránsito de manera excepcional en cualquier lugar del país, independiente si se trata de vías nacionales o departamentales, sino el deber de toda autoridad policial de tránsito de adoptar medidas inmediatas, en ausencia de la autoridad competente, con el propósito de minimizar los daños y riesgos que para personas o cosas pudieran derivarse de incidentes relativos al tránsito; y de otro, en el artículo 6°, asigna a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

Para el efecto, con fundamento en los artículos 6° de la Ley 489 de 1998 y 31 de la Ley 62 de 1993, entre la DITRA y el correspondiente municipio o distrito se suscribe un convenio cuyo objeto es: “Aunar esfuerzos de cooperación para apoyar a las Autoridades Municipales de Tránsito, en su función de velar por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito y transporte, la seguridad de las personas y cosas, en las vías públicas y en las privadas abiertas al público, con el fin de conservar las condiciones mínimas de convivencia y seguridad ciudadana dentro de la jurisdicción del Municipio”. Convenios que si bien no son actos de autoridad en los que se asigna competencia a la Policía, corresponden a acuerdos entre autoridades para activar competencias que por ser “a prevención” solo podrán ser ejercidas si la autoridad administrativa titular, admite su ejercicio. Actualmente la DITRA de la Policía Nacional tiene convenios con 56 entidades territoriales, cantidad que es precaria, atendiendo los 1.123 municipios

registrados en el DANE; situación que obedece principalmente a que no cuentan con un organismo de tránsito que pueda sancionar y cobrar los comparendos que se impongan, y/o a que no cuentan con los recursos financieros suficientes para soportar los costos de este tipo de convenios.

Precisamente, en materia de disponibilidad de recursos para la DITRA, el CNTT, en su artículo 159 establece que el monto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la DITRA se distribuirá en un cincuenta por ciento (50%) para el ente territorial responsable por la vía donde se entregue el correspondiente comparendo y el otro cincuenta por ciento (50%) para la DITRA, con destino a la capacitación de su personal adscrito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta especialidad a lo largo de la red vial nacional, locaciones que suplan las necesidades del servicio y la construcción de la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional. Del 50% del ingreso percibido por la DITRA el 5% es pagado por la administración del SIMIT. Sin embargo con relación a estos recursos se deben resaltar dos situaciones que afectan los ingresos de la DITRA<sup>13</sup>:

- Algunos Organismos de Tránsito a nivel territorial y municipal responsables del proceso contravenciones no realizan en forma oportuna, eficiente y efectiva el recaudo y distribución de los recursos resultado de los comparendos impuestos, cuyo porcentaje establecido para la DITRA de acuerdo a la Ley no ingresa a dicha entidad.
- El incumplimiento de algunas entidades territoriales en los pagos que deben realizar a la DITRA por concepto de los convenios interadministrativos.

La anterior situación afecta la operatividad de la política pública, dado que no se genera un adecuado cumplimiento a los fines del Estado al no hacerse la oportuna inversión de recursos en materia de seguridad vial, lo que impacta necesariamente los derechos ciudadanos. A pesar de esta situación y de manera contradictoria la DITRA presenta un superávit importante durante las vigencias 2008-2012, que deberían haberse usado para cumplir con los objetivos misionales de la DITRA entre los cuales se encuentra la seguridad vial.

La DITRA tiene un Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte -CICTT, cuya operación hace en coordinación permanente y continúa con la Superintendencia de Puertos y Transporte. Sin embargo, se evidencia<sup>14</sup> que las entidades vinculadas a dicho proyecto no están llevando a cabo gestiones de coordinación y flujo de información para el manejo adecuado de este Centro.

### **2.3.2 Los Agentes de Tránsito y Transporte Municipales**

Estos Agentes están regulados por la Ley 1310 de 2009, mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial en las entidades territoriales.

No hay información oficial a nivel nacional sobre los Guardas de Tránsito municipales. En Colombia se estima que hay alrededor de 3.400 Agentes de Tránsito y Transporte municipales<sup>15</sup> que trabajan en 36 municipios del país, siendo las más importantes Cali, Pasto, Bello, Itagüí, Neiva, Tunja, Palmira, Pereira, Montería, Sincelejo, Soledad, Manizales, Medellín, Envigado, Cartagena, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Dosquebradas, Bucaramanga, Barrancabermeja, Floridablanca (Santander), Sogamoso (Boyacá) y Villavicencio.

<sup>13</sup> Contraloría General de la República, Intersectorial Articulada sobre Política de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012, enero 2013.

<sup>14</sup> Contraloría General de la República, Intersectorial Articulada sobre Política de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012, enero 2013.

<sup>15</sup> Información suministrada por la Asociación Nacional de Agentes de Tránsito (ANDET) en Medellín

Los Agentes de Tránsito y Transporte municipales son autoridad de tránsito y les corresponde el control de las normas de tránsito y la aplicación del CNT al interior del perímetro urbano de los respectivos municipios y distritos donde ellos están adscritos (vías urbanas y red vial terciaria – rural - a cargo del municipio).

Algo importante para señalar es que hay una gran parte del territorio nacional que no está cubierto ni por el cuerpo urbano de la DITRA, ni por Agentes de Tránsito, a pesar de que puede haberlos de carácter municipal o departamental, siendo competentes estos últimos en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito municipal.

De otro lado, si no existe organismo de tránsito en el Municipio, ni tiene sede allí el organismo departamental, el Alcalde Municipal puede radicar en una de sus autoridades administrativas el desempeño de las funciones de tránsito, pudiendo recaer en una Inspección de Policía u otro organismo similar, sin embargo, en estos casos ante la ausencia de organismo de tránsito, el control operativo solo podrá realizarse por la DITRA, pues todo Cuerpo de Agentes de Tránsito debe estar adscrito a un organismo de tránsito, de tal forma que en ausencia de este último es imposible crear el Cuerpo de Agentes.

De esta manera, puede decirse que es aún más grave y genera mayor impunidad la carencia de autoridad operativa de control de infracciones de tránsito, que la ineficiente gestión de cobro de las multas, pues mientras se habla que aproximadamente el 30% de las multas y comparendos impuestos son objeto de recaudo, mientras la ausencia de autoridad puede significar que un 100% de las infracciones queden sin sanción.

## ***2.4 Gobiernos Regionales y Locales***

En Colombia hay 32 Departamentos y Bogotá que es un Distrito Especial que para efectos prácticos funciona como una ciudad-departamento. Igualmente Colombia tiene 1.119 municipios, de los cuales 123 municipios tienen población superior a 50.000 habitantes (11% de los municipios, el 62,3% de la población total y el 27,5% de la población rural del país)<sup>16</sup>. Más del 80% de los municipios pertenece a la sexta categoría, municipios con población igual o inferior a diez mil (10.000) habitantes, generalmente con un presupuesto precario y con pocas posibilidades de adelantar proyectos de inversión o especiales.

Sobre esta división territorial es importante anotar que la Constitución de 1991 le dio una gran autonomía a los municipios del país, incluso en ocasiones se habla de Colombia como un país de municipios y no de regiones. Debido a esta autonomía municipal hay muchos temas que, mientras no lo obligue una Ley, son a discrecionalidad de los alcaldes. Es en este sentido que se piensa que la implementación de las políticas y lineamientos de seguridad vial a nivel territorial no va a ser fácil debido precisamente a esa autonomía municipal. Difícilmente la ANSV va a poder exigir resultados a los entes territoriales a menos que esto esté claramente establecido en la legislación asociada a la seguridad vial.

En casi todos los departamentos del país se observa una tendencia constante en el tiempo a crecer en el número de incidentes de tránsito, lo cual significa que no se han adoptado políticas efectivas para reducir el problema, por tanto es imperativo que las administraciones locales desde la concepción y formulación de sus Planes Maestros de Movilidad, Planes de Desarrollo y/o del Plan Regional de

---

<sup>16</sup> Departamento Nacional de Estadística DANE, datos para el año 2013 tomados de Proyecciones de Población 1985 - 2020

Seguridad Vial, realicen un diagnóstico claro sobre los factores que inciden en su ocurrencia y en la etapa de formulación definan las estrategias que permitan reducir este flagelo<sup>17</sup>.

Factores de alto contenido territorial asociados con la ocurrencia de incidentes de tránsito son: el deterioro de la malla vial (red vial urbana, secundaria y terciaria), hacer cumplir las normas de tránsito y la ausencia de señalización y demarcación de las vías responsabilidad de los municipios (redes viales urbanas y terciarias) y de los departamentos (red vial secundaria). Es muy importante que los entes territoriales dediquen esfuerzos de planificación y recursos adecuados para abordar estos aspectos.

El Ministerio de Transporte, ente rector en materia de Seguridad Vial, adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial en marzo de 2012, fecha en la cual las entidades territoriales se encontraban en la etapa final de elaboración y aprobación de los planes de desarrollo para el periodo de Gobierno 2012 – 2015. Debido a esta situación no se generaron mesas de trabajo para sensibilizar en el marco general del Plan Nacional de Seguridad Vial<sup>18</sup> para atender los pilares definidos en este documento, esta afirmación se fundamenta en el hecho en que en ninguno de los planes se definieron estrategias orientadas al pilar de la Atención y Rehabilitación a víctimas<sup>19</sup>. No hubo entonces una adecuada articulación de la política nacional de seguridad vial entre Ministerio y las entidades territoriales para que previo a la formulación del Plan Nacional se conociera la orientación y estrategias sobre las cuales debía diseñarse los planes de desarrollo territoriales buscando la reducción de las víctimas por la accidentalidad en las vías.

Sobre estos entes territoriales vale la pena hacer algunas precisiones para tener en cuenta en la definición del papel de la ANSV y sus relaciones con los territorios:

- Muchos municipios del país (del orden del 80%) no tienen Secretarías de Transporte y Tránsito o de Movilidad o similar<sup>20</sup>. En esos municipios nadie se ocupa del tema de tránsito y transporte y mucho menos de seguridad vial.
- En los diferentes Departamentos del país, un grupo significativo de municipios (del orden del 60% de los municipios) se encuentran en situación financiera compleja, tienen muy pocos recursos y los que tienen no son suficientes para cubrir las necesidades básicas del municipio. Estos municipios difícilmente van a destinar recursos para la seguridad vial.
- Las Gobernaciones de los Departamentos del país deberían, a través de sus Direcciones de Tránsito, asumir o apoyar los temas de tránsito y transporte en aquellos municipios que no tienen Secretaría de Tránsito y Transporte o de Movilidad o similar. Sin embargo, hay incluso Gobernaciones de algunos Departamentos (alrededor del 50% de los Departamentos) que no tienen Direcciones de Tránsito. En esos Departamentos habría que buscar quien se haría responsable por la seguridad vial.
- Las Gobernaciones de la gran mayoría de los Departamentos tienen unos presupuestos bastante reducidos comparados con sus necesidades. Casi siempre el presupuesto anual de la Gobernación es menor que el presupuesto anual del municipio capital y debe atender las necesidades de todos los otros municipios (generalmente pequeños, el 86% de los municipios de Colombia son de categoría 6 con 10.000 o menos habitantes) del Departamento. Va a ser difícil que los Departamentos, con todas estas necesidades que tienen, destinen recursos para la seguridad vial.

---

<sup>17</sup> Contraloría General de la República, Intersectorial Articulada sobre Política de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012, enero 2013.

<sup>18</sup> idem

<sup>19</sup> idem

<sup>20</sup> RUNT

- Debido a la autonomía municipal los municipios que han adelantado intervenciones en el tema de seguridad vial lo han hecho de manera autónoma y haciendo lo que ellos han interpretado que se debe hacer. En general estos municipios corresponden a ciudades grandes y medianas del país. Nunca estas ciudades han compartido experiencias sobre estas intervenciones en seguridad vial. Nunca estas ciudades han recibido lineamientos o directrices sobre el tema de seguridad vial.
- Los territorios, especialmente los Departamentos (vías secundarias responsabilidad de ellos) y los municipios medianos y pequeños de esos Departamentos (vías terciarias y urbanas responsabilidad de los municipios) se encuentran en un estado lamentable en lo que respecta la seguridad vial. Ningún Departamento, por ejemplo, ha hecho un plan, si siquiera una evaluación, sobre la señalización adecuada de esas vías, mucho menos incluye en las contrataciones de construcción o remodelación o mantenimiento de vías la señalización adecuada de esas vías. Se estima que el costo de la señalización adecuada de las vías Departamentales y municipales es muy alto y estos entes territoriales tienen recursos limitados para hacer esta tarea. Una estimación inicial del costo de la señalización adecuada de las vías del Departamento de Antioquia es del orden de \$10.000 millones de pesos (aproximadamente 5 millones de dólares)<sup>21</sup> y en los próximos tres años se van a invertir solo del orden de \$2.000 millones de pesos (aproximadamente 1 millón de dólares).
- Debido a la mala señalización y la alta accidentalidad de tránsito en las vías responsabilidad de los Departamentos y los municipios, las personas involucradas en los accidentes están demandando a estos entes territoriales aduciendo la mala señalización como causa del accidente. Esta es una situación perversa ya que los entes territoriales no señalizan las vías por falta de recursos y, sin embargo, son demandados por recursos importantes precisamente por no señalar adecuadamente esas vías. Se estima que solo en Antioquia hay demandas contra el Departamento del más de \$60.000 millones de pesos (aproximadamente 31 millones de dólares)<sup>22</sup> aduciendo mala señalización como causa de los accidentes.
- No se debe olvidar que la accidentalidad a nivel territorial en Colombia ocurre en gran medida en las zonas urbanas y que los grupos más vulnerables son los motociclistas, los peatones y los ciclistas. La accidentalidad colombiana tiene un claro perfil urbano: peatones, motociclistas, transporte de pasajeros. Las ciudades colombianas ponen casi el 70% de las muertes por accidentes de tránsito y casi el 87% de los lesionados. Las intervenciones más inmediatas de la ANSV deben ser entonces en los centros urbanos y dirigidas a esos grupos vulnerables.

## *2.5 El Rol de las Organizaciones No-Gubernamentales y Sector Privado*

La seguridad vial es un sistema multi-sectorial. Es tan evidente la implicación del sector público, por lo que tiene que ver con la institucionalidad para el funcionamiento de sistema; como del sector social, por lo que se refiere a la voz de los ciudadanos y las víctimas; como del sector económico (privado) por la aportación especializada y la defensa de intereses legítimos.

Vale la pena mencionar el reconocimiento que el sector público la viene dando a i) la iniciativa de la sociedad civil, que han propuesto y planteado la necesidad de abordar la seguridad vial como política de

---

<sup>21</sup> Tasa de cambio del Banco de la República para el 27 de agosto de 2013. [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)

<sup>22</sup> Tasa de cambio del Banco de la República para el 27 de agosto de 2013. [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)

Estado, ii) el deseo de Integrar a las Universidades y al Consejo Nacional de Universidades para la ampliación del conocimiento, y iii) la imprescindible aportación técnica del sector privado en la política de seguridad vial.

### 2.5.1 El Fondo de Prevención Vial

Mención especial merece el trabajo que ha venido realizando la Corporación Fondo de Prevención Vial, entidad privada dependiente del gremio de las compañías de seguros y financiada con recursos del SOAT.

El Fondo de Prevención Vial fue creado por la Ley 100 de 1993 mediante el artículo 244 señalando que *“Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, destinarán el 3.0 por ciento de las primas que recauden anualmente a la constitución de un fondo administrado por ellas para la realización conjunta de campañas de prevención vial nacional, en coordinación con las entidades estatales que adelanten programas en tal sentido.”* Posteriormente el Decreto 3990 de 2007 en su Artículo 9° establece que los recursos del Fondo deberán destinarse para campañas de prevención vial nacional tales como el control al exceso de velocidad, control al consumo de alcohol y estupefacientes, promoción del uso de cinturones de seguridad, entre otras”

El Fondo de Prevención Vial ha colaborado prácticamente con todos los agentes (DITRA, Ministerio de Transporte, Secretarías de Tránsito y Transporte Municipales y Direcciones de Tránsito Departamentales)<sup>23</sup> a través de la financiación de alguna de sus acciones, frente a la falta de un liderazgo institucional del Gobierno, y en concreto del Ministerio de Transportes. El Fondo ha venido cumpliendo funciones que el Estado no asume<sup>24</sup>. Es una respuesta de la iniciativa privada que ocupa el espacio que el Estado dejó.

No obstante, por su carácter privado el Fondo tiene limitaciones legales para atender todo lo que incluye un sistema nacional de seguridad vial. Por ejemplo dentro de las actividades en que está facultado está el desarrollo de campañas de prevención, pero éstas deben estar acompañadas de otro tipo de medidas de control y vigilancia, tal como la ha plantado la Contraloría. Esto ha llevado a que el Fondo, de acuerdo con esta entidad de control haya destinado recursos a actividades no previstas dentro de sus funciones o a la no utilización de recursos financieros por carecer de proyectos donde utilizarlos. Los monto de recursos que maneja el Fondo son importantes, los cuales ascienden a aproximadamente \$ 35.000 millones anuales<sup>25</sup> (US\$ 18.2 millones aproximadamente)<sup>26</sup>.

El papel del Fondo debe ser redefinido e identificar sus funciones. Esa entidad constituye un instrumento muy importante dentro del sistema nacional de seguridad vial pero debe operar dentro de un marco de política definida por el Estado. Una distribución de los recursos que maneja el Fondo realizada de forma técnica y basada en una política pública sólida de seguridad vial permitiría dar un uso más eficiente y de acuerdo con las necesidades. En todo caso se considera que el Fondo debe estar integrado como actor importante como vínculo del sector privado dentro del sistema nacional de seguridad vial.

---

<sup>23</sup> Información suministrada por Directora del Fondo de Prevención Vial en entrevista con grupo de expertos

<sup>24</sup> Información suministrada por FASECOLDA en entrevista con el grupo de expertos

<sup>25</sup> Información suministrado por FASECOLDA en entrevista con grupo de expertos

<sup>26</sup> Tasa de cambio del Banco de la República para el 27 de agosto de 2013. [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)



## **2.5.2 Las asociaciones de víctimas**

Es imprescindible mencionar el papel de la sociedad civil en la descripción y denuncia del problema, encabezada por la Fundación Por la Vía por la Vida. La sociedad civil y en concreto las víctimas y familiares de víctimas de accidentes de tránsito están ejerciendo un papel fundamental en Colombia, documentando el problema y exigiendo a la administración el cumplimiento de los compromisos del Gobierno.

La Fundación Por la Vía por la Vida, a través de los Foros que convoca anualmente desde hace más de cinco años, reivindica que la seguridad vial se sitúe como tema prioritario en la agenda política, y con ello la institucionalidad imprescindible para la gestión de la política y la responsabilidad política del Ministro de Transportes y de los Alcaldes.

## **2.5.3 Los medios de comunicación y la opinión pública**

La dimensión de las muertes por accidentes de tránsito depende en buena medida de la madurez de la propia sociedad. Hay tantos muertos como la sociedad esté dispuesta a soportar, porque los accidentes de tránsito son evitables, no dependen de fuerzas externas, sino del compromiso político, empresarial, social e individual de cada conductor.

Por ello, la institucionalidad de la seguridad vial tiene que ver con el nivel de conciencia social sobre el problema de los accidentes de tránsito.

Actualmente en Colombia, no hay día que en los medios escritos y audiovisuales no traten algún problema de accidentalidad. La dimensión del problema es de tal porte que ha hecho que en los medios de comunicación, y con ellos en la opinión pública, emerja la conciencia sobre el riesgo de sufrir un siniestro de tránsito de los ciudadanos colombianos, y calen los mensajes de concienciación, responsabilidad compartida y la exigencia a las administraciones públicas.

## **2.5.4 El Sector Académico**

Es importante destacar la capacidad de investigación en seguridad vial que tiene el sector académico en Colombia, la amplitud de los contactos internacionales y el alto nivel de conocimiento y especialización. Temas como auditorías y estudios de seguridad vial, estudios de comportamientos de peatones y ciclistas, comportamiento de los usuarios, externalidades del transporte: estudio del costo social del transporte, estudio del valor estadístico de una vida por AT en Bogotá, observatorio de seguridad vial para peatones y ciclistas, metodología de habilitación de las ITV's y centros de enseñanza de la conducción, accidentalidad de motos, metodología de señalización de velocidades, mapas de riesgo en las ciudades, entre otros han sido abordados por diferentes universidades del país.

Se presentan a continuación las principales preocupaciones del Sector Académico con respecto a la seguridad vial y en donde se considera podría jugar un papel dentro de una política integral de seguridad vial para el país..

El Sector Académico reclama que en el Plan Nacional de Seguridad Vial no aparece la academia. La investigación en seguridad vial en los últimos años ha estado alejada de la institucionalidad. En Colombia

se ha ganado conocimiento por lo que se deben definir prioridades en investigación de manera que las universidades puedan trabajar de manera conjunta e integral con los demás actores..

Hay mucha investigación que se queda en la academia y no se cuenta con una estrategia académica para pasar a aplicar los resultados de las investigaciones, de proyectarse más hacia la investigación aplicada por lo que hay que alinear proyectos y objetivos en seguridad vial. Los estudios no encuentran una articulación para la implementación. El nexo entre la investigación y la política pública es muy pobre.

En cuanto a la información asociada a la seguridad vial en el país la Academia indicó que existe Infradocumentación: la información básica es muy deficitaria. Es imprescindible mejorar la calidad de los datos y agruparlos en una plataforma informática que posibilite la investigación. Se toman decisiones asociadas a la seguridad vial de manera poco rigurosa, la información de campo tiene muchas imprecisiones, no es de calidad confiable. No se hace medición efectiva sobre las intervenciones, lo que podría indicar, si se hace bien, a donde deberían ir los recursos. Hay que saber cuáles son los factores de riesgo a los que hay que apuntarle.

### 2.5.5 Gremios y colectivos empresariales

Hay un conjunto de gremios directamente relacionados con la seguridad vial en Colombia. Las aseguradoras en Colombia agremiadas y organizadas en FASECOLDA son las que manejan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT. Gremios como la Asociación Nacional de Industriales – ANDI – y la Federación Nacional de Comerciantes – FENALCO – aportan y hacen propuestas en el tema de homologación de vehículos para ser autorizada su venta y uso en Colombia por parte del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de Colombia.

FASECOLDA representa la actividad del sector asegurador frente a las entidades de vigilancia y control así como a la sociedad en general. La federación ha liderado el desarrollo del renglón de seguros mediante la realización de actividades permanentes tanto en el ámbito nacional e internacional. En especial, está dedicada a impulsar la cultura de los seguros y la modernización de la industria. Para alcanzar este propósito, analiza y recolecta estadísticas generales así como específicas de los resultados del sector. También, adelanta un seguimiento de aquellos proyectos de ley que se tramitan en el Congreso de la República y que puedan tener incidencia en el renglón de seguros al mismo tiempo que brinda asesoría técnica, jurídica y económica a sus asociados.

FASECOLDA es la encargada del manejo de todo el SOAT (Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito), el cual es una cobertura de seguros que se aplica una vez ocurrido el accidente. Es una cobertura integral por víctima del accidente. El SOAT se le cancela a quien presta el servicio de salud no al amparado. El SOAT cubre las lesiones a personas pero no daños materiales a vehículos.

En Colombia aproximadamente entre el 80 y el 85% del parque automotor tiene SOAT<sup>27</sup>. Hay más de 6 millones de vehículos con SOAT de un parque automotor de 9 millones de vehículos. El grueso de los vehículos del país están asegurados. Lo que falta por cubrir con el SOAT es bajo. El SOAT recolecta aproximadamente unos \$600.000 millones de pesos al año<sup>28</sup>, de los cuales el 91% va para atención hospitalaria de las víctimas. El recaudo del SOAT tiene varios destinos: RUNT (Registro Único Nacional de Tránsito), FOSYGA (Fondo de Solidaridad y Garantías), la Corporación Fondo de Prevención Vial

---

<sup>27</sup> Información suministrada por FASECOLDA en entrevista con el grupo de expertos

<sup>28</sup> Información suministrada por FASECOLDA en entrevista con el grupo de expertos

(CFPV) y para el tema de la cobertura de las víctimas. El SOAT traslada a la CFPV el 3% de la prima emitida lo que equivale al 2% de lo que paga el usuario<sup>29</sup>. Este traslado se hace anual en el mes de febrero de cada año y son aproximadamente \$35.000 millones de pesos<sup>30</sup> (aproximadamente 18.2 millones de dólares)<sup>31</sup> anuales.

La Federación Nacional de Comerciantes - FENALCO – es el gremio que aglutina a todos los comerciantes del país y tiene como misión trabajar por el desarrollo del comercio. Para esto busca la justicia social, lucha por afianzar las instituciones democráticas y promueve la solidaridad gremial, eficiencia y modernización de los empresarios colombianos. Impulsa el desarrollo intelectual, económico y social, de todas las personas vinculadas al Gremio, y es un foro de discusión sobre los problemas del país.

En cuanto a la seguridad vial FENALCO ha estado trabajando en varias líneas generalmente relacionadas con sus asociados, defendiendo los intereses de ellos. En este sentido ha trabajado en temas relacionados directa o indirectamente con la seguridad vial como impulsando la inclusión de elementos de seguridad pasiva y activa en los vehículos, seguimiento al mantenimiento de los vehículos por medio de los centros de Diagnóstico Automotriz y la estructura empresarial de las empresas de transporte público.

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI, es una agremiación sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa. Está integrado por un porcentaje significativo de empresas pertenecientes a sectores como el industrial, financiero, agroindustrial, de alimentos, comercial y de servicios, entre otros.

El tema de seguridad vial lo trabajan en programas de responsabilidad social empresarial con las empresas afiliadas, mediante acciones en lo normativo, en educación y en prevención. En materia normativa, han apoyado iniciativas legislativas como el fortalecimiento de la Superintendencia de Puertos y Transportes, el debate alrededor de las licencias de conducción y el control a las escuelas de conducción y los centros de reconocimiento de conductores. A nivel gremial hay algunas metas asociadas con la seguridad vial.

Todos estos gremios coinciden en que actualmente no se está haciendo coordinación horizontal ni vertical de la seguridad vial en el país y hay mucho solapamiento entre diferentes instituciones relacionadas con la seguridad vial.

## ***2.6 Diagnóstico de la institucionalidad***

Antes de realizar recomendaciones para la mejora de la institucionalidad, es obligado repasar las que redactó la Contraloría en sus informes de los años 2012 y 2013, y las aportaciones de las 24 entrevistas a los agentes colombianos en seguridad vial realizadas por el equipo a primeros del 2013.

**La Contraloría General de la República**, publicó el Informe Express No. 3 de Política Pública de Seguridad Vial en el Marco de la Ley 1450, en agosto de 2012, en el que evaluó la propuesta de creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial. Sobre esta evaluación se pueden resaltar los siguientes aspectos:

---

<sup>29</sup> Información suministrada por FASECOLDA en entrevista con el grupo de expertos

<sup>30</sup> Información suministrada por FASECOLDA en entrevista con el grupo de expertos

<sup>31</sup> Tasa de cambio del Banco de la República para el 27 de agosto de 2013. [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)

- El Gobierno Nacional, a través del Decreto 087 de 2011, ha otorgado al Ministerio de Transporte, y en particular al Viceministerio de Transporte el liderazgo y coordinación de la política nacional de seguridad vial en el país.
- De conformidad con lo establecido en las Bases del Plan Nacional de Desarrollo, el Ministerio de Transporte ha estado diseñando el esquema institucional y organizacional que permita fortalecer la planeación y gestión de la seguridad vial, y dentro de este contexto se ha evaluado la creación de una Unidad Especial de Seguridad Vial, como una dependencia ejecutora de los programas y acciones contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial.
- De igual manera manifiesta el Ministerio de Transporte, con relación a los avances de la evaluación de la creación de una agencia líder, a través de una cooperación técnica no reembolsable del Banco de Desarrollo CAF, dicho banco contrató a la Unión Temporal Steer Davies Gleave. Arcadia Capital Partners-Gandour, para el apoyo en la revisión y fortalecimiento del marco institucional y modelo organizacional del sector de transporte colombiano. Este estudio de consultoría ha evaluado la creación de una nueva unidad especial, dentro de la propia estructura del Ministerio de Transporte que pueda evolucionar a una entidad adscrita especializada en seguridad vial, teniendo en cuenta las mejores prácticas en materia de transporte y tránsito y especialmente en seguridad vial, tomando como referente la experiencia internacional. Posteriormente a través del Banco Mundial se contrató a esta misma Unión Temporal para determinar la organización interna y funcional del Viceministerio de Transporte.
- De acuerdo con la propuesta del estudio de la CAF “la creación de una unidad Especial de Seguridad Vial – UNSEV – radica en la necesidad de contar con una entidad dedicada a ejecutar las políticas, programas y acciones en materia de tránsito y transporte, en línea con la ejecución de los Planes Nacionales de Seguridad vial.”
- Finalmente el Ministerio de Transporte afirma que el esquema Institucional que está siendo diseñado depende en algunos de sus aspectos de la aprobación de proyectos de ley que hoy se encuentran en curso, y otros que serán definidos a partir de los resultados finales del estudio de consultoría en el marco del proyecto “Apoyo a la Reorganización Institucional del Sector Transporte” y que implicará la reforma organizacional de todo el sector y la aprobación de la nueva estructura por parte del Departamento Administrativo de la Función Pública.

En la intervención de la señora Contralora General en el debate realizado por la Comisión VI del Senado de la República (abril 2 de 2013) sobre Seguridad Vial llamó la atención sobre los siguientes puntos:

- Carencia de un órgano con capacidad para convocar a Ministerios.
- No caer en el error de crear un organismo satélite más
- Hay que evaluar quien cumple qué funciones
- La agencia debe concentrar algunas funciones y recursos, y tener la responsabilidad de presentar el Plan Nacional de Seguridad Vial coordinando con los departamentos ministeriales, sin invadir competencias ni interferir en la autonomía territorial.
- Eliminar las estructuras de los ministerios para que la agencia asuma sus funciones, para no duplicar.
- Por problemas de corrupción se adelgazó el Estado y se trasladó a particulares funciones que deberían gestionarse desde la función pública para preservar el interés común o interés general.

- Disponer de presupuesto suficiente para el funcionamiento y las actuaciones (responsabilidades) de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y para que el desarrollo del Plan NSV no sea un problema, hay recursos.
- La Agencia debe planificar las políticas; figura que integre, con autoridad.
- Dotar a la Agencia del suficiente nivel jerárquico para que pueda convocar

### **Comisión VI del Senado de la República**

En dicho debate, al cual asistieron los ministros de Transporte, Educación y Salud y Protección Social, fue evidente el apoyo unánime de los senadores a la iniciativa de la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial. Igualmente ninguno de los asistentes o invitados al debate tuvieron una posición contraria en este sentido. A lo largo del debate los senadores presentaron y resaltaron la crítica situación de la seguridad vial en el país y llamaron a los ministerios a actuar con urgencia en sus diferentes competencias y responsabilidades.

La Comisión VI del Senado insistió en que la Agencia debe tener funciones de planificación y ejecución de las políticas de seguridad vial sin menoscabo de las competencias de cada agente. La Agencia tiene que articular y comprometer a todos los actores, y tiene que ser un ente técnico de alto nivel.

Destacamos del **Informe resultado de las entrevistas a los Agentes de la Seguridad vial**, realizadas durante la ejecución del estudio del Banco Mundial, siendo las principales propuestas:

- La creación de la ANSV debe ser una prioridad para el Gobierno Nacional. El reto realmente es que la ANSV represente al Gobierno Nacional y que de claras indicaciones de que está asumiendo la responsabilidad en seguridad vial. La ANSV debe coordinar las instituciones a nivel de autoridad, con soporte legal y manejo de recursos.
- Hay un proyecto de Ley que crea la ANSV y que ya fue sometido a consideración del Congreso por parte del Ministerio del Transporte. Se han concentrado los esfuerzos para enriquecer este proyecto de Ley.
- La ANSV debe poderse medir en sus resultados y debe ser responsable por lo que hace.
- La sostenibilidad jurídica, financiera e institucional de la ANSV es muy importante.
- Para la ANSV es muy importante, una vez creada, que muestre resultados contundentes en el corto plazo. Debe tener un plan de acción con estrategias que le muestren al país logros muy rápidamente.
- El costo de la accidentalidad es un argumento contundente para justificar la ANSV.
- La iniciativa de la ANSV debe someterse a conocimiento de la Sociedad Civil y de la Academia. Se debe involucrar a todo el país en el proceso de creación de la ANSV.
- La ANSV debe abordar el tema de la visibilidad del problema, debe salir a contar cuál es la magnitud real del problema. Hay que darle visibilidad al problema de la seguridad vial.
- Algunas entidades han manifestado preocupación que con la creación de la ANSV se cree un nuevo actor que imponga más requisitos. Hay que ser cuidadosos con este punto,

especialmente en la definición de los roles en la seguridad vial del país y de las competencias de la ANSV.

De acuerdo a las anteriores apreciaciones a continuación se presentan algunos análisis y propuestas para la institucionalidad de la seguridad vial en Colombia.

## ***2.7 Análisis de las debilidades del Plan Nacional de Seguridad Vial y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial***

El Gobierno de Colombia ha aprobado dos planes de seguridad vial: el Plan Nacional de Seguridad Vial 2004 - 2009 y Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, que es el vigente y fue adoptado mediante la Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Transporte. El Plan define cinco líneas estratégicas como pilares (i) aspectos institucionales, (ii) comportamiento humano, (iii) vehículos seguros y equipos de transporte, (iv) infraestructura vial, y (v) atención y rehabilitación de víctimas.

La idoneidad de la estrategia en seguridad vial ha sido comentada y estudiada en diversos momentos. De estos análisis se puede concluir que a pesar de contar con un Plan no hay una política de seguridad vial porque éste no ha sido implementado. Por otra parte se han dado críticas porque el Plan ha sido poco participativo, no existiendo la voluntad de los diferentes actores para implementarlo<sup>32</sup>.

En este mismo sentido la Contralora General de la República ha presentado serias críticas en cuanto a la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, que no cumple con los criterios de eficiencia y eficacia. Dentro de las principales críticas se encuentran el diseño del sistema de Licencias, la imposibilidad de disponer de datos fiables por fallos del sistema, la incapacidad del RUNT para comprobar el fraude, la incapacidad de la Superintendencia en intervenir en los fraudes de los organismos de certificación técnica de los vehículos o los de reconocimiento médico de conductores, entre otros. Con relación a la utilización de los recursos, el Ministerio de Salud no ejecuta los recursos que le asignan, y por su parte el Ministerio de Educación no cumple con el compromiso de su programa.

Por su parte el BID llevó a cabo un análisis del Plan Nacional de Seguridad Vial.<sup>33</sup> Este análisis presenta como principales conclusiones las siguientes:

- Falta de **consulta y participación** de los Ministerios, las Gobernaciones y las Alcaldías, así como de la sociedad civil, en el proceso de elaboración del PNSV. La debilidad en la estructura y funciones de los consejos y comités para la gestión de lo intersectorial y lo interterritorial.
- La **diagnóstico** solo logra una descripción muy general de la accidentalidad, posiblemente por falta de datos, lo cual dificulta la eficacia para la identificación de medidas. La falta de análisis comparativos con otros países para la identificación de los espacios de mejora prioritarios.
- La falta de **liderazgo** del Ministerio y la falta de equipo técnico para dirigir una política transversal y enfocada a resultados.
- Escaso tratamiento de la necesaria mejora de las **funciones fiscalizadoras** y del papel fundamental de los cuerpos policiales para el control del cumplimiento de la norma.

---

<sup>32</sup> Declaraciones dadas por miembros del Congreso de La república en Sesión de Control de Gobierno. Abril 2 de 2013

<sup>33</sup> BID, Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia la propuesta de Plan de Acción, 2012

- Ausencia de abordaje específico para los **principales colectivos de riesgo**, que en Colombia son los peatones y los motoristas.
- Falta de enfoque sobre el papel de **las administraciones locales**.

Volviendo nuevamente a la Contraloría General de la República en una auditoría Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2011 – 2012<sup>34</sup> encontró los siguientes problemas estructurales en las 5 líneas estratégicas definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2015:

- En **aspectos institucionales**: se carece de una adecuada integración entre las diez entidades abordadas en la auditoría las cuales fijan y ejecutan políticas; además el Ministerio de Transporte líder de la política, evidencia debilidades en cuanto a los recursos técnicos sostenibles, financiamiento sustentable, estructura organizacional, capacidad de gestión y coordinación que permita dar respuesta y guiar los esfuerzos para la implementación de la política de seguridad vial.
- En el **Comportamiento Humano**: se encontraron caducidades y prescripciones de las infracciones cometidas al Código Nacional de Tránsito que generan la cultura del no pago y se pierde el efecto disuasorio de la sanción, afectando significativamente la seguridad vial, lo que muestra una débil actuación por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, así como de los organismos de tránsito. Prueba de ello se revela en el informe de auditoría donde se han presentado caducidades y prescripciones por \$691.730 millones de pesos de multas por infracciones de tránsito.
- En **Vehículos Seguros y Equipos de Transporte**: el Ministerio de Transporte se encuentra elaborando desde el año 2010 los proyectos de resolución que adopta medidas de seguridad activa y pasiva de los vehículos de transporte terrestre, sin que a la fecha se cuente con esta herramienta que permita contar con vehículos seguros que contribuya a minimizar los accidentes de tránsito.
- **En Infraestructura Vial**: al finalizar el año 2012 las especificaciones y manuales técnicos no se encuentran actualizados para el diseño y construcción de infraestructura con el enfoque de vías seguras que puedan ser incluidos en los procesos de estructuración, licitación y contratación de los proyectos planeados por el Gobierno Nacional, que no cuenta con una adecuada articulación con el programa IRAP (International Road Assessment Program) ejecutado por la Corporación Fondo de Prevención Vial y adoptado por el Ministerio de Transporte.
- En Sistema de **atención y Rehabilitación de Víctimas**: hay debilidades en la integración de los datos de víctimas que permitan establecer intervenciones integrales en salud y atención especial a la población en condición de discapacidad, así como también desplegar actividades de promoción y seguimiento a las intervenciones.

En preparación del presente estudio el BM buscó ratificar los diferentes conceptos sobre el PNSV, para lo cual se reunió con 28 agentes involucrados en el tema (ver listado de entrevistas del Anexo 1). En estas reuniones se buscó conocer cómo ven la institucionalidad en la seguridad vial en el país, el rol de líder, cómo ven el tema de los recursos, la coordinación de acciones sectoriales, la colaboración territorial, la disponibilidad de datos, el alineamiento a objetivos, el enfoque a resultados, en definitiva, cómo se puede trabajar de manera coordinada en la seguridad vial y algunos otros aspectos relacionados.

---

<sup>34</sup> Contraloría General de la República, Informe Auditoría, Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012.

Las conclusiones de estas entrevistas para resaltar en temas de institucionalidad son:

- Falta coordinación en el manejo de la información sobre seguridad vial.
- Las **cifras sobre accidentalidad** de tránsito en el país son poco confiables. En el diseño de la política, en especial seguimiento, se ha evidenciado un sub-registro con relación a la información sobre víctimas fatales y lesionadas.
- En el tema de las cifras de accidentalidad de tránsito en general se limitan a llevar las estadísticas y no se pasa a considerar al tema de la causalidad.
- No hay suficiente **capacidad de control** por parte de las autoridades. El control en la movilidad es fundamental y hay que resolverlo con los actores. El impacto del control sobre los indicadores es inmediato.
- Los recursos financieros para la seguridad vial del país no está llegando a la seguridad vial. Se considera que existen los recursos para el desarrollo de la ANSV y para atender adecuadamente el tema de seguridad vial pero el problema es cómo se usan esos recursos, cómo se distribuyen.
- En seguridad vial **el tema territorial** es algo preocupante. Se necesita coordinar los entes territoriales que son los que en última instancia van a aplicar los lineamientos fijados por la ANSV.
- La seguridad vial no es prioridad a nivel local y hay que escalarla en las agendas locales. Los entes territoriales no hacen trabajo de prevención ni toman las responsabilidades que le corresponden.
- Un tema importante que tendrá que abordar la ANSV es el trabajo, **coordinación y apoyo con los entes territoriales**. Esta será la garantía de la aplicación de las políticas nacionales de seguridad vial a nivel territorial.

Además se relacionan los principales aspectos señalados sobre las deficiencias en el buen funcionamiento de los sistemas de seguridad vial de Colombia:

- La metodología de enseñanza de la **educación** en seguridad vial se limita a guías sin que promuevan cambios en los comportamientos.
- El sistema de otorgamiento de la **licencias de conducir** es débil. Se otorgan de manera muy fácil sin un real control por parte de los organismos responsables.
- Debilidades del RUNT, que genera licencias fraudulentas, Licencias obtenidas sin los requisitos de ley, conductores a quienes se les ha suspendido la licencia poseen de manera legal 2 o 3 licencias.
- Falta de gestión para cerrar el ciclo de **la sanción** por parte de las autoridades competentes. Gestión de Prescripciones y Caducidades por multas y sanciones de tránsito y su impacto social y fiscal.
- El **incumplimiento de las normas** con base en lo evidenciado en el Sistema Integral de Multas por Infracciones de Tránsito (SIMIT).
- La falta de coordinación entre la policía nacional y las secretarías distritales
- El cumplimiento de la norma: **las campañas de comunicación** desvinculadas de las campañas de vigilancia y control policial
- Los procesos de **atención a las víctimas** luego de un accidente de tránsito.
- El sistema de obtención **de datos sobre siniestros** de tránsito

La responsabilidad del buen funcionamiento de cada uno de estos sistemas es del organismo que ostenta su competencia. La Superintendencia de transportes tiene la responsabilidad de fiscalizar el buen funcionamiento de algunos de estos sistemas. Si la Agencia tiene la responsabilidad de obtener

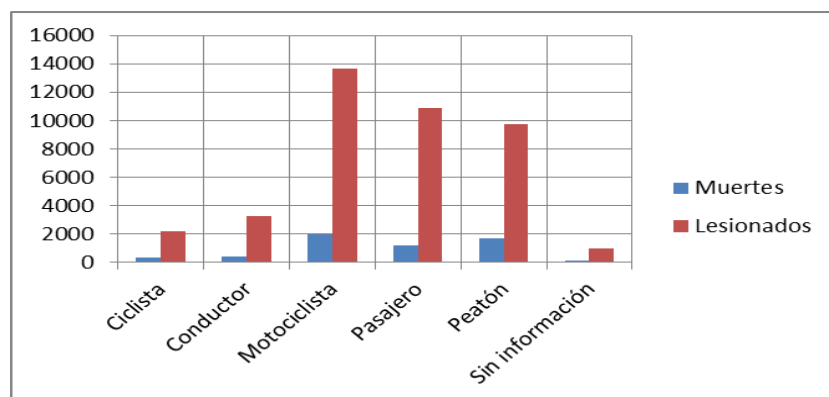


resultados de mejora en la accidentalidad deberá prever en su estructura de competencias como incidir en la mejora del funcionamiento de las políticas viales del país.

## 2.8 Siniestralidad por Grupos de Usuario: El Desafío de los Usuarios Vulnerables en Colombia

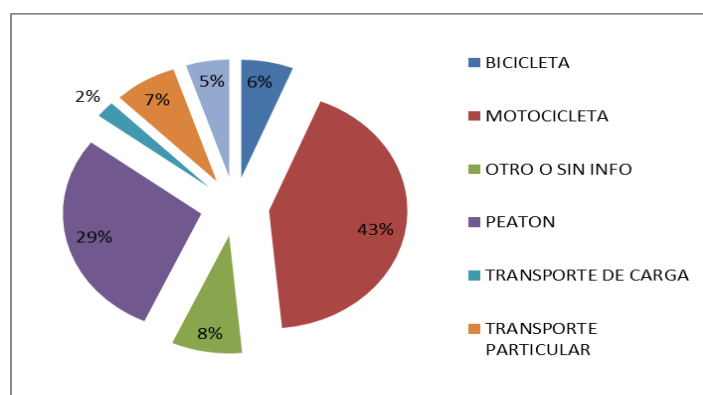
En las gráficas siguientes (Figuras 9 y 10) se muestra como fue la composición de la siniestralidad en Colombia por incidentes de tránsito según la condición de la víctima. Es notoria, tal como se señaló anteriormente, la contribución de los motociclistas (34.1%) y de los peatones (29.1%) a las muertes por incidentes de tránsito. Si se tiene en cuenta que la gran mayoría de los pasajeros que murieron fueron acompañantes de conductores motociclistas, los grupos más vulnerables (motos, peatones y ciclistas) representan el 78% del total de muertes por incidentes de tránsito.

Figura 9. Muertes y Lesiones por accidentes de tránsito según condición de la víctima. 2011.



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Figura 10. Muertes por incidentes de tránsito en porcentaje por condición de la víctima 2011.

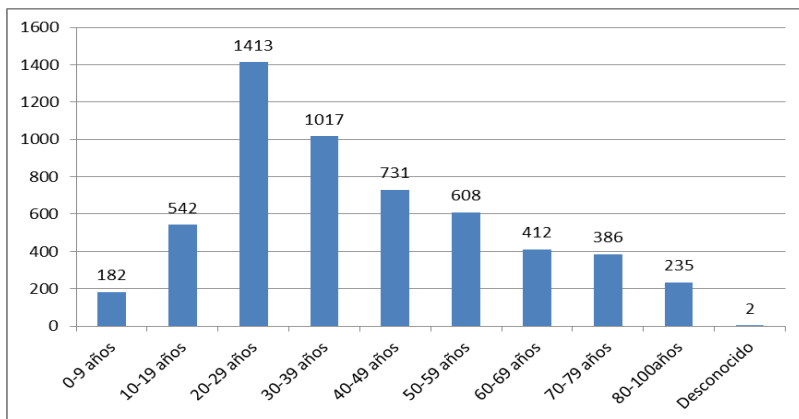


Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

En la Figura 11 se muestra las muertes por incidentes de tránsito para los diferentes rangos de edades en el año 2011. Se puede ver que la gran mayoría de las muertes por incidentes de tránsito las ponen los(as) jóvenes entre 20 y 39 años. Los jóvenes entre 10 y 39 años colocan el 54% de las muertes por incidentes de tránsito y los adultos de edad media entre 40 y 59 años colocan el 24% de los muertos. En Colombia es importante resaltar las cifras de muertes para adultos mayores de 60 años la cual es

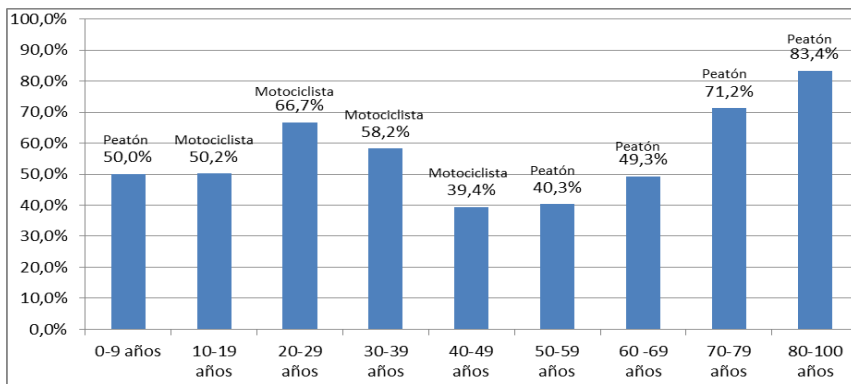
bastante grande representando el 19% del total de muertes por incidentes de tránsito, la gran mayoría de estas muertes como peatones en las vías. En la Figura 12 se puede ver que el modo de transporte que más aporta a las muertes en incidentes de tránsito para el rango de edad entre 10 y 39 años es la motociclistas y para los niños (0 a 9 años de edad) o mayores de 50 años son los peatones. Por ejemplo, en el rango de edad entre 50 y 59 años el 40.3% de las muertes son como peatones, mientras que en el rango de 70 a 79 años el 71.2% de las muertes son en esta misma condición.

**Figura 11. Muertos en incidente de tránsito. Rango de edades de las víctimas. 2011**



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

**Figura 12. Porcentaje de la causa más importante de muerte por incidente de tránsito por rango de edad, año 2011**



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Elaboración propia

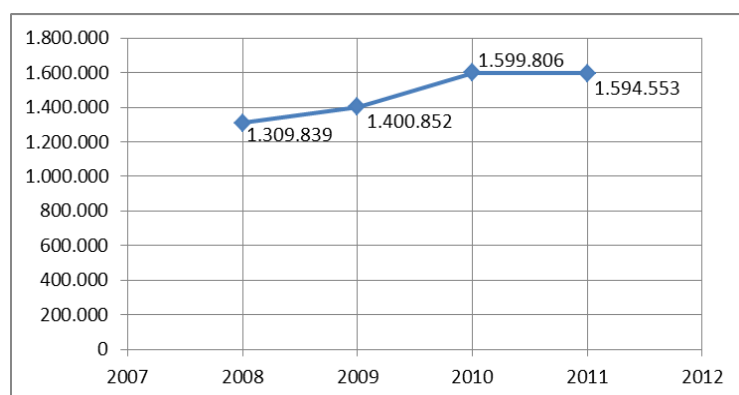
En cuanto a las causa de los accidentes de tránsito en el informe de la Contraloría General de la República<sup>35</sup> se muestra que en el 74,1% de las veces la causa que originó el incidente de tránsito que causó muerte(s) fue el no cumplimiento de las normas de tránsito, incluyendo el exceso de velocidad. En el 8.25% de las veces fue por alcoholemia aparente, 8.81% por fallas mecánicas, 6.5% por mal estado de las vías y 2.37% por malas condiciones ambientales. En el caso de lesionados los resultados son similares, siendo el no cumplimiento de las normas de tránsito (incluido el exceso de velocidad) el causante de lesiones por incidentes de tránsito en el 85.1% de las veces, 0.1% de las veces por fallas mecánicas, 6.73% de las veces por alcoholemia aparente, 2.48% por mal estado de las vías y 0.7% por

<sup>35</sup> Contraloría General de la República, Informe Auditoria, Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012.

malas condiciones ambientales. Es entonces evidente que los grandes esfuerzos en la reducción de la accidentalidad en Colombia se tienen que concentrar en hacer cumplir las normas de tránsito.

Según el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT la multa más recurrente colocada en el país por infracciones de tránsito es por el no uso del casco al conducir una motocicleta. En la Figura 13 se muestra la evolución del número de infracciones de este tipo para el periodo 2008 – 2011. En el año 2011 se colocaron un total de 1.594.553 multas por concepto de no llevar puesto el casco conduciendo una motocicleta en zonas urbanas, con un valor de \$427.6 millones que representan aproximadamente US\$ 234 millones. Si se tiene en cuenta que los conductores de motocicletas en Colombia son de los segmentos de estratos socioeconómicos bajos y bajos-medios, por lo que se considera muy difícil su recaudo. De hecho las caducidades y prescripciones de multas de tránsito en Colombia<sup>36</sup> están por encima de los \$600.000 millones que representan más de US\$ 330 millones. Todo esto lo que realmente muestra es la gran impunidad que hay en el país sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, lo cual tiene un efecto directo sobre la siniestralidad por incidentes de tránsito.

**Figura 13. Número de Multas por casco en zonas urbanas 2008 – 2011.**



Fuente: SIMIT

Todos los informes de diagnóstico que se conocen coinciden a grandes rasgos en las siguientes conclusiones:

- Los atropellos son la primera causa de muerte.
- El choque con otro vehículo sigue siendo la principal causa de la ocurrencia de la accidentalidad vial en el país con 52 %, seguido del atropello (23%); el choque con objeto fijo o en movimiento y la caída de un ocupante ocupan cada uno 5%.
- Los hombres jóvenes (entre 25 y 35 años) son el segmento de población más afectado por la siniestralidad de tránsito y en un alto porcentaje conduciendo motocicletas.
- La zona urbana es la que concentra el mayor porcentaje de muertes violentas en incidentes de tránsito (66.51%), y en lesiones no fatales (86.55%)
- Los muertos y lesionados en moto se incrementan, pasando en algunas ciudades a ser el vehículo que aporta más muertes.
- El transporte colectivo de viajeros es una fuente permanente de conflictos

<sup>36</sup> Contraloría General de la República, Informe Auditoria, Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012.

Si se pretende reducir la accidentalidad, lo más efectivo sería abordar de forma prioritaria y masiva aquellos perfiles que más contribuyen a la mortalidad. Sin embargo no se conoce que en los últimos años se hayan presentado planes o acciones sectoriales para reducir los atropellos, los accidentes en moto o los accidentes de los transportes colectivos de pasajeros.

Una razón para ello, es que este tipo de planes son muy complejos para realizar una buena diagnosis y puesta en marcha. La disparidad de agentes (tanto territorial como sectorial) y la falta de estructuras de colaboración, hace parecer imposible poder abordar estas problemáticas de manera eficaz en todo el país.

## 2.9 *Análisis de Factores de Riesgo*

Este apartado se presenta como síntesis de la información que procede de los informes de accidentalidad y de las entrevistas mantenidas con los agentes institucionales y sociales, que señala los elementos que más afectan la seguridad vial:

**Señalización.** En Colombia la responsabilidad sobre las vías está a cargo de los diferentes niveles territoriales. Las vías primarias (arterias nacionales) son responsabilidad del Gobierno Nacional, las vías secundarias o regionales son responsabilidad de los Departamentos (regiones o Territorios), y las vías urbanas y las vías terciarias (rurales) son responsabilidad de los municipios respectivos. Esta responsabilidad incluye la adecuada señalización de estas vías. En el caso de la red primaria del país el Gobierno Nacional ha concesionado una parte importante de esta red por lo que su señalización está a cargo de los concesionarios de acuerdo con lo estipulado en los contratos de concesión. Los recursos destinados a la red no concesionada a cargo del INVIAS no alcanzan para hacer y mantener una señalización adecuada. Por ejemplo para el presente año se ha presupuestado para señalización sólo un 15% de los requerimientos de inversión en esta área. Las ciudades grandes de Colombia (por encima de 600.000 habitantes) destinan del orden de un 30% o menos de los recursos anuales requeridos para señalización de las vías urbanas<sup>37</sup>. Para el caso de la red terciaria (rural) estos recursos no llegan al 20% para el caso de estas ciudades<sup>38</sup>. La señalización en los Departamentos (vías secundarias) y los municipios medianos y pequeños (vías terciarias y urbanas) se encuentran en un estado lamentable si es que existe. Pocos Departamentos han hecho (Antioquia recientemente) un plan y/o una evaluación, sobre la señalización adecuada de las vías bajo su responsabilidad. Se estima que el costo de la señalización adecuada de las vías Departamentales y municipales es muy alto y estos entes territoriales tienen recursos limitados para hacer esta tarea. Una estimación inicial del costo de la señalización adecuada de las vías del Departamento de Antioquia es del orden de \$10.000 millones de pesos anuales y en los próximos tres años se van a invertir solo del orden de \$4.500 millones de pesos.

Debido a la mala señalización y al alto número de incidentes de tránsito, en las vías del país, las personas involucradas están demandando a los respectivos entes responsables aduciendo la mala señalización como causa del incidente. Esta es una situación perversa ya que los entes nacionales y/o territoriales no señalizan las vías por falta de recursos y, sin embargo, son demandados por recursos importantes precisamente por no señalar adecuadamente esas vías. Se estima que solo en Antioquia hay demandas contra el Departamento del más de \$60.000 millones de pesos (aproximadamente 31.2 millones de dólares)<sup>39</sup> aduciendo mala señalización como causa de los accidentes.

<sup>37</sup> Valor promedio anual Municipio de Medellín 2008 - 2011

<sup>38</sup> Valor promedio anual Municipio de Medellín 2008 - 2011

<sup>39</sup> Tasa de cambio del Banco de la República para el 27 de agosto de 2013. [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)

**Capacidad de Control, cumplimiento de la norma.** En Colombia la capacidad de control sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, es responsabilidad del ente nacional o territorial responsable de la respectiva vía. En este caso el INVIAS es responsable del control en las vías primarias no concesionadas, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – en las concesionadas, los Departamentos en la red vial secundaria en su territorio, y los municipios de las vías urbanas y rurales bajo su jurisdicción. En Colombia hay dos esquemas de control: con la Policía Nacional o con Agentes de Tránsito y Transporte adscritos y financiados por los municipios respectivos. Los Agentes de Tránsito y Transporte son guardas municipales que están autorizados por Ley para ejercer funciones de policías de tránsito. La Policía Nacional tiene un cuerpo de agentes capacitados para ejercer como policías de tránsito en la red vial nacional, o en algunas ciudades o Departamentos que hagan convenios con la Policía Nacional con el objeto de ejercer funciones de policías de tránsito en sus respectivas jurisdicciones. De los 7.000 policías de tránsito activos de la DITRA, 1.500 se encuentran ejerciendo funciones en Bogotá, alrededor de 5.000 en las carreteras nacionales y el resto en otros municipios y/o departamentos del país. Sobre los Agentes de Tránsito y Transporte municipales, Medellín en el año 2011 era la ciudad con más Agentes de Tránsito en el país, tenía 530 Guardas de Tránsito que trabajan en tres turnos, que eran reforzados por alrededor de 65 policías de tránsito, lo cual es claramente insuficiente para un adecuado control del cumplimiento de las normas de tránsito. La situación en Cali es mucho peor, lo mismo que en las ciudades medianas y pequeñas de Colombia. La introducción de sistemas de control automático en Colombia es incipiente. No existen normas nacionales al respecto y solo algunas pocas ciudades han empezado a introducir estos sistemas. La capacidad del cumplimiento de las normas de tránsito en Colombia es entonces insuficiente generando una sensación de impunidad entre los diferentes actores en las vías. Esta situación es de vital importancia para la seguridad vial en el país ya que el incumplimiento de las normas de tránsito es la principal causa de siniestralidad.

**Pago de multas.** En Colombia existe una cultura generalizada del no pago de las multas de tránsito. Esto es una condición crítica desde el punto de vista de la seguridad vial ya que genera una sensación de impunidad (al igual que el cumplimiento de la norma) por el no cumplimiento de la norma de tránsito, incluso en aquellos casos en que la persona recibe una multa oficial por parte de un Policía o un Agente de Tránsito. Al presentarse esta sensación de impunidad habrá una tendencia a un mayor incumplimiento de las normas de tránsito. Esto es muy grave desde el punto de vista de la seguridad vial ya que la mayoría de las siniestralidades por accidentes de tránsito ocurren por incumplimiento de la norma de tránsito. Las caducidades y prescripciones de multas de tránsito en Colombia<sup>40</sup> están por encima de los \$600.000 millones de pesos colombianos que representan más de 310 millones de dólares<sup>41</sup>. Si se tiene en cuenta que la infracción más sancionada en Colombia es la de no llevar puesto el casco conduciendo una motocicleta en zonas urbanas, y que los conductores de motocicletas en el país son mayoritariamente de los segmentos de estratos socioeconómicos bajos y bajos-medios, se puede pensar que esta cifra es impagable. Hay que actuar de manera integrada con Control, recuperación del pago de las multas, exigencias mayores de licencias de conducción y suspensión de licencias de conducción de infractores, para disminuir los índices de impunidad por no pago de multas de tránsito en el país.

**Desarrollo tecnológico.** El desarrollo tecnológico para la movilidad de las ciudades por medio de la implementación de Sistemas Inteligentes de Tránsito (Centros de Control de Tráfico) y el control con la puesta en marcha de sistemas de foto detección de infracciones de tránsito es incipiente en Colombia. Varias ciudades han implementado sistemas de foto detección fijos con resultados que aún no se

---

<sup>40</sup> Contraloría General de la República, Informe Auditoria, Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012.

<sup>41</sup> Tasa de cambio del Banco de la República para el 27 de agosto de 2013. [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)

conocen. Medellín, Bogotá, Santa Marta y otras ciudades ya tienen en funcionamiento o están en proceso de colocar este tipo de sistemas. Estas ciudades han implementado estos sistemas por iniciativa propia basándose en estándares internacionales al no haber normas nacionales sobre el asunto. No se conoce el número de elementos de foto detección de infracciones de tránsito colocados en el país. La Policía Nacional está en vía de empezar a implementar estos sistemas en las vías nacionales. La única ciudad del país que tiene un centro de Control de Tránsito concebido como un Sistema Inteligente de Tránsito es Medellín y es bastante reciente (2011), sobre el cual hay muchas expectativas de que ayude de manera importante a la movilidad de la ciudad.

**Atención de Víctimas.** No hay cifras adecuadas sobre el tema de atención de víctimas en Colombia, no hay cifras consolidadas a nivel nacional sobre temas como atención post accidente, costo anual de la accidentalidad al sistema de salud, atención en rehabilitación de víctimas, tiempos de reacción (llegada al incidente y de traslado de los lesionados) y otros. Las cifras que se tienen son dispersas y no es clara su confiabilidad. El Ministerio de Salud y Protección Social no reporta cifras sobre el tema de siniestralidad de tránsito, ni de los impactos de los incidentes de tránsito sobre el sistema de salud. En Colombia no hay un sistema de atención de víctimas por accidentes de tránsito.

Se estima que los costos de salud por incidentes de tránsito representan anualmente el 1.5% del Producto Interno Bruto de Colombia, lo cual daría un valor alrededor de los 10 billones de pesos al año, cifra que parece más razonable como estimativo de esos costos. Este es un punto de primera importancia sobre el cual hay que actuar con urgencia para evitar que personas lesionadas en eventos de tránsito se conviertan en siniestros por no recibir atención oportuna. Las inversiones en estos aspectos están más que justificadas si se tiene en cuenta los costos anteriores que representan los eventos de tránsito para el sistema de salud del país.

**Infraestructura.** El desarrollo de la infraestructura vial primaria del país está en cabeza del Ministerio de Transporte, el cual tiene bajo su responsabilidad la red vial primaria del país. Este desarrollo se hace de dos maneras: mediante concesiones por medio de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – o directamente por medio del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, tal como se planteó anteriormente. El Gobierno Nacional tiene previsto adelantar un ambicioso programa de concesiones viales. Es de esperarse que este nuevo conjunto de vías tengan un diseño y una señalización coherente con los parámetros internacionales de seguridad vial. En este sentido los requerimientos en seguridad vial deben ser de obligatorio cumplimiento e incluidos en las condiciones técnicas de los contratos y en los costos básicos de las obras, incluyendo en la estructuración financiera dichos costos tal como se viene haciendo con los requerimientos ambientales.

**Vehículos.** El tema de la homologación de vehículos en Colombia para autorizar la venta y circulación de los mismos en el país, está en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. No es claro cuáles son los protocolos de seguridad vial que deben cumplir los vehículos para ser homologados. Es preocupante que las exigencias de seguridad vial estén supeditadas a la posibilidad de comercialización del vehículo.

**Conductores.** El tema de conductores y la licencia de conducción es crítico en Colombia. Tradicionalmente en Colombia se ha conseguido el permiso de conducción para cualquier categoría de una manera muy fácil, sin los adecuados procesos formativos y de exámenes de capacidad. Esto ha dado como resultado que hoy en día por las vías del país hay un gran número de personas conduciendo vehículos sin estar capacitados para ello. Es importante que el país aborde el tema de las licencias de conducción con absoluta seriedad y defina un protocolo en donde el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, certifica cuando una persona está capacitada para conducir. Hoy en día son las Escuelas de Conducción (ente privado) las que dan esa certificación, lo cual es perverso por el conflicto

de interés que se genera cuando la misma entidad que capacita sea la que certifica la capacidad de conducción.

## *2.10 Análisis de capacidad para el enfoque a resultados y del sistema de información*

En la mayoría de las entrevistas para el análisis de capacidad se trató sobre la precariedad de los datos de accidentalidad, en especial en la entrevista con más de 15 profesores universitarios e investigadores de todo el país. Según la academia existe Infradocumentación en la información asociada a la seguridad vial y la información básica es muy deficitaria. Es imprescindible mejorar la calidad de los datos y agruparlos en una plataforma informática que posibilite la investigación. Se toman decisiones asociadas a la seguridad vial de manera poco rigurosa, la información de campo tiene muchas imprecisiones, no es de calidad confiable. No se hace medición efectiva sobre las intervenciones, lo que podría indicar, si se hace bien, a donde deberían ir los recursos. Hay que saber cuáles son los factores de riesgo a los que hay que apuntarle.

Por encargo del Ministerio de Transportes, la Universidad Javeriana<sup>42</sup> elaboró en el año 2010 una propuesta de estructuración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Para ello, previamente trabajó en el análisis de capacidad e institucionalidad de la administración de Colombia para el monitoreo y análisis de la seguridad vial. Se identificaron como principales problemas:

1. Falta de voluntad política. Desinterés que las instituciones para trabajar en Seguridad vial
2. Protagonismo de las instituciones por mostrarse como los líderes del trabajo de seguridad vial, lo cual lleva a no compartir información, afán de figuración y a un uso y no reconocimiento de las ideas de las otras instituciones.
3. Falta de coordinación por la ausencia de una agencia líder. Se tiene la necesidad de coordinar vertical y horizontalmente las capacidades, fortalezas y esfuerzos de las instituciones interesadas en el tema de Seguridad Vial.

Uno de los aspectos que más afectan el desarrollo de una política de seguridad vial es la falta de datos confiables y de información para planificar acciones. Diferentes entidades disponen de estadísticas y sistemas de información no integrados para el diseño de la política y las medidas concretas sin contar con metodologías uniformes ni con los instrumentos para coordinar y compartir esta información.

Las cifras sobre accidentalidad de tránsito en el país son poco confiables. En el diseño de la política, en especial seguimiento, se ha evidenciado un subregistro con relación a la información sobre víctimas fatales y lesionados. Muy pocos estadísticos están certificados y con los datos actuales no se puede dirigir la toma de decisiones. La infradocumentación, tanto por el subregistro de los accidentes y lesionados, como por la falta de contenido y calidad de los datos hacen que la información básica sea deficitaria.

Por otro lado, la información existente de distintas fuentes debe agruparse en una plataforma informática que posibilite la investigación, verifique los datos para que sean confiables y estén a

---

<sup>42</sup> Universidad Javeriana: Estructuración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, M. Transportes de Colombia, 2010

disposición de todos. La información de campo tiene muchas imprecisiones, no se hace medición efectiva sobre las intervenciones, hay que saber cuáles son los factores de riesgo a los que hay que apuntarle.

Por lo que se refiere a la investigación, en los últimos 13 años Colombia ha ganado conocimiento en seguridad vial. Las universidades colombianas han desarrollado múltiples proyectos de investigación de acuerdo a criterios propios, a criterios del Fondo, pero sin alineación a proyectos u objetivos de la seguridad vial del país. Hay mucha investigación pero se queda en la academia sin influenciar en la formulación de la política pública.



### 3 PRINCIPALES HALLAZGOS: ACCIONES CLAVE EN EL CAMINO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

#### 3.1 Examen estratégico de la capacidad de gestión de la seguridad vial actual en Colombia

Siguiendo la metodología para el análisis de capacidad institucional para la gestión de la política de seguridad vial, se presenta a modo de resumen de los principales hallazgos.

Tabla 1. Examen estratégico de la capacidad de gestión de la seguridad vial actual en Colombia

Tema	Pregunta	Observación
1	Orientación a resultados a nivel de sistema	
<i>Costo social</i>	¿Hay disponibles estimaciones de los costos sociales de los siniestros?	<p>Todavía no existe una estimación formal del costo social de los siniestros.</p> <p>El sistema de salud nacional la única cifra que maneja es a través del SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), el cual es gestionado por las empresas aseguradoras de Colombia.</p>
<i>Traumatismos viales</i>	¿Se dispone con facilidad de datos sobre muertes y lesiones en siniestros viales?	<p>Existen tres fuentes de información: la policial que la edita el Ministerio de Transporte, el certificado de defunción que la edita el Instituto de Medicina Legal y el DANE, y las del seguro obligatorio –SOAT- que edita FESECOLDA, federación de aseguradoras.</p> <p>Los registros policiales sobre el número de siniestros, muertes y lesiones están incompletos, pero están en proceso de mejora. Desde 2012, la policía dispone de un nuevo cuestionario estadístico de accidentes y un aplicativo informático para la recolección de los datos llamado REVAT. El REVAT es una de las bases de datos que integran el RUNT. La policía documenta los incidentes que le son informados, pero sus registros subestiman la situación, con respecto a las lesiones, tal y como es habitual en todos los registros policiales. Es el registro que mejor documenta el siniestro y sus circunstancias. La desagregación de fatalidades por lugar (tipo de camino), tipo de vehículo, tipo de accidentes, etc... todavía tiene grandes lagunas de información.</p> <p>El registro de los certificados de defunción es la fuente primaria para las estadísticas oficiales que publica el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE-. La estadística oficial solo recoge los datos de mortalidad.</p> <p>El Instituto Nacional de Medicina Legal – INML- produce información epidemiológica sobre muertos y morbilidad (lesionados) en accidentes de tránsito georeferenciada. El Ministerio de Transportes trabaja mancomunadamente con las cifras de accidentalidad de la Policía Nacional y del Instituto de Medicina Legal.</p> <p>El registro de las aseguradoras registra las personas indemnizadas por siniestros de tránsito. La variabilidad de sus datos con los policiales y los forenses es muy importante, condicionada por las limitaciones de la cobertura universal y el fraude.</p>

Tema	Pregunta	Observación
		<p>Como en el resto de los países, los datos sobre muertes son más confiables que los datos de los lesionados.</p> <p>El DANE ejerce la función de Certificación de Operaciones Estadísticas. Puede colaborar con el Ministerio y el Observatorio y está dispuesto a participar en un proceso de certificación de un sistema de indicadores de seguridad vial.</p>
<i>Riesgo</i>	<p>¿Se han identificado los riesgos a los que están expuestos los usuarios viales?</p> <p>¿Conductores?</p> <p>¿Pasajeros?</p> <p>¿Motociclistas?</p> <p>¿Peatones?</p> <p>¿Ciclistas?</p> <p>¿Niños?</p> <p>¿Otros?</p>	<p>Todavía no existe una estimación formal del riesgo de seguridad vial, ya que no disponen de indicadores de exposición más allá de las cifras de habitantes y parque de vehículos. Tampoco existen estimaciones confiables del costo social y los traumas viales.</p> <p>Se conoce la evolución anual del número de muertes por siniestros viales y los riesgos por habitantes de ámbito nacional y a nivel regional y por municipios. En los últimos 10 años el número de muertes se mantiene estable alrededor de los 5.600 muertos. La tasa de mortalidad en Colombia es de 15'6 muertos por 100.000 habitantes.</p> <p>En la Región LAC Colombia presenta uno de los índices más altos de siniestralidad de peatones, ciclistas y motoristas.</p> <p>Los informes de diagnóstico coinciden a grandes rasgos en las siguientes conclusiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los atropellos son la primera causa de muerte.</li> <li>- El choque con otro vehículo sigue siendo la principal causa de la ocurrencia de la accidentalidad vial en el país con 52%, seguido del atropello (23%); el choque con objeto fijo o en movimiento y la caída de un ocupante ocupan cada uno 5%.</li> <li>- Los hombres jóvenes (entre 25 y 35 años) son el segmento de población más afectado por la siniestralidad de tránsito y en un alto porcentaje conduciendo motocicletas.</li> <li>- La zona urbana es la que concentra el mayor porcentaje de muertes violentas en incidentes de tránsito (66.51%), y en lesiones no fatales (86.55%)</li> <li>- Los muertos y lesionados en moto se incrementan, pasando en algunas ciudades a ser el vehículo que aporta más muertes.</li> <li>- El transporte colectivo de viajeros es una fuente permanente de conflictos</li> </ul>
<i>Visión</i>	<p>¿Se ha establecido oficialmente una visión provincial o nacional para un mejor desempeño en seguridad vial en el largo plazo?</p>	<p>El gobierno nacional, y en general el estamento político y social del país, comprenden que los traumas viales son un problema serio y urgente, y están comprometidos a mejorar la situación. Se reconoce que las políticas exitosas requieren de la cooperación y coordinación entre las distintas dependencias del gobierno en todos los niveles.</p> <p>Al nivel nacional existe el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.</p> <p>A nivel departamental no existe una visión formal comparable, ya que sus competencias y recursos son muy limitados. Algunos Departamentos como el caso del Valle del Cauca y Antioquia han desarrollado acciones o planes regionales.</p> <p>A nivel municipal la implicación es más marcada ya que algunas poblaciones concentran la mayor parte de muertos y lesionados del país. Es el caso de Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cartagena, Cali, Bucaramanga... En ellas, las Secretarías de Tránsito y Movilidad intervienen de forma decidida pero aislada y con los pocos medios disponibles.</p> <p>El Ministerio de Transportes ha iniciado un programa para diseñar metodología y promover la implementación de planes de seguridad vial urbanos en 10 ciudades medianas.</p>

Tema	Pregunta	Observación
<i>Metas</i>	<p>¿Se han establecido metas nacionales y regionales para un mejor desempeño en seguridad vial?</p> <p>¿Metas de costo social?</p> <p>¿Metas de resultados finales?</p> <p>¿Metas de resultados intermedios?</p> <p>¿Metas de productos de intervención?</p> <p>¿Metas para grupos en riesgo?</p> <p>¿Metas para la industria?</p> <p>¿Otras metas?</p>	<p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, es el vigente y fue adoptado mediante la Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Transportes. El objetivo o meta nacional para la disminución de la accidentalidad no está estructurado. Tiene baja orientación a resultados. Ningún indicador define una meta de reducción de acuerdo a acciones, ni para grupos de riesgo.</p> <p>El Plan Nacional tiene vocación de visión global y transversal de la seguridad vial, pero se ha redactado sin la participación de los agentes con responsabilidades, por lo cual no existe una implicación en su ejecución. Además el Ministerio no ha dispuesto en los últimos 2 años de un equipo técnico mínimo para su puesta en marcha. Se puede decir que el Plan Nacional todavía no ha empezado a andar.</p> <p>A nivel de otras administraciones territoriales no existen metas.</p>
<i>Responsabilidades del sector público</i>	<p>¿Se han identificado todos los organismos responsables de lograr un mejor desempeño en seguridad y tienen éstos el deber de rendir cuentas formalmente del desempeño alcanzado para lograr la orientación a resultados deseada?</p> <p>¿Vialidad?</p> <p>¿Policía?</p> <p>¿Transporte?</p> <p>¿Planeamiento?</p> <p>¿Justicia?</p> <p>¿Salud?</p> <p>¿Educación?</p> <p>¿Otros?</p>	<p>Existen diversos actores que participan en el escenario de la seguridad vial en Colombia, tanto a nivel nacional de forma multisectorial, como a nivel territorial. El Ministerio de Transportes, y en particular el Vice ministerio de Transportes, tiene como funciones el liderazgo y coordinación de la Política Nacional de Seguridad Vial en el país.</p> <p>Para el diseño de políticas y aprobación del marco normativo, para la aplicación de las normas y para la gestión de medidas, intervienen diversas administraciones del ámbito estatal y territorial: los ministerios, las gobernaciones y las alcaldías.</p> <p>Para la planeación de la política de seguridad vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Departamento Nacional de Planeación (DNP)</li> <li>Congreso de la República</li> <li>Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP)</li> <li>Ministerio de Transporte, Viceministro de Transporte</li> </ul> <p>Infraestructura segura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Instituto Nacional de Vías (INVIAS)</li> <li>Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)</li> <li>Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT)</li> <li>Ministerio de Transporte, Viceministro de Transporte</li> <li>Departamentos</li> <li>Municipios</li> </ul> <p>Vehículos seguros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MICT)</li> <li>Superintendencia de Industria y Comercio y SPT</li> <li>Ministerio de Transporte</li> </ul> <p>Usuarios seguros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Educación</li> <li>Corporación Fondo de Prevención Vial (CFPV)</li> <li>Policía Nacional-DITRA</li> <li>Ministerio de Trabajo</li> <li>Superintendencia de Puertos y Transporte</li> <li>Ministerio de Transporte</li> <li>Departamentos</li> <li>Municipios</li> </ul> <p>Atención a víctimas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Salud y Protección Social</li> <li>Ministerio de Justicia</li> <li>Fiscalía General</li> <li>Instituto Nacional de Salud</li> <li>Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.</li> <li>Algunas instituciones territoriales como los cuerpos de bomberos municipales</li> </ul>

Tema	Pregunta	Observación
		<p>A nivel territorial en quienes recae la responsabilidad y tienen la competencia en seguridad vial son los Municipios y los Departamentos, a través de los Secretarías de Tránsito, los Agentes de tránsito, la Policía Nacional y las Terminales de Transporte.</p> <p>En el ANEXO nº 4 se encuentra el informe que describe el Marco Jurídico e Institucional de la seguridad vial en Colombia. En él se recopila toda la información sobre los actores públicos nacionales del sector del transporte y de otros sectores relacionados, los actores públicos territoriales y las entidades privadas.</p>
<i>Responsabilidades del sector privado</i>	<p>¿Se han definido con claridad las responsabilidades de la industria, la comunidad y el sector empresarial respecto de un mejor desempeño en seguridad vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p>	<p>Aunque no está reflejado en el Plan nacional de seguridad vial, en Colombia el sector privado está muy presente en la gestión del sistema de seguridad vial, dentro de los ámbitos de su actividad empresarial:</p> <p>FASECOLDA: entidad gremial del sector asegurador. Se encarga del manejo del SOAT, Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito. Entre el 80 y 85% del parque automotor tiene SOAT (9M vehículos). El SOAT es una cobertura para las víctimas, no vehículos. Se cancela directamente a quien ha prestado la asistencia, no al beneficiario.</p> <p>FENALCO: gremio de comerciantes en el que se integran los concesionarios de vehículos y talleres. Están implicados y comprometidos en los niveles de seguridad activa y pasiva del parque de vehículos, el certificado técnico-mecánico y todo lo relacionado con la compraventa, robo, contrabando...</p> <p>ANDI: Asociación de empresarios de Colombia. Es el gremio empresarial más importante. Trabajan en temas de responsabilidad social empresarial, y tienen algunas metas alineadas en la seguridad vial.</p> <p>CCI: Cámara Colombiana de Infraestructuras. Asociación gremial de las empresas constructoras de infraestructuras. Influyen notoriamente en el diseño, construcción y gestión de la red vial. Promueven certámenes sobre las infraestructuras y buenas prácticas de seguridad vial.</p> <p>Por otra parte, el Estado, para protegerse de acciones de corrupción de los administradores públicos, ha privatizado ciertas funciones del Estado a varios actores privados a través de concesiones: concesión de licencias de conducir, centros de reconocimiento médico de conductores, centros de inspección técnica de vehículos, matriculación de vehículos, gestión de sanciones, etc. El caso más significativo es la gestión del RUNT, el Registro Único Nacional de Tránsito, que concentra los 12 registros nacionales del sector, los vinculados a los procesos mencionados más el registro de accidentes. Se trata de un sistema sin referentes internacionales. Existen múltiples problemas de funcionamiento y corrupción por falta de intervención institucional de seguimiento y control. La Contraloría General de la República ha emitido una auditoría que pone negro sobre blanco este tema.</p>
<i>Revisiones de desempeño</i>	<p>¿Se llevan a cabo revisiones de desempeño periódicas para evaluar los avances e introducir mejoras, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p>	<p>El marco de desempeño en seguridad vial, la evaluación se limita al análisis de evolución y comparativos con otros países de los datos de muertes, siniestros y lesionados que provienen de las fuentes policial y forense.</p>
<i>Designación de la agencia líder</i>	<p>¿Se ha establecido formalmente una agencia líder para dirigir los esfuerzos provinciales en seguridad vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p>	<p>Según el Decreto 087 del 17 de enero de 2011 de Presidencia de la República el Ministerio de Transporte crea el Viceministerio de Transportes y es a esta dependencia que se le colocan funciones de seguridad vial. Tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.</p>

Tema	Pregunta	Observación
		El Viceministro está trabajando para la creación de una estructura que dé institucionalidad a las funciones que le han sido adjudicadas. Se plantean como opciones la creación de una Dirección general en el seno del Viceministerio o de una Agencia con personería jurídica.
<i>El papel de la agencia líder</i>	¿El rol de la agencia líder está definido en la legislación y/o los documentos de políticas y en los acuerdos de desempeño anual, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	El Ministerio de Transportes presentó a la Comisión VI del Congreso, una propuesta de Ley para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los Senadores han asumido la responsabilidad de trabajar para aprobar el texto de ley. No parece viable que se pueda aprobar en la actual legislatura.
2 - 5	<b>Orientación a resultados a nivel de intervenciones</b>	
2	<b>Planificación, diseño, operación y uso de la red vial</b>	
<i>Estándares, normas y metas</i>	<p>¿Se han establecido estándares y normas de seguridad globales y metas de desempeño asociadas para la planificación, diseño, operación y uso de la red vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p> <p>¿Rutas nacionales?</p> <p>¿Rutas regionales?</p> <p>¿Rutas provinciales?</p> <p>¿Vías urbanas?</p>	<p>El Ministerio de Transporte tiene bajo su responsabilidad la red vial primaria del país. Este desarrollo se hace de dos maneras: mediante concesiones por medio de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – o directamente por medio del Instituto Nacional de Vías - INVIAS.</p> <p>Se encuentra en proceso el mayor conjunto de concesiones hecho por algún Gobierno Nacional en lo que se ha llamado concesiones de cuarta generación, en donde el concesionario corre con la gran mayoría de los riesgos. Colombia se encuentra en un momento histórico en el tema de concesiones. La ANI está estructurando proyectos de cuarta generación de concesiones para 8.000 kilómetros de vías en 30 proyectos de concesiones.</p> <p>La ANI ha definido el tema de seguridad vial para ser incluido en las nuevas concesiones. El desafío es que se incluyan las normas asociadas a la seguridad vial en los contratos nuevos de concesiones. Hay lo que se llama un riesgo regulatorio en el proceso de concesión: el concesionario tiene que cumplir con la normatividad vigente en seguridad vial al momento de la concesión y no se puede exigir algo distinto a la norma.</p> <p>En concordancia con lo anterior, existen vacíos normativos en seguridad vial y la posibilidad de implementar una política de seguridad vial en la estructuración de las concesiones. Lo que no está regulado no queda en el contrato de concesión y luego es muy difícil incluirlo.</p> <p>La ANI no tiene el marco normativo ni los recursos suficientes para implementar temas de seguridad vial y no reconoce quién maneja el liderazgo de la seguridad vial en el país, con quién coordinarse sobre la seguridad vial en las infraestructuras. Considera que su responsabilidad frente al tema es subsidiaria, pues considera que es al Ministerio de Transporte a quien corresponde liderar la seguridad vial proporcionando las políticas en ésta materia.</p> <p>Al finalizar el año 2012 las especificaciones y <b>manuales técnicos</b> no se encuentran actualizados para el diseño y construcción de infraestructura con el enfoque de vías seguras que puedan ser incluidos en los procesos de estructuración, licitación y contratación de los proyectos planeados por el Gobierno Nacional, que no cuenta con una adecuada articulación con el programa IRAP (International Road Assessment Program) ejecutado por la Corporación Fondo de Prevención Vial y adoptado por el Ministerio de Transporte.</p> <p>En Colombia uno de los grandes problemas en las infraestructuras es la <b>señalización</b>. Organizativamente, la dificultad se encuentra distribución administrativa de responsabilidades, ya que está sectorizada según el titular de la vía:</p> <p>El Gobierno Nacional ha concesionado una parte importante de esta red primaria. Los recursos destinados por estos entes para la señalización no</p>

Tema	Pregunta	Observación
		<p>alcanzan para hacer y mantener una señalización adecuada de las vías del país. INVIAS estima que para el año 2013 se destinará alrededor del 15% de los recursos requeridos anuales para la señalización de estas vías.</p> <p>Las ciudades grandes de Colombia (del orden de 4 o 5 ciudades, las que más recursos manejan) destinan del orden de un 30% o menos de los recursos anuales requeridos para señalización de las vías urbanas. Para el caso de la red terciaria (rural) estos recursos no llegan al 20% para el caso de estas ciudades. Los territorios, especialmente los Departamentos (vías secundarias responsabilidad de ellos) y los municipios medianos y pequeños de esos Departamentos (vías terciarias y urbanas responsabilidad de los municipios) se encuentran en un estado lamentable en lo que respecta a la señalización vial. Se estima que solo en Antioquia, las demandas por la mala señalización contra el Departamento tienen un montante de más de \$60.000 millones de pesos, aduciendo mala señalización como causa de los accidentes.</p>
Cumplimiento	<p>Para cada categoría vial (nacional, regional, provincial, urbana) ¿hay regímenes de cumplimiento que garanticen la adhesión a estándares y normas de seguridad especificados, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p> <p>¿Evaluación de impacto de seguridad vial?</p> <p>¿Auditoría de seguridad vial?</p> <p>¿Inspección de seguridad vial?</p> <p>¿Manejo de puntos negros?</p> <p>¿Gestión de seguridad de la red?</p> <p>¿Manejo de la velocidad?</p> <p>¿Manejo del alcohol?</p> <p>¿Manejo de los cinturones de seguridad?</p> <p>¿Manejo de los cascos?</p> <p>¿Manejo de la fatiga?</p>	<p>La ANI ha trabajado con la Corporación Fondo de Prevención Vial – CFPV para la identificación de puntos peligrosos de accidentalidad (estrellas negras) e igualmente han trabajado el tema de auditorías de seguridad vial en varias vías concesionadas.</p> <p>La CFPV ha sacado varios manuales sobre diferentes aspectos de la seguridad vial. Los más avanzados son uno sobre señalización y otro sobre infraestructura. Se pretende complementar el manual de diseño geométrico de vías con aspectos de seguridad vial. La CFPV sacó estos manuales sin consulta previa con el Ministerio de Transporte y sus entes asociados. Hay mucha resistencia en usar estos manuales debido a que en ocasiones contradicen normas técnicas existentes y otras veces porque generan sobrecostos muy grandes a los proyectos.</p> <p>El único manual en proceso de adopción por parte del Ministerio de Transporte es el manual de señalización vial.</p> <p>En Colombia la responsabilidad en el cumplimiento de las normas de tránsito está asociada a la responsabilidad sobre la vías respectiva, es decir, en las carreteras nacionales (red primaria) ese cumplimiento es responsabilidad del gobierno nacional, en las carreteras secundarias la responsabilidad es de los respectivos gobiernos departamentales y en las zonas urbanas y en las carreteras terciarias la responsabilidad es de los respectivos municipios. Hay entonces tres entidades con autoridad para hacer cumplir las normas de tránsito: el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte, los Gobiernos Departamentales y las Municipalidades. El Ministerio de Transporte ha delegado la responsabilidad para toda la red primaria de carreteras del país en la Dirección de Tránsito y Transporte – DITRA – de la Policía Nacional.</p> <p>Los entes del Ministerio de Transporte responsables de la red primaria de carreteras INVIAS y ANI hacen el control del cumplimiento de las normas de tránsito por medio de convenio con la Policía Nacional. Los entes territoriales lo hacen de las dos maneras: con su propio cuerpo de guardas de tránsito (especialmente algunos municipios) o mediante convenio con la Policía Nacional. Algunos de estos entes territoriales incluso usan una combinación de las dos figuras.</p> <p>En distintos informes y entrevistas, así como en la sesión parlamentaria del Senado, se constata la falta de medios humanos dedicados a la vigilancia y control del tránsito, así como de medios materiales y tecnológicos.</p> <p><b>Manejo del alcohol.</b> La legislación sobre el alcohol sanciona a partir de 20mg/100ml de alcohol en aire aspirado para la población general de conductores, y para los conductores de vehículos de servicio público, transporte escolar e instructor de conducción la sanción se duplica. El</p>

Tema	Pregunta	Observación
		<p>alcohol se detecta mediante el uso de alcoholsensores de registro para aire exhalado. En general las pruebas son aleatorias. No existen suficientes aparatos. Después de un accidente con heridos o muertos, es obligatorio que al conductor se traslade a Medicina legal o un centro de salud para practicar prueba de alcoholemia como parte de los elementos probatorios. No existen elementos de juicio suficientes para determinar el impacto del alcohol en los accidentes.</p> <p><b>Manejo de los cinturones de seguridad.</b> Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas. A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte. Los menores de diez años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla. No existen datos de relevamientos sobre uso de cinturones de seguridad.</p> <p><b>Manejo de los cascos.</b> Los conductores y acompañantes de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. No hay datos de relevamientos del uso del casco protector.</p> <p><b>Teléfonos celulares.</b> El uso de sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres, están sancionados.</p> <p><b>Manejo de la fatiga.</b> No hay referencia frente a este tema para conductores en la legislación de tránsito, ni se cuenta con regulaciones al respecto, este es un tema del Ministerio de Trabajo, pero de autoregulación por parte de las empresas de servicio público</p>
<i>Usuarios viales de alto riesgo</i>	¿Los estándares y normas de seguridad especificados y los regímenes de cumplimiento relacionados abordan con claridad las prioridades de seguridad de los grupos de usuarios viales de alto riesgo, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	<p>No. El Plan nacional no contempla acciones específicas para colectivos vulnerables o de mayor riesgo.</p> <p>Sin embargo las municipalidades están trabajando sobre colectivos de alto riesgo como son los motociclistas, el mototaxi, los peatones, etc. Es el caso de Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramango, etc.</p>
<i>Buenas prácticas internacionales</i>	¿Los estándares y normas de seguridad especificados y los regímenes de cumplimiento relacionados se comparan favorablemente con las buenas prácticas internacionales?	<p>Actualmente el Viceministerio de Transportes está trabajando en 3 proyectos que inician la senda de la puesta en marcha del Plan Nacional y los compromisos adquiridos por el Ministerio con el Senado de la República:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-La puesta en marcha del Observatorio de Seguridad Vial y el RENAT, registro de víctimas y accidentes de tránsito.</li> <li>-La promoción de 10 planes de seguridad vial urbanos</li> <li>-La revisión del sistema para la obtención de las licencias de conducir y la incorporación de exámenes.</li> </ul> <p>Todos ellos se están realizando en contraste con buenas prácticas internacionales y de reconocida eficacia.</p>
3	Entrada y salida de vehículos a y de la red vial	
<i>Estándares, normas y metas</i>	¿Se han definido estándares y normas globales y metas de desempeño asociadas para regular el ingreso y egreso de vehículos y el equipamiento de seguridad relacionado en la red vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	La responsabilidad de regulación le corresponde al gobierno nacional. Es conocido que los vehículos que circulan por Colombia no cumplen con las características de seguridad del vehículo (medidas de protección ante choques y medidas para prevenir la ocurrencia de choques) en términos de reducir el número de víctimas en los siniestros viales y la importancia de

Tema	Pregunta	Observación
	¿Vehículos particulares? ¿Vehículos comerciales? ¿Vehículos de transporte público? ¿Cascos en motocicletas? ¿Cascos en bicicletas?	programas como EuroNCAP y los principales estándares de la Unión Europea, tales como los referidos al impacto frontal, impacto lateral y protección de peatones.
<i>Cumplimiento</i>	Para cada categoría de vehículo y equipo de seguridad (particular, comercial, de transporte de pasajeros, cascos) ¿hay regímenes de cumplimiento que garanticen la conformidad con estándares y normas de seguridad especificados, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?  ¿Certificación del vehículo? ¿Inspección del vehículo? ¿Certificación del casco?	La homologación de vehículos en Colombia para autorizar la venta y circulación de los mismos en el país, está en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. No es claro cuáles son los protocolos de seguridad vial que deben cumplir los vehículos para ser homologados. Es preocupante que en la entrevista con representantes de FENALCO (Federación Nacional de Comerciantes) a nivel nacional estos manifestaron que las exigencias de seguridad vial deberían estar supeditadas a la posibilidad de comercialización del vehículo. Que si se era muy exigente en temas de seguridad vial los vehículos serían muy costosos y por lo tanto poco comerciables.
<i>Usuarios viales de alto riesgo</i>	¿Los estándares y normas de seguridad especificados y los regímenes de cumplimiento y los relevamientos de calificación de seguridad relacionados abordan con claridad las prioridades de seguridad de los grupos de usuarios viales de alto riesgo, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	No.
<i>Buenas prácticas internacionales</i>	¿Los estándares y normas de seguridad especificados y los regímenes de cumplimiento y relevamientos de calificación de seguridad relacionados se comparan favorablemente con las buenas prácticas internacionales?	No.
4	Entrada y salida de usuarios viales a y de la red vial	
<i>Estándares, normas y metas</i>	¿Se han definido estándares y normas globales y metas de desempeño asociadas para regular el ingreso y egreso de usuarios viales a y de la red vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?  ¿Conductores particulares y pasajeros? ¿Automóviles? ¿Vehículos pesados? ¿Ciclomotores? ¿Motocicletas? ¿Conductores profesionales? ¿Conductores de transporte público? ¿Taxis? ¿Ómnibus? ¿Vehículos no motorizados?	El sistema de emisión de las licencias conductores es crítico en Colombia. Tradicionalmente se ha conseguido el permiso de conducción para cualquier categoría de una manera muy fácil, sin los adecuados procesos formativos y de exámenes de capacidad. Esto da como resultado que hoy en día por las vías del país hay un gran número de personas conduciendo vehículos sin estar capacitados para ello. Es importante que el país aborde el tema de las licencias de conducción con absoluta seriedad y defina un protocolo en donde el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, certifica cuando una persona está capacitada para conducir.  Hoy en día son las Escuelas de Conducción (ente privado) las que dan esa certificación, lo cual es un absurdo pues no puede ser la misma entidad que capacita sea la que certifica la capacidad de conducción.  El Ministerio de Transportes se comprometió a cumplir con el mandato de los Senadores de la Comisión VI, que en el plazo de 90 días a partir de primeros de abril, de presentar una propuesta que regule y articule una nueva forma de concesión de licencias, escalonadas y evolutivas, con pruebas de evaluación de destreza, actitud y conocimiento.
<i>Cumplimiento</i>	Para cada categoría de conductor (particular, profesional, transporte de pasajeros) ¿hay regímenes de cumplimiento que garanticen la	No



Tema	Pregunta	Observación
	<p>conformidad con estándares y normas de seguridad especificados, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p> <p>¿Exámenes de conducción?</p> <p>¿Controles de tránsito a los costados del camino?</p>	
<i>Usuarios viales de alto riesgo</i>	<p>¿Los estándares y normas de seguridad especificados y los regímenes de cumplimiento relacionados abordan con claridad las prioridades de seguridad de los grupos de usuarios viales de alto riesgo, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p> <p>¿Conductores jóvenes?</p> <p>¿Conductores de edad avanzada?</p> <p>¿Conductores profesionales?</p> <p>¿Conductores de transporte público?</p>	No.
<i>Buenas prácticas internacionales</i>	<p>¿Los estándares y normas de seguridad especificados y los regímenes de cumplimiento relacionados se comparan favorablemente con las buenas prácticas internacionales?</p>	No.
5	Recuperación y rehabilitación de las víctimas de siniestros de la red vial	
<i>Estándares, normas y metas</i>	<p>¿Se han definido estándares y normas globales y metas de desempeño asociadas para regular la recuperación y rehabilitación de las víctimas de siniestros de la red vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p> <p>¿Prehospitalario?</p> <p>¿Hospitalario?</p> <p>¿Atención en el largo plazo?</p>	No hay cifras adecuadas sobre el tema de atención de víctimas en Colombia, no hay cifras consolidadas a nivel nacional sobre temas como atención post accidente, costo anual de la accidentalidad al sistema de salud, atención en rehabilitación de víctimas, tiempos de reacción (llegada al incidente y de traslado de los lesionados) y otros. Las cifras que se tienen son dispersas y no es clara su confiabilidad. El Ministerio de Salud y Protección Social no reporta cifras sobre el tema de siniestralidad de tránsito, ni de los impactos de los incidentes de tránsito sobre el sistema de salud.
<i>Cumplimiento</i>	<p>Para cada categoría de servicio posterior al siniestro (prehospitalario, hospitalario y atención en el largo plazo) ¿hay regímenes de cumplimiento que garanticen la conformidad con estándares y normas de seguridad especificados, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p>	No. No existe un número telefónico único y conocido, al que poder comunicar el hecho de un accidente y activar el sistema de emergencias.
<i>Usuarios viales de alto riesgo</i>	<p>¿Los estándares y normas de seguridad especificados y los regímenes de cumplimiento relacionados abordan con claridad las prioridades de seguridad de los grupos de usuarios viales de alto riesgo, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p>	No.
<i>Buenas prácticas internacionales</i>	<p>¿Los estándares y normas de seguridad especificados y los regímenes de cumplimiento relacionados se comparan favorablemente con las buenas prácticas internacionales?</p>	No.
6 - 11	Orientación a resultados en	

Tema	Pregunta	Observación
	<b>materia de función de gestión institucional</b>	
<b>6</b>	<b>Coordinación</b>	
<i>Horizontal</i>	¿Las intervenciones son coordinadas horizontalmente entre los organismos, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	No. Pero el Viceministro está convencido de la importancia de la coordinación horizontal y ya se realizan acciones de coordinación bilateral con otros ministerios. La propuesta de estructuración de la entidad líder prevé estructuras de coordinación horizontal.
<i>Vertical</i>	¿Las intervenciones son coordinadas verticalmente entre los organismos nacionales, regionales, provinciales y municipales, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	No. Pero el Viceministro está convencido de la imprescindible coordinación vertical, y se han empezado a realizar acciones muy significativas que son la génesis de un sistema de coordinación vertical: - el Ministerio está poniendo en marcha un programa para la promoción de planes de seguridad vial urbana. - El Ministerio está elaborando un plan de revisión y actualización de funciones, con un plan de formación para los referentes territoriales. Se trata de evolucionar de la solo gestión de mantenimiento de las infraestructuras, al reforzamiento de las políticas de seguridad vial en el territorio.
<i>Alianzas</i>	¿Se han establecido alianzas sólidas para la provisión de intervenciones, entre los diferentes organismos, la industria, las comunidades y el sector empresarial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	No.
<i>Participación legislativa</i>	¿Se han establecido comisiones y procedimientos parlamentarios en respaldo del proceso de coordinación, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	La Comisión VI del Senado de la República está unánimemente comprometida con la lucha por la seguridad vial.. La seguridad vial es una política de Estado de unanimidad. Tiene un acuerdo amplio en el Senado. El Senado va a aprobar la creación de la Agencia con las funciones de planificación y coordinación y con la financiación suficiente. El Proyecto de Ley para la creación de la Agencia, presentado por el Ministerio y debatido por los ponentes de la Comisión VI y el apoyo de la sociedad civil, presiona para la aprobación del proyecto de ley.
<b>7</b>	<b>Legislación</b>	
<i>Suficiencia</i>	¿Los instrumentos y procedimientos legislativos en respaldo de las intervenciones y las funciones de gestión institucional son suficientes para alcanzar la orientación a resultados deseada?	La propuesta de ley para la creación de la Agencia de seguridad vial introducida en el Senado incluye la mayoría de las disposiciones de la misma.
<i>Revisión</i>	¿Los instrumentos y procedimientos legislativos en respaldo de las intervenciones y las funciones de gestión institucional son revisados regularmente y modificados, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	La mayoría de los agentes implicados en la seguridad vial, en especial las municipalidades, insisten en la necesidad de reformular el Código General de Transito del país.
<b>8</b>	<b>Financiamiento y asignación de recursos</b>	
<i>Mecanismos de financiación sustentables</i>	¿Existen mecanismos de financiación sustentables en respaldo de las intervenciones y las funciones de gestión institucional, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?  ¿Presupuesto central? ¿Fondo vial? ¿Cargos?	El DPN en 2011 incorpora a la seguridad vial como política de Estado, pero no le asigna recursos. Los anteriores equipos del Ministerio fracasaron en el liderazgo en la política de seguridad vial por falta de recursos para poder realizar los dos pasos iniciales imprescindibles: constituir una estructura de trabajo y ejecutar alguna medida que pudiera obtener resultados a corto plazo. El Ministerio de Transportes, con un presupuesto total para el año 2013 de más de 7 billones de pesos (incluyendo el Instituto Nacional de Vías –

Tema	Pregunta	Observación
	¿Otras fuentes?	<p>INVIAS – y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI) destina \$1.500 millones de pesos para seguridad vial en ese mismo año (menos por mucho del 0.001%).</p> <p>Por ley se estableció un fondo de seguridad vial, un 3% del SOAT, que gestiona la Corporación Fondo de Prevención Vial para campañas de concienciación en temas de seguridad vial. Con el incremento de la matriculación de vehículos, el Fondo cada año dispone de más recursos. Se estima que dispone anualmente de más de \$30.000 millones de pesos.</p> <p>El Ministerio de Transportes no tiene asignación presupuestaria, dentro de los presupuestos del estado, para la seguridad vial. No hay fuentes de recursos garantizados. Se han identificado en el presupuesto de la Nación diversas partidas destinadas a la seguridad vial en distintos organismos. Obviamente será difícil variar el destino de la mayor parte de las partidas existentes por lo que se debería realizar una aproximación a otras fuentes de financiación: tasas, mejoras en el sistema de cobro de los comparendos, comparendos electrónicos, terminales de transporte...</p> <p>El Presidente de la Comisión VI del Senado encargó a la Contraloría General de la República que elabore un informe sobre los recursos de la seguridad vial: aportaciones, asignación y gastos actuales, y sobre posibles futuros recursos.</p> <p>En general, las municipalidades tienen presupuestos limitados para el mantenimiento vial.</p>
<i>Procedimientos de asignación de los recursos</i>	<p>¿Existen procedimientos formales de asignación de recursos en respaldo de las intervenciones y las funciones de gestión institucional, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p> <p>¿Efectividad en costos?</p> <p>¿Costo beneficio?</p>	No existen procedimientos formales y sólidos económicamente para asignar los recursos de seguridad vial a sus usos más eficientes.
<i>Valor monetario de la vida estadística</i>	¿Hay un valor oficial de una vida estadística y valores relacionados para las lesiones que orienten las decisiones de asignación de los recursos?	No. Hay algunas estimaciones internacionales generalmente aceptadas como un primer paso, como la de 120 veces el PIB/cápita, lo cual implica un costo social de alrededor de U\$S 800.000 por víctima fatal.
<i>Mecanismos de financiación</i>	¿Los mecanismos de financiación y los procedimientos de asignación de recursos en respaldo de las intervenciones y las funciones de gestión institucional son suficientes, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	No.
9	Promoción	
<i>Promoción</i>	<p>¿Las responsabilidades del gobierno, la industria, la comunidad y el sector empresarial respecto de la seguridad son promovidas activa y regularmente, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?</p> <p>¿Objetivos de comunicación?</p> <p>¿Audiencias meta?</p> <p>¿Mensajes claves?</p> <p>¿Medios?</p> <p>¿Frecuencia y alcance?</p>	<p>Por ley, la promoción está a cargo de la Corporación Fondo de Prevención Vial. Hasta la actualidad, por falta de liderazgo institucional, el Fondo ha actuado bajo su propio criterio, como agente único en temas de comunicación.</p> <p>El hecho de no estar íntimamente involucrado de la diagnosis y estrategia de seguridad vial, hace que el alcance sea limitado y en su mayor parte está restringida a programas para incrementar el nivel de conocimiento. Consiste en gran medida en materiales de publicidad ad hoc asociados a intervenciones específicas y no están dirigidos a una estrategia de seguridad vial en general ni a refuerzo de planes o acciones.</p>
10	Monitoreo y evaluación	

Tema	Pregunta	Observación
<i>Datos de siniestros</i>	Para cada categoría de carretera (nacional, regional, provincial, urbano), ¿existen sistemas sustentables para recopilar y administrar datos de siniestros viales, resultados de víctimas fatales y lesiones, y todos los factores relacionados con el entorno vial/vehículo/usuario vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	La recopilación y mantenimiento del sistema de datos de siniestros está a cargo de la policía. Existe el REVAT, un nuevo sistema para mejorar la calidad, exhaustividad, exactitud y rango de los datos recopilados. Se necesita un proceso de consolidación, mejora y extensión a todo el territorio, formación en habilidades y rutinas de análisis y vínculos con sistemas de georeferenciamiento para los principales actores involucrados, incluida la autoridad vial.
<i>Datos de tránsito y resultados intermedios</i>	Para cada categoría de carretera (nacional, regional, provincial, urbana), ¿existen sistemas sustentables para recopilar y administrar datos de tránsito de la red vial, velocidades de los vehículos e índices de uso de cinturones de seguridad y cascos, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	No.
<i>Aseguramiento de la calidad</i>	Para cada categoría de carretera (nacional, regional, provincial, urbana) ¿se llevan a cabo relevamientos periódicos de calificación de seguridad para garantizar la conformidad en términos de aseguramiento de calidad, con estándares y normas de seguridad especificados, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?  ¿Calificaciones de riesgo?  ¿Puntajes de protección vial?	No.
<i>Intervenciones:</i>	Para cada categoría de carretera (nacional, regional, provincial, urbana), ¿existen sistemas para recopilar y administrar datos sobre las cantidades de intervenciones de seguridad implementadas, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?  ¿Tratamientos de ingeniería de seguridad? ¿Operativos policiales? ¿Actividades educativas? ¿Actividades promocionales? ¿Capacitación para conductores? ¿Verificación de vehículos? ¿Servicios médicos para emergencias?	Existe poca información.  Para las carreteras nacionales el Ministerio de Transportes tiene referentes regionales que elaboran informes sobre el estado de las vías y priorizan las actuaciones de mantenimiento necesarias. Pero esta información no está estructurada para el tratamiento de datos.
<i>Vehículos y equipos de seguridad</i>	Para cada categoría de vehículo y equipo de seguridad (particular, comercial, de transporte de pasajeros, cascos) ¿hay relevamientos sistemáticos y regulares de calificación de seguridad para garantizar la adhesión en términos de aseguramiento de la calidad con estándares y normas de seguridad especificados, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?  ¿Pruebas de impacto?  ¿Pruebas de cascos?	No.

Tema	Pregunta	Observación
<i>Servicio posterior al siniestro</i>	Para cada categoría de servicio posterior al siniestro (prehospitalario, hospitalario y atención en el largo plazo) ¿hay relevamientos sistemáticos y regulares para garantizar la conformidad en términos de aseguramiento de la calidad, con estándares y normas de seguridad especificados, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	No.
<i>Metas</i>	¿Existen sistemas para monitorear y evaluar regularmente el desempeño en seguridad con referencia a metas, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	No es aplicable puesto que no hay metas formales especificadas.
<i>Acceso a los datos</i>	¿Todos los organismos participantes y los socios y actores externos involucrados tienen acceso abierto a todos los datos recopilados?	No.
<b>11</b>	<b>Investigación y desarrollo y transferencia de conocimientos</b>	
<i>Estrategia</i>	¿Se ha establecido una estrategia provincial de investigación y desarrollo en seguridad vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?  ¿Factores del vehículo? ¿Factores de la autopista? ¿Factores humanos? ¿Factores institucionales? ¿Otros factores?	No.
<i>Organización de investigación en seguridad vial</i>	¿Se ha establecido una organización independiente de investigación en seguridad vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?  ¿Factores del vehículo? ¿Factores de la autopista? ¿Factores humanos? ¿Factores institucionales? ¿Otros factores?	Después de dos años de intento, el Viceministerio está en proceso para la creación del Observatorio de Seguridad Vial.
<i>Programas demostrativos y pilotos</i>	¿Se han realizado programas demostrativos y pilotos, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?  ¿Factores del vehículo? ¿Factores de la autopista? ¿Factores humanos? ¿Factores institucionales? ¿Otros factores?	NO.
<i>Divulgación</i>	¿Existen mecanismos y medios para divulgar los hallazgos de la investigación y desarrollo en seguridad vial nacional, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada?	No.

Tema	Pregunta	Observación
	<p>¿Conferencias?</p> <p>¿Seminarios?</p> <p>¿Capacitación?</p> <p>¿Publicaciones?</p> <p>Otros</p>	
12	<b>Rol de la agencia líder y funciones de gestión institucional</b>	
<i>Orientación a resultados:</i>	<p>¿La agencia líder (o la/s agencia/s líder/es de hecho) contribuyen efectivamente a la función de gestión con ‘orientación a resultados’?</p> <p>¿Valorando el desempeño actual en seguridad vial a través de una revisión estratégica de alto nivel?</p> <p>¿Adoptando una visión de la seguridad vial de gran alcance para el largo plazo?</p> <p>¿Analizando lo que podría lograrse en el corto plazo?</p> <p>¿Estableciendo metas cuantitativas adecuadas por mutuo consentimiento entre los asociados para la seguridad vial y construyendo una estrategia basada en la evidencia en torno a estos resultados y productos deseados?</p> <p>¿Estableciendo mecanismos para garantizar la responsabilidad por los resultados de los actores involucrados?</p>	<p>El análisis del desempeño actual y la evaluación de lo que podría lograrse en el corto plazo son principalmente cualitativos, más que cuantitativos.</p> <p>Los recursos son sumamente limitados. El Viceministerio necesita contar rápidamente con recursos especializados para hacer frente a los desafíos futuros.</p> <p>La creación del Observatorio de Seguridad vial para la recopilación y análisis de datos es imprescindible para la gestión con orientación a resultados.</p>
<i>Coordinación</i>	<p>¿La agencia líder (o la/s agencia/s líder/es de hecho) contribuyen efectivamente a la función de gestión de ‘coordinación’?</p> <p>¿Coordinación horizontal en todo el gobierno central?</p> <p>¿Coordinación vertical del nivel central a los niveles regionales y locales de gobierno?</p> <p>¿Asociaciones para provisiones específicas entre el gobierno, el sector no gubernamental, la comunidad y el sector empresarial a los niveles central, regional y local?</p> <p>¿Relaciones parlamentarias?</p>	<p>Dentro de los límites en cuanto a competencias y recursos que tiene todavía el Viceministerio para la gestión de la institucionalidad, se ha iniciado el proceso necesario para fortalecer y formalizar los canales de comunicación para el trabajo en coordinación horizontal y vertical.</p>
<i>Legislación</i>	<p>¿La agencia líder (o la/s agencia/s líder/es de hecho) contribuyen efectivamente a la función de gestión de ‘legislación’?</p> <p>¿Revisando las necesidades legislativas para alcanzar resultados en relación con otras alternativas y realizando evaluaciones de impacto de costos y</p>	<p>El Ministerio de Transporte tiene la responsabilidad de coordinar el desarrollo de legislación sobre seguridad vial.</p>

Tema	Pregunta	Observación
	<p>beneficios?</p> <p>¿Consultando y desarrollando/actualizando estándares y normas exigibles?</p> <p>¿Consolidando las normas de seguridad claves?</p> <p>¿Encontrando espacios legislativos en programas del ejecutivo y del legislativo?</p>	
<i>Financiamiento y asignación de recursos</i>	<p>¿La agencia líder (o la/s agencia/s líder/es de hecho) contribuyen efectivamente a la función de gestión de 'financiación y asignación de recursos'?</p> <p>¿Asegurando el acceso a fuentes sustentables anuales de financiación para seguridad vial?</p> <p>¿Estableciendo procedimientos para guiar la asignación de los recursos entre los programas de seguridad?</p>	Todavía No
<i>Promoción</i>	<p>¿La agencia líder (o la/s agencia/s líder/es de hecho) contribuyen efectivamente a la función de gestión de 'promoción'?</p> <p>¿Promoción de una visión de seguridad vial de gran alcance?</p> <p>¿Liderazgo y promoción de alto nivel?</p> <p>¿Promoción multisectorial de una intervención eficaz?</p> <p>¿Liderando con el ejemplo con políticas internas de seguridad vial?</p> <p>¿Desarrollando y respaldando programas de calificación de seguridad?</p> <p>¿Haciendo publicidad nacional?</p> <p>¿Alentando la promoción al nivel local?</p>	Todavía no.
<i>Monitoreo y evaluación</i>	<p>¿La agencia líder (o la/s agencia/s líder/es de hecho) contribuyen efectivamente a la función de gestión de 'control y evaluación'?</p> <p>¿Garantizando que se establezcan sistemas de datos, vínculos y capacidad de gestión adecuados para definir y controlar metas y estrategias?</p> <p>¿Revisión transparente de la estrategia nacional de seguridad vial y su cumplimiento?</p> <p>¿Haciendo todos los ajustes necesarios para asegurar que se alcancen los resultados?</p>	Todavía no es posible, pero debe ser una de las primeras prioridades. Será posible a partir de la creación del Observatorio.
<i>Investigación y desarrollo y transferencia</i>	<p>¿La agencia líder (o la/s agencia/s líder/es de hecho) contribuyen efectivamente a la función de gestión de 'investigación y desarrollo y</p>	<p>Todavía no.</p> <p>El sector académico puede ayudar mucho en el tema de seguridad vial en Colombia. En el Plan Nacional de Seguridad Vial no aparece la academia. La</p>

Tema	Pregunta	Observación
<i>de conocimientos</i>	<p>transferencia de conocimientos’?</p> <p>¿Desarrollando capacidades para la investigación multidisciplinaria y la transferencia de conocimientos?</p> <p>¿Creando una estrategia nacional de seguridad vial y un programa anual?</p> <p>¿Asegurando fuentes de financiación sustentable para la investigación en seguridad vial?</p> <p>¿Capacitación e intercambio profesional?</p> <p>¿Estableciendo pautas de mejores prácticas?</p> <p>¿Estableciendo proyectos demostrativos?</p>	<p>investigación en seguridad vial en los últimos 13 años ha estado alejada de la institucionalidad. En Colombia se ha ganado conocimiento en seguridad vial. Se deben definir prioridades en investigación en seguridad vial.</p> <p>Hay mucha investigación que se queda en la academia. Hay una falta de la estrategia académica para pasar a aplicar los resultados de las investigaciones, de proyectarse más hacia la investigación aplicada. Hay que alinear proyectos y objetivos en seguridad vial.</p> <p>Los estudios no encuentran una articulación para la implementación. Nexos entre la investigación y la política pública. Falta visibilidad de los resultados, contar a los ciudadanos datos y razones.</p> <p>Incorporar contenidos curriculares de Seguridad Vial en los programas formativos universitarios. Priorizar las necesidades de conocimiento de manera que las universidades puedan trabajar de manera conjunta.</p> <p>El Ministerio debe lograr hacer el nexo entre la investigación en seguridad vial y la política pública y apoyar el financiamiento de investigaciones en temas específicos.</p>

### 3.2 Puntos Fuertes y puntos débiles

A modo de resumen, se presentan los puntos fuertes y los puntos débiles identificados en el análisis de capacidad institucional de Colombia para la gestión de la seguridad vial. Este listado servirá de apunte para el desarrollo de propuestas de actuación que se presentarán en los próximos capítulos:

#### **PUNTOS FUERTES**

**Política de Estado:** La seguridad Vial está considerada como política de Estado a partir de que el Gobierno Nacional lo incluyera como tal en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: “Prosperidad para todos”, Ley 1450, de junio de 2011.

**Consenso político:** Tanto el poder ejecutivo como el legislativo, a través de la Comisión VI del Senado, tienen la discusión del tema en sus agendas y cuenta con el apoyo de los diferentes actores políticos para la creación de una institucionalidad que lidere la seguridad vial.

**Apoyo de los organismos multilaterales:** El Banco Mundial está colaborando con el Ministerio de Transportes para el fortalecimiento de la capacidad institucional para la gestión de la seguridad vial y el Banco Interamericano para el Desarrollo le apoya en la implementación de la política nacional de seguridad vial. La CAF está apoyando en la revisión y fortalecimiento del marco institucional y modelo organizacional del sector de transporte colombiano

**La Liga contra la Violencia Vial:** la voz de las víctimas para exigir a los responsables públicos su compromiso en la ejecución de sus responsabilidades en la disminución de las víctimas por siniestros de tránsito.

**Compromiso del Gobierno:** Con el Decreto de estructura del año 2011, el Gobierno de la República abre la puerta a que el Ministerio de Transportes asuma las responsabilidades y funciones necesarias para la gestión de la política de seguridad vial.



**Los organismos estatales y territoriales:** están identificados todos los organismos responsables de la seguridad vial del país. Aunque el funcionamiento del sistema de seguridad vial no es el deseable, están definidas sus funciones, son conscientes de sus responsabilidades y de sus limitaciones (de eficacia, eficiencia y de recursos), y están de acuerdo en la necesidad de un ente líder que les articule.

**El Viceministro de Transportes:** tiene claras las prioridades para la ejecución de sus responsabilidades en seguridad vial, a pesar de las enormes dificultades en las que está situado en estos momentos: la falta de recursos humanos y económicos y la coyuntura institucional y política en el debate sobre la forma organizativa para la gestión de la seguridad vial.

**La Superintendencia de puertos y transportes:** la existencia de esta institución es clave para la gestión del sistema de seguridad vial en Colombia, pues se trata de un modelo de gestión altamente privatizado. Sin embargo es imprescindible que se le dote de recursos suficientes para ejercer su misión, ya que hasta el momento es insatisfactoria.

**La Contraloría General de la República:** La claridad de las conclusiones de la auditoría realizada se convierte en las pautas para el trabajo a futuro en la seguridad vial de Colombia.

**La institución académica:** alto nivel de preparación y experiencia de los equipos universitarios en el estudio y análisis de diversas disciplinas vinculadas a la seguridad vial pueden asegurar el conocimiento y la independencia de las investigaciones y estudios.

**Los medios de comunicación:** el continuo tratamiento en los medios de temas que afectan a la accidentalidad son un apoyo en la lucha contra la siniestralidad.

**Las campañas de comunicación:** El Fondo de Prevención Vial dispone del 3% del SOAT para campañas de prevención vial y durante años ha consolidado una importante línea de campañas de comunicación. Debe buscarse la forma de integrar las campañas en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

### **PUNTOS DÉBILES:**

**Ente coordinador: Agencia o Dirección General....** El Ministerio de Transportes no acaba de encontrar la forma de aprobar una estructura de institucionalidad. El debate en estos momentos se encuentra entre la creación de una agencia con personería jurídica propia o la creación de una dirección general en la estructura del Viceministerio de Transportes.

**La Financiación del Ministerio para la seguridad vial:** En los presupuestos públicos existen fondos suficientes para la seguridad vial pero el Ministerio de Transportes dispone de un 0'001% de su presupuesto a seguridad vial.

**Los datos de seguridad vial.** La calidad y confiabilidad de la información relacionada con la accidentalidad tiene importantes deficiencias: el sub-registro de algunas fuentes (policial, sanitaria o forense) dan como resultado una alta disparidad en la información Disponibilidad de datos en tiempo. Debilidad en las estructuras de análisis. Carencia de indicadores de actividad y de la calidad del sistema de seguridad vial. A pesar de esta debilidad, existen los análisis imprescindibles para identificar los principales colectivos vulnerables que permitan la priorización de estrategias y la planificación de medidas.

**Enfoque a resultados: el Plan Nacional de Seguridad Vial no marca metas u objetivos,** no se ha planteado las acciones con enfoque a resultados ni se dispone de las herramientas necesarias para poder aplicar esta visión.

**Investigación, monitoreo y evaluación:** no existen las herramientas indispensables para medir y evaluar las políticas. No se dispone de un estudio básico sobre el coste que suponen los accidentes de tránsito. No existe un plan de investigación que de soporte a los gestores de las políticas e identifique buenas prácticas.

**El Plan Nacional de Seguridad Vial:** el hecho de que exista un Plan Nacional aprobado oficialmente es una fortaleza en sí, pero la debilidad está en la falta de unas condiciones básicas como es la definición de metas y el enfoque a resultados, la participación de todos los agentes ministeriales y territoriales y la programación de un calendario de acción y distribución de responsabilidades. La gran debilidad es que no se ha puesto en marcha a pesar de que fue aprobado en 2011.

**Planes regionales y planes locales de seguridad vial:** no se ha establecido oficialmente una visión provincial o local para un mejor desempeño en seguridad vial.

**Planes sectoriales de seguridad vial:** no se han establecido planes de acción para los colectivos o perfiles de accidentalidad más relevantes: motoristas, peatones, alcohol, etc. No existe ningún tipo de estrategia al respecto.

**Estructura de participación de la sociedad civil:** no se ha definido con claridad las responsabilidades de la industria, la comunidad y el sector empresarial respecto de un mejor desempeño en seguridad vial, a fin de alcanzar la orientación a resultados deseada. No existe una mesa estable de diálogo con los sectores industriales.

**Estructuras de coordinación:** no existen estructuras estables de coordinación interministerial ni de colaboración con las administraciones territoriales.

**El cumplimiento de las normas de los conductores:** no existe una planificación para la imprescindible acción coordinada de policías, Secretarías de tránsito, campañas de comunicación, departamentos de estadísticas, etc., para conseguir el cambio de comportamiento de los conductores en el cumplimiento de las normas en términos de uso del elementos de protección (cinturón, casco, SRI, etc.), cumplimiento de los límites de velocidad y el consumo de alcohol y conducción.

El sistema de otorgamiento **de licencias de conducir** y el de **homologación de los vehículos** circulantes son muy deficientes y precisan de acciones inmediatas.

**Estándares y normas de seguridad para infraestructuras, vehículos y atención a víctimas:** No existen todavía

**El RUNT:** gestionado por concesión, el Ministerio de Transportes no lleva a cabo el control para evitar se produzca fraude.

**El funcionamiento del sistema de seguridad vial:** matriculación de vehículos, obtención de licencias, inspecciones técnicas de vehículos, reconocimientos médicos de los conductores, gestión de los comparendos y cobro de multas, etc... funcionan deficientemente. Son elementos básicos del sistema de seguridad vial y están gestionados por el sector privado por concesión de la administración pública y no se realizan inspecciones ni auditorias.

### *3.3 La coyuntura política y el debate en torno a la creación de la Agencia*

En este punto del informe, antes de entrar en el tratamiento de las propuestas, se incorpora este apartado que describe el singular momento político que se vive en Colombia para la creación de la Agencia de Seguridad Vial. Como se ha dicho en la presentación, el estado colombiano no es ajeno a la dimensión y trascendencia de la problemática que hoy representa para los Estados del mundo la seguridad vial, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas proclamó el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» para el período 2010-2020, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. Por primera vez en su historia Colombia incluyó en su Plan Nacional Cuatrienal de Desarrollo (Ley 1450 de 2011), la Seguridad Vial como tema prioritario de Política Pública que debe trascender de una Política de Gobierno a una Política de Estado, planteándose además en sus bases la necesidad de evaluar la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial. Al ser la seguridad vial una política de Estado, todos los estamentos del poder público deben estar comprometidos. Este acuerdo político representó una oportunidad única para llevar a cabo las decisiones institucionales, organizacionales y financieras para organizar el sistema de seguridad vial.

Precisamente en Colombia, al interior de su órgano legislativo, en octubre del año 2010, la Mesa Directiva del Senado, mediante Resolución 064, creó la Comisión Accidental de Seguimiento a la Seguridad Vial, conformada por 13 Senadores, comisión con carácter no permanente, encargada de manera exclusiva de realizar el seguimiento a la seguridad vial, con el fin de promover y direccionar desde el legislativo, acciones tendientes a enfrentar la accidentalidad y movilidad por accidentes de tránsito en el país.

Posteriormente, a encargo del Ministerio de Transporte, el Banco Interamericano de Desarrollo elaboró un Informe de Apoyo técnico al Ministerio de Transporte para el estudio del Plan Nacional de Seguridad Vial, en el que dentro del grupo de acciones prioritarias por desarrollar, establecía indispensable y urgente la creación de una AGENCIA LÍDER con el propósito de buscar institucionalización organizativa, dotarla de competencias de planificación y competencias ejecutivas.

En noviembre del año 2012, consecuente con la condición otorgada a la seguridad vial de política de estado, se radicaba en el Senado de la República a iniciativa del Gobierno en cabeza del Ministerio de Transporte, un proyecto de ley contentivo de 11 artículos, para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al cual se le asignaría el N° 166 de 2012 – Senado. Articulado que se ampliaría a 18 artículos por la Comisión Parlamentaria con el apoyo del Ministerio de Transporte, contando para el efecto con la presente consultoría del Banco Mundial.

En su trámite de preparación previo a la presentación de la ponencia para primer debate ante la Comisión, se generaron importantes escenarios de deliberación, como el debate citado por la Comisión VI del Senado del Congreso de la República sobre los informes de la Contraloría General de la República frente a la gestión de las actores responsables de la seguridad vial en el país, realizado el 2 de abril del 2013, al que asistieron las cabezas de los más importantes estamentos públicos (es de destacar la asistencia de los Ministros de Transporte, Educación y Salud) y privados relacionados con la seguridad vial, quienes en su gran mayoría resaltaron la necesidad de que Colombia contara con un organismo que liderara, articulara y gestionara la seguridad vial en el país.

Es así como, en Sesión Ordinaria de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, el día 29 de mayo de los corrientes, fue aprobada por unanimidad en Primer Debate la ponencia presentada; y el 18 de junio siguiente, al ponerse en consideración de la Plenaria del Senado, es nuevamente aprobado el proyecto de manera unánime por la corporación.

Es en este contexto en el que se desarrolla del proyecto del Banco Mundial para el análisis de la capacidad en la gestión y el apoyo en la construcción de la institucionalidad de la política de seguridad vial de Colombia. Para la elaboración de la propuesta se ha tenido en cuenta las recomendaciones del Banco Mundial y experiencias internacionales de entidades líderes en seguridad vial (ver ANEXO 9).

El proyecto de Ley propone que la Agencia sea la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, teniendo la autoridad necesaria para articular todos los organismos y entidades públicas y privadas, implicados con la seguridad vial, teniendo para el efecto funciones en el área de planificación, regulación, información, control, campañas e infraestructura entre otros. La información detallada sobre la propuesta elaborada por el equipo del Banco Mundial y un análisis comparativo entre esta propuesta y el texto aprobado por el Senado se encuentran en los ANEXOS 9 y 10. Es importante mencionar, que gran parte del articulado aprobado por el Senado, coincide con la propuesta presentada por la Comisión del Banco Mundial al Ministerio de Transporte.

Sin embargo, cabe manifestar que no obstante el estado avanzado del anterior Proyecto Legislativo, del cual se espera que tenga similar aceptación en Comisión y Plenaria de Cámara de Representantes, de tal forma que para el mes de diciembre de 2013 se le tenga para sanción presidencial, es fundamental fortalecer el liderazgo del Ministerio de Transporte para adelantar la conformación del sistema nacional de la seguridad vial. Tal como se mencionó anteriormente, dentro de la nueva estructura organizacional del Ministerio se determinó que el Viceministerio de Transporte tiene como función la planeación, definición de políticas, regulación y coordinación de los diferentes agentes involucrados. Se considera entonces prioritario inicialmente que estas funciones sean asumidas a cabalidad.

Por lo anterior, el objetivo a corto plazo debe ser reforzar la capacidad técnica y de coordinación del Viceministerio, creando en su interior los instrumentos de coordinación interinstitucional frente a sectores relevantes como el de salud, educación y la policía entre los principales. En este sentido se plantea separar el proceso de decisión para la creación de la Agencia, del diseño de la entidad con la institucionalidad suficiente para gestionar la política de seguridad vial, para lo cual se hace necesaria la inmediata creación de una estructura de transición que refuerce al Viceministerio con una unidad administrativa “semilla” que se vaya estructurando en etapa según evolucione la capacidad organizativa, competitiva y económica.

## 4 RECOMENDACIONES PARA LA MEJORA DE LA INSTITUCIONALIDAD EN SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

### 4.1 La Agencia Líder

Como ya se mencionó, el debate en el Senado sobre la Ley para la creación de la Agencia en Colombia se ha desarrollado en paralelo al proceso de análisis y la redacción de este documento y por ello se ha convertido en el eje principal del relato. Recopilando, citamos los principales hitos que se han producido en el proceso de creación de la agencia:

- La Ministra de Transporte radica en el Senado una propuesta de ley para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en noviembre de 2012
- La Comisión VI del Senado realiza diversos debates y aprueba un texto de ley en junio de 2013.
- El Ministerio de Transporte estructura una Unidad de Seguridad Vial en el sí del Viceministerio de Transporte, como unidad semilla para la creación de la Agencia.
- El Congreso deberá debatir y se prevé aprobar definitivamente la Agencia en diciembre de 2013.

La responsabilidad política, el impulso y el liderazgo político corresponde al Ministerio de Transporte, concretamente a la Ministra y el Viceministro de Transporte. Para la gestión de la política es necesaria una estructura orgánica ejecutiva, de alta capacidad técnica, visible e identificable, para evitar hasta donde sea posible la dilución o dispersión de responsabilidades. Es por eso que se habla de una Agencia, en el Ministerio de Transportes, que asuma a la vez funciones de planificación de la política nacional, responsabilidad ejecutiva de acciones y capacidad de coordinación institucional.

En este punto, es muy importante hacer mención del papel estratégico que está desarrollando el Viceministro de Transportes y su pequeño equipo que, desde noviembre de 2012 están asumiendo el complejo papel de articular el proceso mencionado de debate y estructuración de la Agencia.

En este panorama, creada la Agencia a finales de 2013 y teniendo en cuenta que el texto de ley actual contempla el período de un año para su estructuración, es posible que la Agencia vea la luz en enero de 2015. Para ello se recomienda:

- Estructurar la Unidad de Seguridad Vial en el Viceministerio que actúe como unidad semilla de la Agencia. Hasta la puesta en marcha de la Agencia en 2015 esta unidad irá estructurando un equipo de trabajo a medida que vaya iniciando los programas prioritarios que se mencionaron en el punto 4.1.
- A la creación de la Agencia, al Unidad Vial restará como la unidad encargada, en el Ministerio, del impulso político de la estrategia de seguridad vial, en el papel de transmisión entre el Ministerio y la dirección de la agencia.
- La Dirección de la Agencia tiene un papel fundamental. Debe ser la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial. A la vez, debe preparar y facilitar el compromiso político al más alto nivel.

- La Agencia debe ser vista como la entidad líder en seguridad vial del el país. Los colombianos deben reconocer inmediatamente a la ANSV cuando se hable de seguridad vial en el país.
- La Agencia tiene dos funciones principales. En primer lugar es el interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación alrededor de la seguridad vial. En segundo lugar tiene la responsabilidad de organizar y liderar el equipo de trabajo que planifica y ejecuta las políticas de seguridad vial.

Es importante que la Agencia sea una entidad eminentemente técnica e independiente, y que su manejo no esté influenciada ni dependa de los vaivenes políticos. Las funciones que se le asignen deben permitirle obtener resultados sobre la seguridad vial. Es conveniente que no se dedique solo a la coordinación y articulación de otros agentes. Solo coordinando y articulando no se disminuye la accidentalidad del país. La Agencia debe tener capacidad de acción directa sobre algunas claves mediante las que pueda obtener resultados de mejora y así empoderarse y poder exigir a otros organismos (nacionales y territoriales) su implicación en políticas, directrices o lineamientos de seguridad vial y consecuentemente los resultados asociados. Solo de esta manera la ANSV se puede hacer responsable por los resultados de la seguridad vial.

En el ANEXO 9 se encuentra el Informe de recomendaciones que el equipo del Banco Mundial ha aportado al proyecto de Ley por la cual se crea la Agencia nacional de seguridad vial, que se elaboró en la segunda Misión en abril de 2013, y una tabla que compara con el texto aprobado en el Senado.

Una vez se haya finalizado el proceso de aprobación de la Ley que crea la Agencia, entra la fase de construcción de estructuras y puesta en marcha de actuaciones que el texto de Ley ha previsto en 1 año. Si la aprobación de la Agencia se prevé para diciembre de 2013, la puesta en marcha debe ser para diciembre de 2014. Así el año 2014 será un año clave, pues el objetivo es empoderar la Agencia para que asuma sin riesgos su papel articulador. Por ello se recomienda que ya desde este mismo momento se tengan en cuenta algunos aspectos que son estratégicos:

- Socializar e informar amplia y transparentemente tanto aspectos organizativos como de programas de actuación, en espacios participativos, con el objetivo de ganar aliados.
- Tener una estrategia de puesta en marcha del Plan Nacional de Seguridad Vial, seleccionando las acciones prioritarias que puedan aportar resultados tempranos.
- Trabajar desde la Unidad de seguridad vial del Ministerio con los actuales actores, para empezar a demostrar acción y poder poner en marcha las medidas.

En los próximos capítulos se va a desarrollar múltiples propuestas.

## **4.2 Coordinación**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial debe tener como uno de sus objetivos centrales aumentar la colaboración multi-sectorial. Se destina específicamente un punto a este tema porque se considera fundamental posibilitar e impulsar la participación de los agentes público y privados no sólo en la fase de diseño de la estrategia, sino también en su ejecución y puesta en marcha. El Plan de seguridad vial se debe dotar de órganos y mecanismos de gestión que permitan liderar e impulsar la coordinación

operativa de las actividades, agentes e instrumentos participantes y el seguimiento integral y dinámico del desarrollo de las acciones.

En los textos para la creación y la estructuración de la Agencia se plantean diversas formas de coordinación y participación para la acción: la coordinación con los organismos y departamentos ministeriales, la colaboración con las administraciones territoriales, y la participación de los agentes sociales y económicos. Todos ellos tienen competencias y responsabilidades en la seguridad vial.

#### **4.2.1 La Comisión Interministerial de seguridad vial**

Para la coordinación del Plan Nacional de Seguridad Vial se propone la creación de un Comité Director de la Agencia de Seguridad Vial o una Comisión interministerial al máximo nivel político implicado. Es la garantía para la implementación de la estrategia, para que todos los ministerios participen de la responsabilidad en cumplir los objetivos de disminución de la tasa de mortalidad, y planifiquen, programen y financien coordinadamente la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial. Presidido por la Ministra de Transporte, responsable de la estrategia de seguridad vial e impulsada por la agencia líder, tiene como funciones liderar la gestión ejecutiva, seguimiento y coordinación de la Estrategia, mediante el contacto permanente con los técnicos y los responsables de cada Ministerio y de todos los organismos y agentes implicados. Esta comisión es la responsable de presentar los balances y los planes de acción futuros.

#### **4.2.2 Cooperación y coordinación con Gobiernos Regionales y Municipales**

Uno de los retos más grandes que tendrá que sortear al Agencia Nacional en Seguridad Vial – ANSV - es que las políticas y lineamientos de seguridad vial se implementen a nivel territorial en todo el país. Son los municipios y gobernaciones de todo el país los que en última instancia implementaran esas políticas y esos lineamientos. La ANSV tiene que ir más allá que simplemente coordinar y hacer sugerencias y recomendaciones a los entes territoriales sobre la seguridad vial.

Entre el Estado y las administraciones territoriales, deben crearse estructuras de coordinación y colaboración interadministrativas. Según el Departamento Nacional de Planeación - DNP, crear la ANSV que lidere el tema de seguridad vial en el país es crítico. Se necesita una autoridad del índole nacional que le diga a las autoridades locales como deben actuar en el tema de seguridad vial.

Como se puede ver en el punto 2.4. de este informe, el problema territorial de seguridad vial es bastante complejo y para su solución adecuada, además de coordinación y recursos, se requiere ser muy imaginativos. La ANSV debe recoger las experiencias exitosas que haya en el país y compartirlas, debe establecer protocolos de actuación en toda la cadena de la seguridad vial y hacerlos conocer, desarrollar programas de capacitación, campañas educativas, programas y recursos para señalización, entre otros.

En este sentido la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá gestionar con las entidades territoriales aspectos como:

- Definir lineamientos claros de seguridad vial a ser desarrollados e implementados en los territorios, respetando siempre los aspectos de la autonomía territorial. Debe haber una política de seguridad vial unificada para el país.

- Hacer mesas de trabajo territoriales en donde se discutan las políticas propuestas de seguridad vial y se intercambien experiencias, e incluso se hagan convenios de cooperación, entre los diferentes entes territoriales.
- Gestionar recursos ante diferentes entidades nacionales e internacionales para apoyar a las entidades territoriales en diferentes programas de seguridad vial.
- Acompañar a las entidades territoriales en la construcción de los planes de seguridad vial en concordancia con el Plan Nacional de Seguridad Vial y las estrategias definidas por la Agencia.
- Gestionar ante quien corresponda para que todo el territorio nacional quede cubierto en cuanto a las responsabilidades de seguridad vial, que en cada región del país haya siempre un responsable directo por la seguridad vial.

#### **4.2.3 El Consejo Nacional de Seguridad Vial: la participación de los agentes sociales y económicos**

Para la participación y corresponsabilidad de los agentes privados, se propone la creación de un Consejo de Seguridad Vial, un órgano consultivo y de participación en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales y económicos implicados e interesados en la seguridad vial: aseguradoras, fabricantes de vehículos y componentes, constructores de infraestructuras, asociaciones de usuarios, asociaciones de víctimas, entre otros. Su función es la de informar la estrategia de seguridad vial, proponer medidas eficaces, debatir propuestas y compromisos de acción en el ámbito de sus competencias.

### **4.3 Regulación: Reformas Requeridas**

Actualmente se encuentra en proceso de tramitación parlamentaria una nueva Reforma al Código Nacional de Tránsito, que cursa en el Congreso de la República a través del proyecto de Ley 153, constituye una importante oportunidad que en materia normativa tiene el país para actualizar, consolidar y responder a las necesidades de seguridad vial, se observa que no obstante la reforma, persisten temas de vital importancia en materia de tránsito y transporte que impactan la seguridad vial, que imperiosamente deben ser objeto de regulación legislativa, pues es necesario que las disposiciones sean actualizadas, complementadas o precisadas, para hacerlas más efectivas frente a las complejas condiciones de movilidad que presenta hoy el país.

#### **1. Revisión del sistema de licenciamiento de conductores.**

Perfeccionar la normativa del tránsito en relación al sistema de licenciamiento de conductores, es una necesidad de cardinal importancia para mejorar la seguridad vial en Colombia, y aunque se tiene prevista en la reforma que se tramita hoy en el Congreso importantes medidas en torno a “...la necesidad de capacitación práctica y teórica; la profesionalización de la conducción de vehículos de servicio público; la objetividad de quien certifica frente a quien capacita; la demostración de las capacidades físicas, mentales y biológicas; la diferenciación entre el servicio público y el servicio particular y la demostración periódica para todos los titulares de que se mantienen las condiciones



*necesarias para seguir realizando la actividad.*<sup>43</sup>. Para el efecto el Banco Mundial ha encargado la revisión integral y sistemática el tema<sup>44</sup>, en especial las exigencias para la obtención de dicha licencia.

Así mismo, es pertinente revisar temas como las licencias por puntos, las competencias de los organismos que intervienen en el proceso de otorgamiento, la revisión de la cancelación definitiva de la licencia de conducción, así como la vigilancia y control sobre todos los actores intervinientes en el proceso, tanto capacitadores, certificadores, certificados, organismos de registro, como autoridades de tránsito.

## **2. Revisión Regímenes Sancionatorios**

Así mismo debe hacerse referencia a los Regímenes Sancionatorios de tránsito como de transporte, pues en tanto estos instrumentos no sean claros, expeditos y efectivos, difícilmente podrá obtenerse los resultados esperados, por más institucionalidad y recursos que se dispongan para el efecto.

En materia de Régimen Sancionatorio de Tránsito, contenido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, es necesario que se precise la jurisdicción de las autoridades territoriales de tránsito, en torno a cuestiones como ¿hasta dónde va el “territorio” de jurisdicción de un municipio?; ¿hay jurisdicción sobre todo el territorio, o es solo sobre el área urbana, o hasta donde se presten servicios públicos por la administración municipal?; ¿quién debe conocer la infracción cometida sobre vía departamental en un departamento que no tiene organismo de tránsito y se encuentra en el territorio de un municipio que tampoco tiene organismo de tránsito municipal?; si ni el Departamento ni el Municipio cuentan con organismo de tránsito ¿podría conocer de la infracción un funcionario que delegue el Gobernador, o necesariamente tendría que delegar el Alcalde?; ¿Puede haber sanciones de tránsito impuestas por funcionarios delegados por los Gobernadores o Alcaldes, sin que se haya instrumentado el proceso contravencional de tránsito?. En materia de prescripción de las multas de tránsito, ¿por qué tener un término de prescripción (3 años) menor al que rige para la generalidad de los actos administrativos sancionatorios en Colombia (5 años), cuando por el contrario por el volumen de los mismos y la escasa capacidad de operación de los organismo municipales hacen más complejo el cobro; ¿por qué contar el término de prescripción del cobro de la sanción desde la fecha de los hechos y no desde la exigibilidad del título?, pues con ello se sustrae a los organismos de tránsito, como acreedores, unos valiosos días en los que pueden gestionar el cobro y evitar la prescripción.

En materia de Régimen Sancionatorio de Transporte Público, contenido principalmente en el Decreto 3366 de 2003, todas las disposiciones de dicho decreto que contienen sanción de multa para las empresas de transporte público fueron suspendidas desde julio del año 2009 por el Consejo de Estado<sup>45</sup> y todas las disposiciones que contenían sanciones para propietarios, poseedores o tenedores de los equipos, fueron declaradas nulas meses más tarde<sup>46</sup>, por estar contenidas en un Decreto y no en una Ley como reza el Principio de Reserva Legal consagrado en la Constitución Política Colombiana, esta

---

<sup>43</sup> Exposición de Motivos, Proyecto de Ley No. 153 de 2011, Cámara

<sup>44</sup> Banco Mundial, Informe de Análisis y Propuestas de Esquema para el Otorgamiento de Licencias de Conducción en Colombia, 2013.

<sup>45</sup> Consejo de Estado Sección Primera, 24 de julio de 2008, MP: MARCO ANTONIO VELILLA MORENO, Exp. 2008 00098 01

<sup>46</sup> Consejo de Estado Sección Primera, 24 de septiembre de 2009, MP: MARTHA SOFÍA SANZ TOBÓN, Exp. 2004 00186 01

situación ha generado tal incertidumbre frente a la legalidad de abrir procesos administrativos por infracciones al transporte público, que son muy pocos los organismos de tránsito y transporte del país los que vienen iniciando dichos procesos, principalmente por temor a no tener soporte jurídico para sancionar, dejando así en la impunidad muchas infracciones de transporte que a diario se cometen contra los usuarios del servicio, poniendo en riesgo su vida o su integridad, en desmedro de la seguridad vial.

La situación anterior, también afecta las sanciones que se deben imponer tanto a los organismos territoriales de tránsito, como a los organismos de apoyo al tránsito (Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros de Diagnóstico Automotor, Centros de Enseñanza Automovilística y Centros Integrales de Atención a Infractores), pues no hay un régimen sancionatorio dispuesto en norma legal para ellos, en tanto, en su gran mayoría están previstos en normas reglamentarias que adolecerían el mismo defecto antes señalado o se contienen en normas legales aisladas y descontextualizadas, como el artículo 154 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el artículo 4º Ley 1397 de 2010, en donde se establecen las sanciones a imponer a los Centros de Enseñanza pero se dispone que el procedimiento sancionatorio aplicable es el contravencional de multas de tránsito. Por tal razón, es vital importancia llevar a legislación un Régimen Sancionatorio para todos los organismos reguladores, operativos o de apoyo al tránsito.

### **3. Revisión de normas regulatorias sobre conductores profesionales**

Los conductores profesionales, tanto de carretera como de zonas urbanas, se ven expuestos a un mayor riesgo de verse involucrados en accidentes de tránsito, por lo que es de vital importancia para la seguridad vial llevar a legislación o mejorar la legislación actual, sobre las condiciones laborales que presentan éstos. Temas como la seguridad social y la capacitación de los conductores, así como la regulación de las horas de conducción y de descanso de estos, son aspectos que necesariamente deben revisarse para disminuir las causas de accidentalidad que los afectan.

Al respecto, hay que examinar disposiciones tanto de la Ley 336 de 1996, el Código Nacional de Tránsito, el Código Sustantivo de Trabajo y la Ley de Seguridad Social, así como de algunos decretos reglamentarios sobre protección social que deberían llevarse a rango legal, para hacerlas más precisas y efectivas frente a las condiciones sociales y laborales que actualmente presentan estos actores del tránsito.

### **4. Otras regulaciones**

Así mismo, se encuentran pendientes de desarrollo normativo o regulación de competencia del Ministerio de Transporte o del Gobierno nacional, temas de vital importancia para la seguridad vial como: la homologación de vehículos y elementos de seguridad vial, la homologación y estándares de elementos técnicos de control, las condiciones técnicas de seguridad vial en los diseños de la infraestructura vial, el desarrollo del programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas, las tasas por uso de áreas de alta congestión y contaminación para evitar congestión urbana, así como el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT, entre otros.

## 4.4 *Financiamiento*

Es claro que la Agencia líder de la Seguridad Vial en Colombia requiere un financiamiento sostenible que le permita acceder de manera suficiente y permanente a los recursos necesarios para desarrollar sus funciones y obtener resultados efectivos en materia de seguridad vial.

Para el efecto se tiene como punto de partida el Proyecto de Ley 166 de 2012 – Senado, “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”, en cuyo artículo 4° se establece las rentas que constituirían el patrimonio de la Agencia:

*Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto General de la Nación.*

- 1. Los recursos que reciba a título de donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales u organizaciones de cualquier naturaleza local, nacional o internacional.*
- 2. Los recursos que a través de convenios se reciban de entidades públicas o privadas para el desarrollo de los programas de la Agencia o su funcionamiento.*
- 3. Los bienes que la Agencia adquiera a cualquier título.*
- 4. Los aportes y donaciones producto de alianzas con terceros para el desarrollo de su objeto social y actividades complementarias o conexas con el mismo.*
- 5. Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito- SOAT, destinarán anualmente el dos por ciento (2%) de las primas que recauden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el uno por ciento (1%) anual al fondo administrado por ellas.*
- 6. Y otras que el Gobierno nacional determine*

Sin embargo, el equipo de esta misión, teniendo en cuenta las dificultades que podría tener la aprobación de algunas de estas fuentes, considera pertinente advertir al Ministerio de Transporte la posibilidad de que puedan acudir a otras en defecto de las anteriores, siendo de su valoración presentar a consideración del Congreso unas u otras.

Así se proponen, además, las siguientes nuevas fuentes:

- Obtener de recursos correspondientes a tasas administrativas que se establezcan en materia de licencias de conducir, así como tasas que se cobrarían a los organismos de apoyo al tránsito por concepto de su habilitación y seguimiento a la misma, las cuales implican modificaciones al Código Nacional de Tránsito.
- Modificar la distribución de los recursos provenientes del SOAT, de tal forma que se destine para la Agencia Líder un porcentaje de los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito – ECAT- y otro porcentaje de los recursos que actualmente van al Fondo de Prevención Vial, destinaciones que implicarían modificar la Ley 100 de 1993 y el Decreto Ley 019 de 2012.
- Autorizar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos que optimicen la efectividad del sistema sancionatorio de tránsito de forma que contribuya al mejoramiento de los ingresos por concepto de multas de tránsito y disminuya la

impunidad. Así mismo, se plantea que a la Agencia Líder vaya el 4% del valor total de las multas de tránsito que sean canceladas, lo cual conllevaría la modificación del Código Nacional de Tránsito

- Crear una nueva contribución especial con cargo a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los terminales de transporte terrestre de pasajeros, para el desarrollo de programas de seguridad vial, ingreso que actualmente existe como componente tarifario de las tasas de uso que cobran los terminales de transporte, pero no tiene origen legal sino reglamentario.
- Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos;

En el ANEXO 7 se da argumentación detallada sobre cada una de las fuentes de financiamiento propuestas.

Un tema previo para gestionar cualquier dotación presupuestaria, es crear una línea presupuestaria para la seguridad vial. Es imprescindible que el presupuesto nacional destine un capítulo a la seguridad vial, que para el año 2014 deberá asentarse en la Unidad de seguridad vial del Viceministerio de Transporte y para el año 2015 se deberá adjudicar a la Agencia. Es muy importante controlar el estricto calendario de este tipo de gestiones.

#### ***4.5 Estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial***

En la Figura 14 se muestra la estructura organizativa propuesta para la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV - de Colombia. De acuerdo con esa estructura la ANSV contempla las siguientes Direcciones, Oficinas Asesoras y Subdirecciones. El órgano rector de la Agencia será su Consejo Directivo.

- Consejo Directivo
- Director General
  - ✓ Oficina asesora jurídica
  - ✓ Oficina asesora de control interno
  - ✓ Oficina asesora de comunicaciones
  - ✓ Oficina de control interno disciplinario
  - ✓ Oficina de planeación
  - ✓ Secretaria General
    - Gestión de talento humano
    - Administrativa
    - Informática
    - Financiera y contable
  - ✓ Dirección de Comportamiento
    - Licencias de conducción
    - Gestión de la regulación y el control

- Educación vial
- Enlace y coordinación con el RUNT y SPT
- ✓ Dirección de Infraestructura y Vehículos
  - Auditoría vial
  - Diseño y criterios de Seguridad Vial en infraestructura
  - Señalización
  - Gestión sistemas automáticos de control
  - Sistemas de seguridad de los vehículos
- ✓ Dirección de Coordinación Interinstitucional
  - Coordinación territorial
  - Coordinación Interministerial
  - Subdirección de coordinación de campañas
- ✓ Dirección del Observatorio Nacional de SV
  - Manejo y gestión de datos
  - Investigación
  - Gestión del conocimiento

En el ANEXO 10 se describen, para cada núcleo de la estructura, las funciones y/o actividades que se desarrollarán en cada una de estas áreas y una propuesta de componentes y perfiles profesionales, con el objeto de ir las dimensionando con respecto a sus necesidades de todo tipo (personal, informática, mobiliario, áreas, papelería, otros).

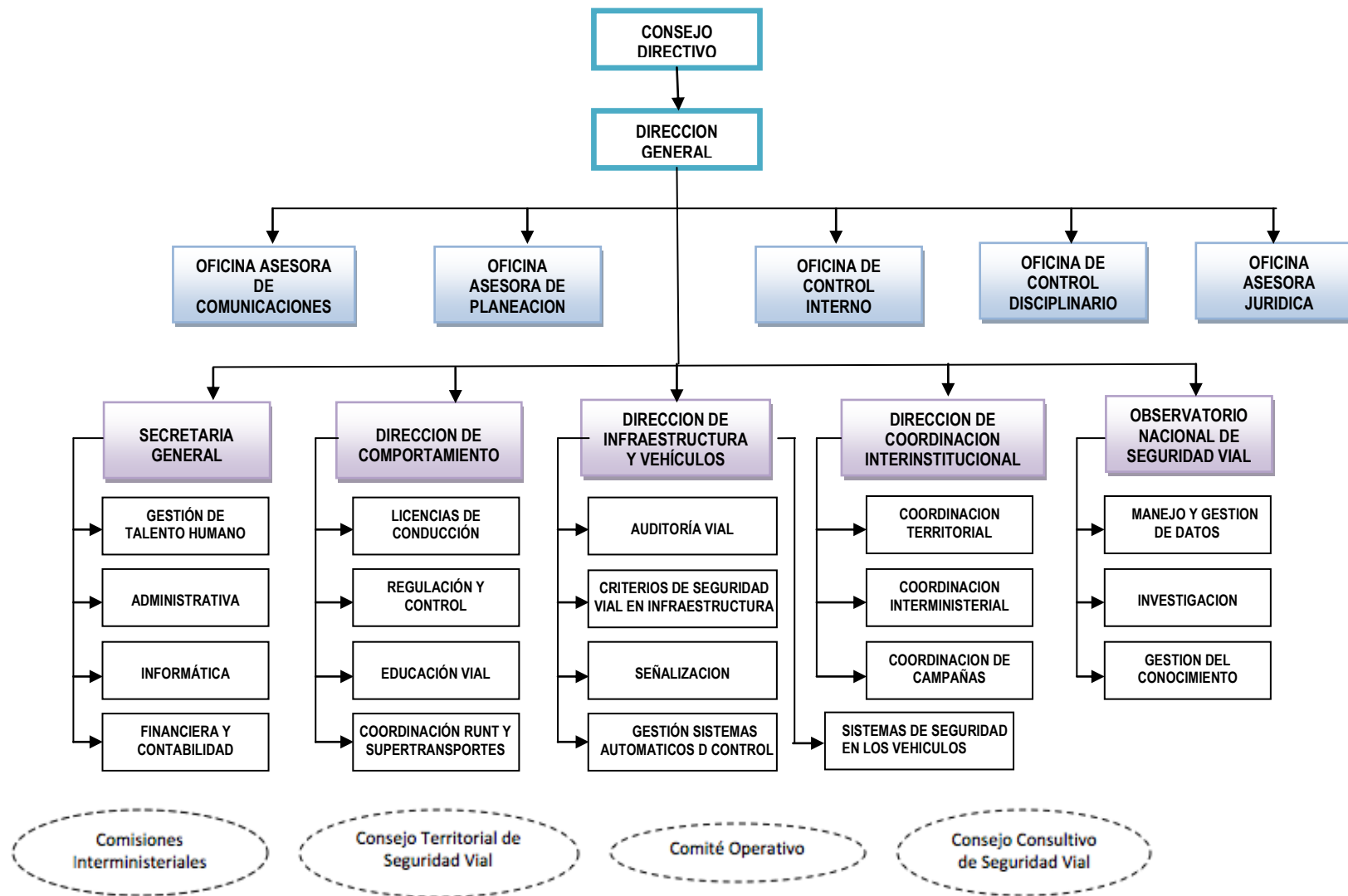
#### **4.1 Asignación de Recursos**

En el ANEXO 11 se presentan el análisis de los posibles costos de la ANSV. Este análisis debe tomarse como una guía de los posibles costos de la Agencia. Este análisis se hizo de dos maneras distintas: por una parte evaluando el presupuesto anual de la Agencia (nómina, gastos generales y gastos de inversión) y por otra parte haciendo un análisis comparativo de costos con otras Agencias de similar tamaño que ya funcionan en el país. Los resultados son bastante coherentes por ambos caminos.

Es importante mencionar que Colombia no dispone de ningún estudio que cuantifique el coste económico y social de los accidentes de tránsito. Se propone que se incluya en el plan de investigación del Observatorio. Tener un buen análisis de costes de la seguridad vial permite hacer estudios de coste/beneficio de las medidas y defender la necesidad de disponer de los recursos suficientes para las mismas.

Los costos de la Agencia dependerán de la estructura final que se adopte para la misma. Se propone que la Agencia no empiece de una vez con toda la estructura propuesta, sino que se vaya implementando la estructura de manera progresiva. La Agencia pudiera empezar con la parte administrativa y jurídica (Secretaría General), el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, algo de la parte de licencias de conducción y de coordinación interinstitucional.

Figura 14. Estructura organizativa propuesta para la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV - de Colombia



Los proyectos que hacen parte del presupuesto de inversión acá presentado están acordes con la propuesta de éxitos tempranos para la Agencia. El costo de estos proyectos es nuevamente un estimado. El costo final de los mismos dependerá de los recursos que finalmente se tengan.

Hay una inversión inicial que tiene que hacer la Agencia en mobiliario, equipos y vehículos que se estima en unos 1.000 a 1.200 millones de pesos.

Los costos anuales estimados de la ANSV son del orden de nueve mil millones sesenta y cinco mil pesos colombianos anuales (\$9.000.065.000) y los costos de inversión iniciales de mil doscientos millones de pesos colombianos (\$1.200.000.000), lo cual significa unos costos de operación de aproximadamente 4.68 millones de dólares americanos<sup>47</sup> y de inversión iniciales de 780 mil dólares americanos. Se recuerda que hay otros costos y consideraciones variables aún por estimar o definir que no fue posible incluir en el análisis (depreciaciones, seguros, cuotas de auditaje, impuestos y multas, inflación, subsidios, gastos financieros, horas extras, días festivos e indemnización por vacaciones y otros).

Los costos anteriores no incluyen los valores de las iniciativas o proyectos de la Agencia, son solo costos de funcionamiento e inversión inicial para el funcionamiento. Hay unos costos anuales adicionales de inversión que representan las iniciativas y/o proyectos que va a liderar la Agencia.

Los principales programas iniciales que lideraría la Agencia son los siguientes (en concordancia con los éxitos tempranos propuestos para la Agencia):

- Plan de Vigilancia y Control
- Pruebas en Licencias de Conducción
- Programa de atención a víctimas en accidentes de tránsito
- Consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial
- Programa de educación vial escolar
- Apoyo en la formulación de planes locales, regionales y departamentales de seguridad vial
- Creación y consolidación de la Institucionalidad en Seguridad Vial
- Plan de Comunicaciones
- Actores vulnerables
- Programa de señalización adecuada de las vías
- Disminución de la velocidad en zonas urbanas
- Gestión de inclusión de elementos de seguridad vial en los diseños y construcción de infraestructura
- Programa de introducción de sistemas automáticos de control
- Gestión para terminar con la impunidad por el no pago de las multas de tránsito
- Endurecer las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol o de drogas alucinógenas

Los costos de inversión estimados de los proyectos de la Agencia asociados con los anteriores proyectos o programas se muestran en el Anexo 11. Estos costos son estimativos preliminares. Se debe tener en cuenta que mientras más presupuesto tenga la Agencia mejor va a responder a las inmensas necesidades que hay en el país en el tema de seguridad vial. Solo las necesidades asociadas a los temas de infraestructura y señalización o al control automático de infracciones requerirían de unos presupuestos mucho mayores para responder adecuadamente a esas necesidades.

De acuerdo a estos estimativos la Agencia tendría unos costos de inversión anuales de 15.000 millones de pesos, para un total de recursos anuales requeridos para la Agencia de 25.000 millones de pesos (del orden de 13 millones de dólares americanos).

---

<sup>47</sup> Tasa de cambio del Banco de la República para el 27 de agosto de 2013. [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)

Con los supuestos hechos para los estimativos de costos (salarios, factores prestacionales, arriendo, mantenimiento, inversiones y otros) se estima entonces que la Agencia tiene un costo total (nómina, gastos generales e inversión) entre 10 y 13 millones de dólares<sup>48</sup> (entre 20.000 y 25.000 millones de pesos), en donde aproximadamente el 40% de esos costos corresponde a nómina y gastos generales y el 60% a inversión en los proyectos de la Agencia.

## 4.2 Monitoreo, Evaluación e Investigación

Para planificar una política de seguridad vial es imprescindible el conocimiento previo del problema a resolver. La implantación de planes de seguridad vial enfocados a resultados, precisan de la monitorización de los datos suficientes para determinar objetivos cuantificables, hacer su seguimiento, verificar si se mantienen en los marcos preestablecidos y en caso contrario aplicar medidas correctoras.

El informe del Banco Mundial recomienda la estructura de información necesaria para la gestión del enfoque a resultados de la política de Seguridad vial. Son los indicadores, o los datos estructurados que se utilizan para el diseño y seguimiento de políticas.

Un Indicador es un dato o conjunto de datos objetivos u objetivados por procedimientos adecuados, normalmente análisis estadístico, que ofrece información acerca de un atributo de interés de un fenómeno físico, social, económico o de otra naturaleza. Un conjunto estructurado de indicadores constituyen un sistema de indicadores, cuyo objetivo es ofrecer un conocimiento veraz de los valores que adquieren las diversas variables que intervienen o definen el estado, en un instante determinado, del fenómeno, más o menos complejo, que se pretende analizar o evaluar. Los indicadores se tratan en números absolutos y en tasas por habitantes, parque automotor, y se observan en su evolución o en comparativa entre territorios o con otros países.

Se recomiendan como indicadores básicos:

- **Gestión de Datos sobre Resultados Finales:** Indicadores que sirven para dimensionar el problema, observar su evolución, entender mejor las causas de los siniestros de tránsito y para realizar un seguimiento de las medidas aplicadas:
  - Las muertes y lesiones anuales causadas por los siniestros en transporte en carretera.
  - Las muertes y lesiones de todo tipo de usuarios de las carreteras, por grupos de edad, género, etc.
  - Las muertes y lesiones por ubicación del siniestro, función vial, los detalles del vehículo y los datos del conductor.
  - Los factores de causalidad de los siniestros, por ejemplo: velocidad, alcoholemia, trazado y estado de la carretera, etc.
  
- **Gestión de Datos sobre Resultados Intermedios:** o también mencionados Indicadores del nivel de seguridad. Son aquellos causalmente relacionados con la accidentalidad o con la gravedad de las lesiones. Muchos de ellos se obtienen a través de encuestas de observación, o de mediciones de hechos. Se refieren al nivel de seguridad del sistema, o el nivel de riesgo:
  - al comportamiento de los usuarios (velocidades medias, % de uso del cinturón según lugar que ocupa el viajero en el vehículo...),

---

<sup>48</sup> Tasa de cambio del Banco de la República para el 27 de agosto de 2013. [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)



- las características técnicas de los vehículos (nº vehículos equipados con ABS o ESP, edad media del parque de vehículos,...)
  - los elementos de seguridad de las vías (% de red que tiene sistemas de retención, o que cumple con los estándares X), volúmenes de tráfico, etc.
  - el tratamiento post accidentes (tiempo medio de llegada de los servicios de emergencias)
- **Gestión de Datos sobre Productos e Intervenciones:** o también mencionados indicadores de actividad. Se refieren a las acciones realizadas desde las políticas de Seguridad vial. Son imprescindibles para relacionar la acción y los resultados y permiten evaluar el grado de desempeño de las acciones que se están ejecutando:
- número de radares instalados
  - número de controles de alcoholemia preventivos
  - % alcoholemias positivas en controles preventivos y en controles por accidentes
  - número de puntos de concentración de accidentes mejorados, etc...
  - % de cobro de las multas impuestas
  - % de vehículos sancionados por velocidad o cinturón del total de vehículos controlados

La información se pondrá a disposición de todos los agentes que precisen de ella para la ejecución y evaluación de sus políticas o proyectos. Las municipalidades, los departamentos, los gestores de infraestructuras, los agentes de vigilancia, las entidades y empresas, el sector académico. El Observatorio debe velar para agrupar la información que puede aportar cada gestor desde sus bases de datos administrativas, debe asegurar la calidad de los datos para su tratamiento y finalmente asegurar el acceso a los datos de los agentes que lo precisen.

## **5 RECOMENDACIONES PARA MEJORAS EN LA CAPACIDAD DE GESTION DE INTERVENCIONES**

### ***5.1 La Estrategia Nacional de Seguridad Vial***

Colombia lleva más de diez años de estancamiento en la evolución de la accidentalidad. El incremento del parque móvil y de los desplazamientos no es argumento suficiente para explicar la falta de resultados mejores, pues otros países han demostrado que se pueden mantener tendencias de descenso en los accidentes mortales si se aplican políticas enfocadas a resultado.

La Organización de Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud, fijan como reto mundial descender un 50% las víctimas mortales en el planeta y recomienda a los países que no valen las recetas aisladas, que se deben marcar objetivos ambiciosos, posibles y realizables e identificar las acciones para conseguirlos. Para ello es imprescindible establecer estrategias nacionales con la implicación de todos los niveles de las administraciones.

Colombia tiene aprobado el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, que es el vigente y fue adoptado mediante la Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Transporte. Dicho plan no se ha puesto en marcha todavía, por lo que se recomienda su actualización y mejora:

- Incorporar en el Plan Nacional de Seguridad Vial el compromiso de contribuir al reto mundial de disminuir la tasa de mortalidad por tráfico en un 50% para el año 2020, con objetivos generales para la disminución de las víctimas y objetivos específicos centrados en los colectivos que más contribuyen al cómputo de víctimas mortales (ejemplo los motociclistas, los atropellos...).
- Aplicar una metodología de planificación de políticas con enfoque a resultados, que determine a partir de los objetivos, los planes, programas y acciones, el calendario, los responsables, los indicadores y el presupuesto. Incorporar modelos de seguimiento y control para el rendimiento de cuentas de cómo se alcanzan los resultados.
- Socializar el Plan Nacional con los ministerios y las administraciones territoriales responsables de parte de los objetivos y medidas previstos, a través de procesos de consulta y participación.
- Priorizar un Plan de acción para reforzar el actual sistema de autoridad para el cumplimiento de las normas que concentre los esfuerzos en los elementos básicos para la reducción de accidentes mortales: alcohol, cinturón de seguridad y casco, velocidades excesivas e inadecuadas y el tratamiento especial de los reincidentes. Los países que han obtenido mejores resultados son los que han reforzado sus sistemas de autoridad.
- Elaborar planes de acción especiales para los colectivos que la diagnosis identifica como los colectivos vulnerables en Colombia: los peatones y motociclistas. Es imprescindible la colaboración de las ciudades en la elaboración de dichos planes.
- Complementar el Plan Nacional con Planes Regionales y Planes Municipales que progresivamente se pongan en marcha en todo el territorio, y estén alineados a las prioridades, estrategias y calendarios por este fijados.
- Diseñar y poner en marcha un nuevo sistema de obtención de las licencias de conducir, basado en la realización de pruebas o exámenes de capacitación teórica y práctica. Existe el consenso del Ministerio, el Senado, los expertos, el BID y el Banco Mundial que, en estos momentos, es prioritaria la puesta en marcha de esta medida. Se propone que esta medida sea planteada como la primera de las nuevas políticas que el Ministerio va a poner en marcha con motivo del nuevo proceso que se va a iniciar con la creación de la Agencia.
- Diseñar un Plan de comunicación y calendario, que prepare la salida y puesta en marcha de la Agencia, para que sea socialmente acogida como una oportunidad para el país de mejora en el drama de los siniestros de tránsito y el apoyo de las primeras medidas.
- Crear el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y ponerlo en marcha con un equipo mínimo con capacidad de análisis, que de argumentos a las iniciativas que se van a llevar a cabo.

## 5.2 *Éxitos Tempranos*

El Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia prevé un conjunto de actuaciones para la mejora del sistema de seguridad vial del país. Pero en esta coyuntura de creación de una entidad que cohesione las políticas y las acciones de los diversos agentes, es importante que, una vez entre a ejercer sus funciones, logre unos éxitos tempranos que la hagan reconocer en todo el país como líder indiscutido en todo el tema de seguridad vial.

Estos éxitos tempranos estarían asociados a 5 líneas de intervenciones de probada eficacia en la disminución de lesiones y que en Colombia contribuyen de forma directa en la accidentalidad. Deberían ponerse en marcha paralelamente a la creación de la Agencia desde la Unidad de Seguridad Vial creada en el Ministerio. En el Capítulo 7, titulado “hoja de ruta”, se listan las acciones que el Ministerio de Transporte ha priorizado para esta fase de inicio. Las acciones que se recomiendan son:

1. **Creación del Observatorio de Seguridad Vial**, una tarea prioritaria que deberá ponerse en marcha en primer lugar. Es preciso disponer de estadísticas oficiales alimentadas por las fuentes de datos policiales, sanitarias y forenses. Es preciso llevar a cabo una evaluación de necesidades para identificar las lagunas que provocan el subregistro de datos de algunas fuentes y analizar las opciones disponibles.
2. **Plan de acción para el cumplimiento de las normas de tránsito**. Una de las razones más importantes para el cumplimiento de las normas de tránsito es la posibilidad de ser sancionados pecuniariamente. Si esto no ocurre se genera una sensación de impunidad en el país que lleva a un incumplimiento elevado de las normas y a la accidentalidad asociada. En los informes exprés del 2012 sobre el tema de seguridad vial de la Contraloría General de la República se indica que la principal causa de accidentes de tránsito en el país es el incumplimiento de las normas de tránsito.
  - a. **Control**. Se debe incrementar la capacidad de control en todas las vías del país. Aumentar los efectivos de la policía de tránsito. Es muy importante que se introduzcan controles con base en tecnología (radares) para el control de la velocidad. Se debe hacer controles efectivos sobre el transporte público y el estado de los vehículos. Los conductores del país tienen que pasar a ser conscientes que si no cumplen con las normas de tránsito serán sancionados. El control es una de las acciones que más impacto tiene sobre la reducción de la accidentalidad.
  - b. **Alcoholemia y conducción**. El país debe continuar en la senda de sancionar de manera ejemplar a todos aquellos conductores que conduzcan bajo los efectos del alcohol o drogas, haciendo cada vez más duras estas sanciones. Los controles de conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas deben ampliarse de manera importante en todo el país. Se propone el objetivo de controlar anualmente el 20% del censo de conductores.
  - c. **Elaborar un calendario anual de programación de las campañas especiales de control** para todo el país, que prevea los comportamientos básicos para la conducción segura: uso del cinturón de seguridad en todos los asientos y SRI, uso del casco para todos los ocupantes de motocicletas y respeto de la señalización de velocidad, semáforos y prioridades de paso.
  - d. **Terminar con la caducidad o prescripción de los comparendos**. En el informe de auditoría de la Contraloría General de la República se indica que en el país se presentan caducidades y prescripciones por \$691.730 millones de pesos (aproximadamente 360 millones de dólares)<sup>49</sup> de multas por infracciones de tránsito. Esto quiere decir que la sensación de impunidad de los conductores es absoluta ya que piensan que las multas de tránsito no se cobran. Esa sensación de impunidad tienen una relación directa con la accidentalidad.
3. **Capacitación adecuada para conducir**. En Colombia la inmensa mayoría de los conductores que transita por las vías del país no tiene una adecuada capacitación para conducir vehículos. Las licencias de conducción se obtienen con un entrenamiento y conocimiento mínimo o sin ningún

---

<sup>49</sup> Tasa de cambio del Banco de la República para el 27 de agosto de 2013. [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)

entrenamiento. El caso de las motos es realmente preocupante. Una licencia para conducir el vehículo más vulnerable de todos en las vías del país (las motocicletas) se obtiene sin ningún tipo de entrenamiento. La ANSV debe cambiar esta situación y garantizarle al país que las personas que conducen vehículos en las vías están realmente capacitados para ello.

#### 4. Acciones encaminadas a proteger la seguridad de los más vulnerables

- a. **Disminuir la Vulnerabilidad de los peatones.** Se debe hacer un esfuerzo por disminuir la vulnerabilidad de los actores más frágiles del sistema de movilidad, especialmente los peatones y motociclistas. Las ciudades son para las personas y deben retomar una jerarquía vial que piense en facilitar sus desplazamientos y proteger su seguridad. A su vez, los peatones deben cruzar las vías urbanas siempre por las esquinas, los actores más vulnerables deben ser visibles para los otros actores en la vía, entre otros, son acciones que la ANSV deberá revisar e impulsar en el corto plazo.
- b. **Restricciones de velocidad en zona urbana.** Se debe tener una normativa que claramente restrinja los comportamientos que mayores accidentalidades causan, especialmente las que causan muertos y heridos graves. Por ejemplo, es importante que en las zonas urbanas se restrinjan claramente los límites de velocidad.
- c. **Consideración de las motos como actores vulnerables.** Las grandes ciudades han planeado por años la movilidad, y aún lo hacen, basados en los autos. Estas ciudades deben empezar a planear la movilidad de estas ciudades considerando que las motos son unos actores importantes en las vías. En otros países se han implementado algunas soluciones interesantes para considerar las motos y que han tenido impacto sobre la accidentalidad. Es importante que se revisen estas actuaciones. A su vez, los motociclistas deben poner de su parte comportamientos preventivos y usar siempre las protecciones adecuadas.
- d. **Fomentar el uso del Transporte Público.** El uso del transporte público colectivo, especialmente de los sistemas masivos como el metro o los sistemas BRT tipo Transmilenio debe ser promovido y favorecido (priorizado) en todas las ciudades del país. Este es el sistema de transporte menos vulnerable que hay en las ciudades con respecto a la seguridad vial.

#### 5. Acciones encaminadas a mejorar la seguridad de las infraestructuras

- a. **Establecimiento de protocolos de intervención en las infraestructuras.** Se debe tener la posibilidad de intervenir sobre aspectos de seguridad vial en los diseños y construcción de las vías del país. Debería de haber unos protocolos establecidos de obligatorio cumplimiento por parte de los actores relacionados con el diseño y construcción de vías en el país, en donde se establezcan los puntos a ser cumplidos en el tema de seguridad vial: variantes de población, rotondas, segregación para la protección de peatones, bicicletas y motos, desdoblamiento de vías de alta capacidad, etc .
- b. **Señalización.** Cómo ya se hizo referencia en el capítulo anterior sobre la coordinación territorial, el estado de señalización de las vías del país es lamentable. Hay que hacer un gran esfuerzo para lograr una señalización adecuada de estas vías. Un porcentaje importante de los accidentes que ocurren en estas vías se debe a la falta de señalización.

## 5.3 La Red Vial

### 5.3.1 Diseño seguro

La mejora de la red de infraestructura vial para garantizar una mejor seguridad vial es muy costosa pero es realmente importante para mejorar la seguridad vial. Los países más exitosos en la reducción de siniestros por incidentes de tránsito obtuvieron reducciones significativas mejorando la seguridad en la infraestructura vial. En este sentido hay mucho por hacer en Colombia. Si solo se mejorara el tema de la señalización horizontal (de superficie de vía) indicando de manera adecuada la separación de calzadas en todas las vías del país, seguramente se tendrá un alto impacto sobre la accidentalidad en el país. Igualmente Colombia se encuentra ad portas de iniciar una serie de licitaciones para otorgar un gran número de kilómetros de la red nacional de carreteras en concesión, por medio de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – en lo que se ha llamado en el país las concesiones de cuarta generación. Es de vital importancia que en estas licitaciones se hagan adecuadas consideraciones de diseños y señalizaciones de altos estándares en seguridad vial.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá que gestionar ante la ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS (responsable de la red nacional de carreteras no concesionada), y con los entes territoriales (responsables de las redes viales secundarias y terciarias) para que se implementen procesos y consideraciones de altos estándares en los temas de diseños de vías y sus respectivas señalizaciones, tanto en vías nuevas como en vías ya construidas.

Algunas recomendaciones sobre el tema de infraestructura y seguridad vial son:

- Crear un Comité de Seguridad Vial para la infraestructura vial del país, en donde se definan lineamientos claros para las diferentes agencias para tener vías más seguras desde el punto de vista de la seguridad vial.
- Realizar o gestionar auditorías de seguridad vial en las diferentes carreteras del país para identificar puntos de críticos que deban ser intervenidos<sup>50</sup> para mejorar la seguridad vial. Se trata de reducir el riesgo de accidentes en los tramos críticos identificados.
- Hacer un inventario de la señalización de las vías del país y gestionar su adecuada intervención en este campo
- Definir junto con la ANI y el INVIAS los estándares de seguridad vial para la red de carreteras nacionales y realizar una clasificación de la red según la funcionalidad y uso de las vías para adaptar su diseño y señalización.
- Liderar y proponer, trabajando con el Gobierno Nacional y los entes territoriales, un conjunto de estándares para la infraestructura vial de todo el país en los diferentes niveles territoriales y gestionar que se implemente: criterios para el desdoblamiento de vías, variantes de población, rotondas e intersecciones, tramos de concentración de accidentes....
- Gestionar financiamiento para la rápida implementación de medidas de alto impacto (ej. Infraestructura y señalización que proteja a peatones/motociclistas). Identificar mecanismos de diseño de las infraestructuras y la gestión de la red para hacer carreteras más seguras para los

---

<sup>50</sup> Revisar evidencia recogida por recientes evaluaciones iRAP para implementar rápidamente un programa que elimine las secciones de alto riesgo identificadas en estas evaluaciones.

usuarios, especialmente a los más vulnerables (peatones, ciclistas, niños, ancianos, bus pasajeros) y reducir la gravedad de los accidentes.

- En el mediano plazo (fase de crecimiento), revisar la política de uso de suelos en relación a los impactos sobre seguridad vial, espacialmente en relación a peatones y otros usuarios vulnerables, asegurando que todos los niveles de gobierno provean accesibilidad segura.

Las auditorías de seguridad de la infraestructura vial, cuando son implementadas por equipos calificados e independientes, pueden aumentar significativamente la seguridad vial y reducir el número y severidad de los siniestros viales con una buena relación costo-beneficio. Para esto, es necesario establecer un estándar nacional y regional para el desarrollo de auditorías de la red vial, promover la capacitación del personal de las agencias viales, y generar un sistema de acreditación de auditores de manera de institucionalizar las auditorías de seguridad de la infraestructura vial en Colombia.

Las auditorías de seguridad vial contribuyen a: minimizar el riesgo de ocurrencia de siniestros en un nuevo proyecto vial y reducir la severidad de las lesiones en caso de que el siniestro ocurra; minimizar el riesgo de siniestros en carreteras y vías adyacentes; asegurar la seguridad para todos los usuarios de la red, especialmente los usuarios más vulnerables tales como motociclistas, ciclistas y peatones; reducir los costos de largo plazo de un nuevo proyecto vial teniendo en cuenta que un diseño poco seguro será muy caro de revertir o corregir en una etapa posterior; fortalecer la concientización del personal de las agencias de vialidad involucrados en la planificación, diseño, construcción, y mantenimiento de la red respecto de los principios de ingeniería vinculados a la seguridad vial.

En este sentido, en el mediano plazo (fase de crecimiento), se recomienda fortalecer y expandir el uso de las auditorías de seguridad vial a través de las siguientes acciones:

- Desarrollar un estándar nacional integral para auditorías viales, incluyendo no solo los aspectos técnicos de las auditorías pero sobre todo los arreglos y procedimientos institucionales en el contexto colombiano para que se cumplimenten las auditorías.
- Establecer los lineamientos técnicos para las auditorías de seguridad vial en infraestructura a través de un manual específico adaptado para la realidad colombiana.
- Establecer las políticas de auditorías viales a ser aplicada por los gobiernos regionales y municipales, las cuales deberán reflejar los recursos de los gobiernos en cuestión y los desafíos de seguridad que enfrentan.
- Brindar capacitación a auditores y gerentes de proyectos viales, apoyándose en experiencias internacionales, y estableciendo sistemas de acreditación, de manera de profesionalizar y fortalecer las capacidades locales en Colombia para el desarrollo de estas acciones

### **5.3.2 Gestión de la Velocidad**

En Colombia el límite de velocidad en las carreteras nacionales es de 120 Km/h. Sin embargo la Ley permite que los entes territoriales justifiquen y apliquen límites de velocidad menores en su jurisdicción. Por ejemplo en la ciudad de Medellín, en las carreteras nacionales que cruzan su jurisdicción este límite es de 80 Km/h. En muchos casos, aunque no hay registro continuo de este tema, hay una percepción generalizada de que este límite es excedido, cualquiera que sea el límite fijado por la autoridad

competente. Hay una alta relación entre la siniestralidad por incidentes de tránsito y el exceso de velocidad.

La necesidad entonces de controlar los límites de velocidad y sancionar de manera efectiva a los violadores de esta norma es muy importante. Este control no es posible de realizar de una manera eficaz con base en el personal de la Policía de Tránsito o de Guardas de Tránsito. Se requiere acá del apoyo de un sistema tecnológico (radares de medición de velocidad) estructurado para todas las vías del país. La implementación de sistemas tecnológicos de control se ha iniciado en algunas ciudades de Colombia con un impacto importante en la reducción de la siniestralidad. Esta ha sido la experiencia también en los países más exitosos en la reducción de la siniestralidad por accidentes de tránsito. Mejorar el control de la velocidad por medios tecnológicos tiene un impacto inmediato en la seguridad vial de las vías.

La Agencia nacional de Seguridad Vial deberá gestionar el diseño y la implementación de un sistema tecnológico de control de velocidad en todas las vías del país. Esta es una de las iniciativas que con seguridad tendrá un alto impacto en la siniestralidad en las carreteras del país.

Los atropellos son la principal causa de muerte por tránsito en Colombia. Mayoritariamente los atropellos se producen en zonas urbanas. Existe evidencia científica que un atropello a 80 km/h es muerte segura, a 50 km/h existen posibilidades de supervivencia y que a 30 km/h se pueden evitar más del 50% de los atropellos. En Colombia el límite de velocidad en ciudad todavía está en 60 km/h. Por lo tanto es imprescindible abordar en impacto de la velocidad en las ciudades y rebajar sus límites.

Como se dijo anteriormente en varias ciudades de Colombia ya se han introducido varios sistemas tecnológicos para el control de las infracciones tales como velocidad, semáforo en rojo, pisar la cebrera peatonal y pingo y placa (restricción horaria de circulación basada en el número final de la matrícula del vehículo). Sin embargo, estas ciudades han adelantado estas iniciativas por cuenta propia sin consideraciones de ningún tipo de estándares tecnológicos (calidad de la evidencia, errores de la tecnología, otros), ya que no existen a nivel nacional. Es importante que la Agencia tome este tema de los estándares tecnológicos para uniformizar la aplicación de estas tecnologías en el país y garantizar la confiabilidad de las mismas al ciudadano.

Algunas recomendaciones para la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el tema del control de la velocidad son:

- Limitar a 50 km/h la velocidad máxima de circulación en zona urbana.
- Promover la velocidad máxima de 30 km/h en las calles estrechas con alta densidad de peatones.
- Revisar los límites de velocidad en las carreteras del país y regular sobre los mismos
- Adelantar una socialización y consulta con la sociedad civil sobre la conveniencia de implementar en el país un sistema tecnológico de control de la velocidad. Esto se debe fundamentar en mostrarle al público en general las ventajas de un sistema como este con base en:
  - Mostrar la información asociada con la seguridad vial en el país, la dimensión del problema
  - Mostrar el papel de la velocidad en la siniestralidad
  - Compromiso de usar los ingresos por las sanciones asociadas al control de la velocidad para mejorar la seguridad vial en las vías.

- Adelantar un estudio para el diseño y la implementación progresiva de un sistema tecnológico de control de la velocidad.
- Regular sobre los estándares tecnológicos para el control de diferentes normas de tránsito en el país.

## 5.4 *Usuarios de las Vías*

### 5.4.1 **El otorgamiento de las licencias de conducir**

Como se dijo anteriormente, en Colombia la inmensa mayoría de los conductores que transita por las vías del país no tiene una adecuada capacitación para conducir vehículos. Las licencias de conducción se obtienen con un entrenamiento y conocimiento mínimo o sin ningún entrenamiento. Los Centros de Enseñanza Automotriz – CEA –, instituciones privadas inscritas en el RUNT (para lo cual deben cumplir con una serie de requisitos), son quienes certifican la aptitud de la persona para conducir, y la preparación de los conductores por parte de los CEA deja realmente mucho que desear. El caso de las motos es realmente preocupante. Una licencia para conducir el vehículo más vulnerable de todos en las vías del país (las motocicletas) se obtiene sin ningún tipo de entrenamiento. Colombia está lejos en materia de exigencias para el otorgamiento de licencias de conducción de otros países Iberoamericanos que ya han dado pasos importantes para ajustar sus protocolos a los de la carta Iberoamericana de Licencias de Conducción refrendada en Santa Cruz, Bolivia, en el año 2009 y de la cual Colombia fue país firmante.

Esta situación realmente tiene un impacto directo sobre la siniestralidad por incidentes de tránsito. El hecho de que muchas personas que transitan por las carreteras y vías urbanas de Colombia no están preparadas para ello, especialmente el grupo vulnerable de motociclistas, tiene una obvia incidencia sobre el número de incidentes de tránsito. Se debe cambiar esta situación lo antes posible y garantizarle al país que las personas que conducen vehículos en las vías están realmente estén capacitados para ello. Para esto es necesario cambiar todo el protocolo para la obtención de licencias de conducción en Colombia, desde quién y cómo se hacen las pruebas, hasta las clases de licencias.

Es responsabilidad del gobierno nacional, adoptar todas las medidas a que haya lugar para que el proceso de otorgamiento de licencias de conducción garantice la idoneidad de quienes son autorizados por el Estado para realizar la conducción de vehículos automotores, actividad catalogada como riesgosa por la jurisprudencia. Entre otros requisitos establecidos por la Ley para el otorgamiento de una licencia de conducción, está la de aprobar exámenes teórico y práctico de conducción con el propósito de verificar o validar la capacidad e idoneidad y conocimiento del aspirante a obtener una licencia de conducción. Es acá donde está el punto neurálgico del problema: quién debe administrar las pruebas y cuáles y cómo deben ser esas pruebas. Es responsabilidad del Ministerio de Transporte determinar la autoridad facultada para su realización y las condiciones en que se deberán llevar a cabo los citados exámenes teóricos y prácticos.

El Ministerio de Transporte se ha comprometido a reglamentar de manera adecuada el proceso de otorgamiento de licencias de conducción en Colombia, y para tal efecto solicitó el apoyo del Banco Mundial para hacer una propuesta del proceso de licenciamiento que se debería implementar en Colombia, revisando incluso las diferentes categorías de licencias de conducción para ajustarlas más adecuadamente a los estándares internacionales.



A solicitud del Gobierno de Colombia, El Banco Mundial promovió la elaboración de un informe<sup>51</sup> muy completo donde se analiza la situación de Colombia a la luz del contexto internacional, se propone una nueva categorización (clases) de licencias, discriminando las licencias para la conducción de motocicletas, de vehículos turismo y vehículos pesados, y un nuevo protocolo para la obtención de las licencias de conducción en Colombia, mucho más ajustado a los estándares internacionales que prevé pruebas prácticas y teóricas. Se trata de una acción prioritaria que se encuentra entre las priorizadas en la hoja de ruta del capítulo 7.

#### 5.4.2 El cumplimiento de las normas de seguridad vial

**Las normas básicas** en seguridad vial para la reducción de lesiones por siniestros de tránsito son de todos conocidas: el uso de elementos de protección de los usuarios como el cinturón de seguridad, el casco, los dispositivos de protección infantil; el cumplimiento de los límites de velocidad y su adaptación al contexto de la vía, y erradicar el consumo de alcohol u otras sustancias que inhiben la atención de los conductores. El control de las violaciones de las normas de tránsito es un elemento importante en el cambio del comportamiento en las vías del país, además de la difusión de la información pública que sustenta esta acción. La OMS recomienda para la obtención de resultados tempranos que los países se doten de las normas básicas de protección de los usuarios y comportamientos seguros y realicen acciones de información y control que promuevan el cambio de comportamiento de los conductores. Innumerables experiencias internacionales corroboran los buenos resultados de esta acción. No se dispone de datos que muestren el nivel de cumplimiento de estas normas en Colombia, pero una simple observación indica que el cumplimiento es mejorable.

Unas de las primeras funciones de la futura agencia, como entidad coordinadora y líder, debería ser la estructuración de un programa para incrementar el cumplimiento de las normas que conste de:

- Definición de indicadores y recolección de datos sobre el cumplimiento de las normas de Colombia, para la fijación de objetivos y el seguimiento de las mejoras obtenidas.
- Plan de información a los conductores y usuarios sobre el porqué del cumplimiento de las normas.
- Plan de vigilancia y control policial
- Plan para la incorporación de las Secretarías de Tránsito.

**La capacidad de control** por medio de los agentes de tránsito es de vital importancia para la seguridad vial. En Colombia se tienen 7.800 Policías de Tránsito (de un total de 170.000 Policías en el país) y alrededor de 3.400 Guardas de Tránsito, lo cual es a todas luces insuficiente para un adecuado control en todas las vías del país, incluyéndolas zonas urbanas. Hay que aumentar de manera inmediata el pie de fuerza de los agentes de tránsito en el país. Sin embargo, hay preocupación de la existencia de corrupción y de que las sanciones pueden ser evitadas, lo cual tiene un impacto negativo sobre la seguridad vial, especialmente en temas críticos como alcoholemia y velocidad. Cada vez más hay que avanzar en los sistemas de apoyo tecnológico (multas electrónicas, GPS de ubicación y recorrido de los agentes, atención de PQR (peticiones, quejas y reclamos de los ciudadanos) y otros) de los agentes de tránsito para disminuir la probabilidad de que se presente corrupción.

---

<sup>51</sup> Banco Mundial, "Análisis y propuestas de esquema para el otorgamiento de licencias de conducción en Colombia", junio 2013. Autores: Antoni Riu, Ricardo Smith, Oscar Espinosa y Anna Ferrer.

Otro tema relacionado en Colombia es **el cobro de las multas**, sobre lo cual ya se hizo referencia anteriormente, que al no volverse efectiva la sanción crea una sensación de impunidad por parte del infractor con impactos directos en la seguridad vial.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá actuar en la articulación de la acción policial en todo el país, y adelantar gestiones encaminadas a:

- Aumentar el pie de fuerza de los agentes de tránsito en el país, tanto en las carreteras nacionales como en las zonas urbanas. La Policía Nacional calcula que faltan unos 3.000 agentes en carretera y para las ciudades no hay cálculo. Prestigiar los cuerpos policiales de tránsito y revisar el estatus de los Agentes Municipales. Promover programas de formación y profesionalización.
- Articular que cualquier agente de autoridad actúe en alguna situaciones vial de claro riesgo y nula interpretación, por ejemplo en el uso del casco, como una medida más de reforzar la autoridad policial.
- Gestionar adelantos tecnológicos que minimicen la posible corrupción por parte de los agentes de tránsito.
- Gestionar que se implementen sistemas adecuados en el país para el cobro de las sanciones por infracciones de tránsito. Terminar con la sensación de impunidad que de manera generalizada hay en el país sobre las multas de tránsito
- Desarrollar canales de comunicación efectivos entre la dirigencia de los agentes de tránsito y la Agencia de tal manera que se garantice la aplicación de las políticas públicas de seguridad vial en lo concerniente al control.
- Promover y facilitar la firma de convenios de la Policía Nacional con las Secretarías de Tránsito y armonizar su actuación en las ciudades.
- Realizar un estudio de costes de la actuación policial con el objeto de identificación de recursos suficientes para su funcionamiento.

## **5.5 Vehículos**

Los sistemas de seguridad y retención de los vehículos son un elemento de primera importancia para disminuir la vulnerabilidad de los conductores y pasajeros en el momento de una colisión y disminuir por tanto la probabilidad de muerte o de lesiones. Los fallos en los vehículos que causan accidentes deben ser vistos como algo realmente importante para la seguridad vial. La contribución de altos estándares en los vehículos para reducir riesgos de choques y de lesiones, y la necesidad de mejorar los estándares de seguridad de toda la flota de vehículos, no pareciera generar mucha preocupación en Latinoamérica. Las personas generalmente no tienen en cuenta criterios de seguridad al momento de adquirir un vehículo. Lo poco que se conoce de elementos de seguridad en los vehículos está concentrado en los carros, muy poco o nada se conoce sobre este aspecto en los vehículos de dos o tres ruedas.

Vehículos con altos estándares de seguridad dan mucha mejor protección en un choque que los vehículos de bajos estándares, aumentando de manera significativa las probabilidades de sobrevivir y reduciendo la severidad de las lesiones.

En América latina recientemente se creó LatinNCAP que es una iniciativa conjunta de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), la Fundación FIA, el Global New Car Assessment Programme (GNCAP), la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Interamericano de Desarrollo e International Consumer Research & Testing (ICRT). Esta entidad fue creada siguiendo el ejemplo europeo de EuroNCAP que desde hace años suministra información a los consumidores europeos sobre la seguridad de los vehículos en ese continente. LatinNCAP tiene como objetivos:

- Brindar a los consumidores de Latino América – LAC - evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos;
- Alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región LAC;
- Alentar a los gobiernos de LAC a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros.

LatinNCAP publica periódicamente los resultados de las pruebas de choques. Los resultados de los últimos ensayos revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos ensayados.

Las pruebas de LatínNCAP miden dos aspectos fundamentales: la seguridad de adultos y la protección de los niños (sistemas de retención infantil). Las pruebas realizadas sobre un número importantes de modelos de carros de diferentes marcas (Chevrolet, Honda, Toyota, Ford, Hyundai, Fiat, Geely, JAC, Nissan, Peugeot, Renault y Volkswagen) muestran que si el carro no tiene doble air bags como estándar la calificación del vehículo en seguridad es muy baja. La gran mayoría de los vehículos en la región no cumplen con unos estándares adecuados para la retención infantil.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial puede gestionar la difusión del conocimiento de los resultados obtenidos por LatinNCAP para el público general de Colombia y buscar que a nivel del sector público del país se implementen recomendaciones como las presentadas arriba. Un tema importante que la Agencia deberá analizar en su momento de manera urgente son los estándares de seguridad en vehículos de dos o tres ruedas, los cuales LatinNCAP no los está trabajando y son vehículos inmensamente protagonistas en la siniestralidad por incidentes de tránsito en Colombia. Es importante que se tengan estándares de seguridad para estos vehículos en el país.

Algunas recomendaciones sobre políticas que llamen la atención sobre el tema de la seguridad en los vehículos que podría gestionar la Agencia Nacional de Seguridad Vial son las siguientes:

- El Gobierno Nacional y los gobiernos territoriales del país deben promover y valorar la adquisición de su flota de trabajo con consideraciones de seguridad en los vehículos. Vehículos seguros como fuente para mejorar la seguridad vial. Estos gobiernos deberían promover igualmente las mejoras en seguridad en su flota actual de vehículos. Las políticas de compra de flotas de vehículos de los gobiernos nacionales y territoriales deben favorecer de manera selectiva los vehículos más seguros, comprando solo los de altos estándares de seguridad, de esta manera se mejora la seguridad de los funcionarios del Gobierno, permitiendo no solo estar más seguros en la vía sino también una mejor salud ocupacional.
- Gestionar que las personas sean conscientes de que la seguridad vial es importante y que la escogencia de vehículos seguros contribuirá a mejorar la seguridad vial.

- Trabajar de manera conjunta con el Ministerio de Industria y Comercio y el Ministerio de Transporte para que en los estándares de homologación de vehículos en Colombia se incluyan estándares adecuados de seguridad.
- Promover el conocimiento de los resultados de las pruebas de seguridad en los carros que se venden en Colombia de LatinNCAP al público en general, como un criterio de decisión importante a la hora de adquirir un vehículo. Asegurarse que la clasificación de los vehículos con base en estos resultados de seguridad este siempre disponible al público en general.
- Promover la realización de ensayos de pruebas de seguridad y publicación de resultados para vehículos de dos y tres ruedas.

## ***5.6 Servicios de Emergencia y Atención Post-Siniestro***

La asistencia oportuna de las personas involucradas en un incidente de tránsito por parte de los servicios de emergencia y su traslado a los centros asistenciales en tiempos razonables puede marcar la diferencia entre que estas personas mueran o sobrevivan, por eso es que estos servicios son de primera importancia y se debe trabajar de manera conjunta con el Ministerio de Salud y Protección Social para que regule la prestación de este servicio de manera adecuada. No solo debe regular el tema de los servicios de atención del accidente, sino también el de preparación de los centros asistenciales para recibir a las personas involucradas en los accidentes de tránsito.

En Colombia no existe información sobre la efectividad de los servicios de emergencia para atención de incidentes de tránsito. No hay información sobre los tiempos de respuesta, de atención en el sitio y de transporte a los centros asistenciales. No se conocen estándares para los equipos de emergencia. Hay algunas Secretarías de Tránsito municipales que han sacado algunas cifras de estos servicios pero esta información no es confiable. Lo que se conoce de la poca información que se tiene es que esos tiempos de los servicios de emergencia son muy altos con respecto a los estándares internacionales.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial debe entonces hacer gestiones de manera coordinada con el Ministerio de Salud y la Protección Social para lograr mejorar la organización, los acuerdos de financiación, operación y funcionamiento de los servicios médicos de emergencia, tanto pre-hospitalarios como de los servicios de urgencia hospitalaria. Dada la multiplicidad de los actores del sistema de salud colombiano, esto requeriría un enfoque de todo el sistema.:

- Los servicios de emergencia de atención de incidentes de tránsito sean prestados en tiempos razonables.
- Disponer de un teléfono único para el aviso de emergencias o de accidentes en todo el país, al estilo del 112 europeo, que derive y active la acción de rescate de forma inmediata para todo el territorio.
- Definir estándares para la prestación de los servicios de emergencia (sistemas de comunicación, sistemas de ambulancias, paramédicos, formación, protocolos de intervención...) y para la recepción de las personas en los centros asistenciales involucradas en los incidentes de tránsito (por ejemplo, servicios de atención de trauma).
- Recolectar información completa y confiable sobre la prestación de los servicios de emergencia en incidentes de tránsito.

- Revisar la prestación de los servicios de emergencia analizando los casos de traumas y otra información relevante.
- Gestionar la coordinación adecuada de los servicios de emergencia por parte de diferentes agencias involucradas en los incidentes de tránsito (ambulancias privadas, secretarías de tránsito, policía de tránsito, bomberos, centros asistenciales, otros), especialmente en lo referente a los protocolos de los sistemas de alerta (quien responde y cuando), y promover la creación de un sistema de emergencia para incidentes de y tránsito.

## 6 RECOMENDACIONES PARA LA CAPACIDAD DE GESTIÓN POR RESULTADOS

La agencia líder, para la Planificación de las políticas de seguridad vial, precisa disponer de un sistema de datos suficiente y confiable para realizar la diagnosis de los problemas de la seguridad vial, identificar las prioridades de acción y evaluar sus resultados. Uno de las primeras tareas deberá ser configurar un equipo técnico que de apoyo a la planificación y evaluación de las políticas, en definitiva, a la toma de decisiones. Su misión es planificar y promover acciones basadas en el conocimiento y evaluar los restados. En algunos países a este equipo se le denomina Observatorio de Seguridad Vial. Este Observatorio debe estar adscrito a la Agencia y es la información que genere la que permitirá evaluar los resultados de la misma.

La función del observatorio, y para ello sus objetivos operativos, serán:

- Disponer de un sistema de datos para el análisis y la vigilancia de la accidentalidad compuesto de los datos de la accidentalidad y los indicadores de exposición, del nivel de seguridad vial y los indicadores de actividad de las acciones.
- Disponer de un programa de estudios y coordinar investigaciones para aportar conocimiento sobre las causas y los efectos de las acciones.
- Desarrollar un sistema de diseminación de datos, estudios e investigaciones para poner el conocimiento a disposición de los agentes económicos y sociales con responsabilidades en la Seguridad Vial.
- Disponer de una metodología de planificación, buenas prácticas y evaluación de medidas.

### Los datos y la planificación de políticas

La Organización Mundial de la Salud recomienda que los países necesitan desarrollar sistemas de vigilancia de lesiones, como medio para conocer el problema y poder actuar de forma adecuada. “Un sistema de vigilancia de lesiones es la recogida sistemática y continua de datos de accidentes y lesiones por tráfico, con el objetivo de describir, monitorizar y analizar el impacto en la salud pública de los accidentes, crear programas preventivos, evaluar su eficacia y difundir los resultados más relevantes”. (OMS)<sup>52</sup>

Según la OMS los sistemas de vigilancia de lesiones son necesarios, porque son la base de la reducción eficaz de las lesiones por tráfico. Entre las medidas necesarias para una reducción eficaz de las lesiones por tráfico es encuentran:

---

<sup>52</sup> OMS, *Informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tráfico*, 2004.

1. Un enfoque científico del problema
2. Un análisis y una interpretación consensuada internacionalmente de los datos de calidad
3. El establecimiento de metas y planes
4. La creación de capacidad de investigación nacional y regional
5. La cooperación institucional entre los sectores implicados

La implantación de planes de seguridad vial enfocados a resultados, precisan de la monitorización de los datos suficientes para determinar objetivos cuantificables, hacer su seguimiento, verificar si se mantienen en los marcos preestablecidos y en caso contrario aplicar medidas correctoras.

Los indicadores son los datos estructurados que se utilizan para el diseño y seguimiento de políticas. Para ello existen diferentes tipos de indicadores:

- Indicadores de resultados
- Indicadores de exposición
- Indicadores de actividad
- Indicadores del nivel de seguridad

### **La gestión de los datos y el sistema de información**

La información básica para la política de seguridad vial es la base de datos de siniestros y lesionados de tránsito que se nutra de las fuentes policiales, hospitalarias y forenses. Como se ha mencionado en el punto 1.2., en Colombia no existe una fuente única y referente de los datos de la siniestralidad vial. En el Anexo 6 se hacen algunas propuestas sobre la armonización de los datos, crear protocolos de transferencia electrónica de datos común para las estadísticas vitales, causados por el tránsito, y los datos de salud, simplificar los procesos de entrada de datos y las variables registradas y eliminar posibles errores y los datos redundantes en múltiples sistemas, mejorar la comunicación y la conectividad entre los ministerios, etc. En segundo lugar, deberá normalizar y codificar indicadores para la elaboración de análisis e informes sobre las lesiones de tráfico y muertes.

A su vez, se precisan de otras fuentes secundarias imprescindibles para el diagnóstico y la evaluación. Las siguientes instituciones han sido identificadas como proveedoras esenciales de información para el cumplimiento de la misión del Observatorio: Policía Nacional, Ministerio de Transporte (A través del concesionario RUNT y su registro de accidentes, vehículos, y licencias, e instituciones adscritas como el INCO y el INVIAS), Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, SIMIT y Ministerio de la Protección Social (a través de los RIPS, FURIPS y cuenta de alto costos), Instituto Nacional de Salud, DANE que es la estadística oficial de Colombia, Cámara Soat y Camara del automovil de Fasecolda.

Se trata de TRANSFORMAR un conjunto de bases de datos diferentes, dispersas y desarrolladas para sus fines específicos EN un sistema de análisis y de vigilancia epidemiológica de accidentes y lesiones. La información que aportan las fuentes policiales sobre el accidente y sus circunstancias se complementará con la que aportan las fuentes sanitarias y forenses sobre la gravedad y la magnitud del problema. Para el diseño de políticas de seguridad vial, se precisa tanto dimensionar los principales problemas para priorizar las acciones, como describir las circunstancias y causalidades de los siniestros que han causado las lesiones para planificar esas acciones.

La Universidad Javeriana<sup>53</sup> realizó en el año 2010 un análisis de capacidad de la administración colombiana para la gestión enfocada a resultados de la política de seguridad vial y una propuesta de estructuración del Observatorio de seguridad vial. Contiene un interesante capítulo que se refiere a la gestión de datos y sistema de información

El Observatorio de Seguridad Vial será el ente con capacidad tecnológica y administrativa para gestionar el cruce de información de las diferentes fuentes de manera que asegure la privacidad y confidencialidad de los registros que se compartan. Una vez la información esté cruzada, depurada y de-identificada, estará disponible para uso público de la sociedad, las instituciones proveedoras de información, investigadores, entre otros.

En el informe se propone que para cumplir su misión el Observatorio llevará a cabo 5 tipos de intercambios principales con diferentes partes del sistema de seguridad vial: Intercambios con hacedores de política pública, con administradores y responsables de la seguridad vial, con investigadores independientes, con sociedad, y con proveedores de información. Los intercambios de información deberán realizarse bajo los principios de responsabilidad, confianza y respeto entre las instituciones proveedoras de información.

**Figura 15. Estructuración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial**



*Fuente: Universidad Javeriana: Estructuración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, M. Transportes de Colombia, 2010*

Para la puesta en marcha del Observatorio de Seguridad Vial se recomienda consultar las propuestas que se realizan en el informe en lo que se refiere a la definición de las capacidades funcionales y no funcionales que debe cumplir el sistema de información para la seguridad vial y a propuestas de estructura, recursos técnicos y humanos para la organización del Observatorio y del sistema de datos.

Es importante tener en cuenta en este capítulo que en la entrevista realizada con el DANE en el marco de esta misión del Banco Mundial, expresó estar dispuesto a participar en un proceso de certificación de un sistema de indicadores sobre seguridad vial.

<sup>53</sup> Universidad Javeriana: Estructuración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, M. Transportes de Colombia, 2010



## El Observatorio de Seguridad Vial

La creación de un sistema completo de indicadores es un objetivo ambicioso, complejo, que necesita de la implicación y coordinación de diferentes administraciones. La herramienta para el enfoque a resultados es el Observatorio. El observatorio tendría la misión de servir de soporte para la generación, basada en evidencia, de políticas, planes y programas a nivel nacional y local en materia de seguridad vial.

El proyecto que está elaborando actualmente el Ministerio de Transportes, define que El Observatorio de la Seguridad Vial (OSV), tiene como objeto identificar y seleccionar un sistema de indicadores de Seguridad Vial, categorías de análisis y mecanismos de seguimiento a las Políticas Públicas, para hacer reflexiones críticas sobre esas políticas, los planes, los programas, las normas y la jurisprudencia para el mejoramiento de la situación de las Seguridad Vial en Colombia, a través del desarrollo de las siguientes funciones:

- Gestionar conocimiento y generar información sobre la situación de las Seguridad Vial en el país.
- Contribuir al fortalecimiento institucional de la Seguridad Vial en Colombia y de la entidad encargada de la dirección de las políticas para la Seguridad Vial.
- Formular recomendaciones en materia de políticas, planes, programas, proyectos y normas, que contribuyan a disminuir los problemas que afectan a la Seguridad Vial en Colombia.
- Divulgar la Información.

Se recomienda dar apoyo decidido al proceso iniciado que se diseña en línea con las recomendaciones y buenas prácticas Internacionales. En observatorio es el primer paso para el diseño y gestión de la política de Seguridad vial. Destacamos en este informe los objetivos específicos que se prevén llevar a cabo para la puesta en marcha del Observatorio:

- Establecer el organigrama y el perfil de los profesionales que conformarán el OSV con diferenciación frente al desarrollo de procesos técnicos y especializados.
- Definir líneas estratégicas, los procesos y procedimientos para desarrollarlas.
- Construir la propuesta de indicadores básicos y fomento de nuevas lógicas en las relaciones con las fuentes primarias de datos que permiten el cálculo oportuno y de calidad de los indicadores.
- Diseñar opciones para la producción propia de datos y de información sobre Seguridad Vial.
- Fomentar las interacciones y alianzas estratégicas con Instituciones, entidades y organizaciones interesadas en la Seguridad Vial y todos los actores relacionados para enriquecer la capacidad analítica y de toma de decisiones.
- Estructurar líneas de investigación, que posibilite el desarrollo de proyectos específicos de manera autónoma o en asocio con la academia y centros de investigación.
- Identificar productos y publicaciones periódicas que puedan ser ofrecidos dependiendo de los diferentes perfiles de usuarios
- Instaurar mecanismos de socialización, gestión de la información y del conocimiento para que este sea usado de manera oportuna y certera en la construcción de las diferentes políticas

públicas donde el tema de Seguridad Vial debe convertirse en un elemento transversal y por la comunidad en general.

- Implementar metodologías para el monitoreo y la evaluación del impacto de las políticas e intervenciones definidas para afrontar los problemas que atentan contra la Seguridad Vial en las diferentes dimensiones de la vida social.

## 7 HOJA DE RUTA PARA LA PUESTA EN MARCHA DE LA AGENCIA

La Agencia de Seguridad Vial, como órgano rector de la política, se ha definido que cumpla tanto funciones rectoras de planificación y de coordinación con todas las áreas involucradas, así como también de desarrollo de las actividades principales relacionadas con legislación, control y fiscalización, comunicación y educación, otorgamiento de la licencia nacional de conducir y la creación del observatorio vial. Por ello, la puesta en marcha de la Agencia Nacional de Seguridad Vial debe estar acompañada del inicio de programas y acciones que obtengan impacto en la sociedad. Se trata, por lo tanto, de una etapa estratégica y sensible fundamental para generar su credibilidad. Es por lo tanto importante definir un Plan de Acción y la Hoja de Ruta que permita mostrar en un plazo de año y medio, desde junio de 2013 a diciembre de 2014, resultados que justifiquen la nueva institucionalidad alrededor del Sistema Nacional de Seguridad Vial.

El Viceministerio de Transporte será quien deberá definir e implementar este Plan de Acción y es quien deberá ser el puente que permita entrar en funcionamiento a la Agencia en el año 2015, y al mismo tiempo iniciar el proceso de fortalecimiento de la seguridad vial en el país. Las principales acciones del Plan de acción son:

- Garantizar el papel del Ministerio en la responsabilidad de la política
- Habilitar la Unidad de Seguridad Vial del Ministerio como estructura semilla de la agencia.
- Diseñar, preparar el camino y poner en marcha la agencia
- Iniciar acciones y programas de seguridad vial que logren resultados a corto tiempo.

Para ello, el foco del trabajo del Viceministerio y de la Unidad de Seguridad Vial del Ministerio para el momento de arranque, deberá organizar su trabajo a 3 niveles: organizativo, programático y estratégico.

→ **NIVEL ORGANIZATIVO:**

### 1.1. Creación y organización de la Unidad de Seguridad Vial del Ministerio

- a. **Constituir el equipo de trabajo**, siguiendo los criterios de estructura de la agencia y considerando las funciones que van a necesitar los programas seleccionados: observatorio (estadístico y planificación), exámenes motos y coordinación institucional.

La Unidad de Seguridad Vial del Ministerio inicia su andadura con un equipo formado por la responsable del Observatorio, un abogado para la gestión económica y administrativa y un técnico para la coordinación institucional (planes locales y enlaces con ministerios).

Es importante ampliar el equipo con estadísticos, gestores de proyectos, expertos en planificación y en relaciones institucionales.

- b. **Elaborar un programa de Capacitación** para el nuevo personal de la Agencia que cumpla con la siguiente misión: incorporar personal del Ministerio que esté interesado en participar en el nuevo proyecto de la Agencia, provechar la experiencia y conocimiento de los funcionarios que actualmente estén realizando proyectos o

funciones que deberá tomar la agencia, y capacitar para las nuevas funciones de planificación y de cooperación institucional, con criterios de transversalidad y estrategia.c. **Abrir espacio fiscal** (en el mes de mayo), una línea presupuestaria en los presupuestos Nacionales y solicitar presupuesto 2014 para la Unidad de Seguridad Vial del Ministerio y para la Agencia en el 2015.

**d. Aprobar el documento CONPES** y gestionar un préstamo con la banca multilateral (actualmente tramitándose con el BID). Estos recursos serán fundamentales para crear e implantar el sistema nacional de seguridad vial y para contar con el apoyo de la experiencia internacional en esta área.

**e. Poner en marcha el Observatorio** y que para cada uno de los proyectos o acciones estratégicas emita un informe diagnóstico y un informe de resultados que sirva para documentar las campañas y a los medios de comunicación. Se propone que el próximo marzo presente los datos oficiales del año 2013.

## 1.2. Creación de la Agencia

- a) **Calendario:** aprobación en Senado en junio 2013. Aprobación por el Congreso en diciembre 2013. La fecha prevista es enero de 2015, ya que la Ley da el plazo de 1 año para su puesta en marcha.
- b) Análisis de riesgo de los actores en la aprobación de la Agencia, en especial las estructuras del Ministerio que van a quedar afectadas por la creación de la agencia y gestionar la adecuación.
- c) Gestión de los Recursos económicos y humanos**
- d) Gestionar el cambio de enfoque de la gestión pública pasando de la aplicación de funciones a la gestión de proyectos.
- e) Seleccionar el director de la Agencia.
- f) Armonizar las funciones de la agencia de proposición y gestión de políticas y el Ministerio como ponente y responsable de las políticas.
- g) Tener en cuenta **los Compromisos que la Ley** manda que la agencia asuma en los primeros momentos de su creación:
  - Categorización de los OT (6 meses de la aprobación de la Ley)
  - Reglas de circulación y comportamiento de los Vulnerables (8 meses de la aprobación de la Ley)
  - Manual de elementos de protección en carretera (al año de la aprobación de la Ley)

## 2. NIVEL PROGRAMÁTICO

La Unidad de Seguridad Vial y el Viceministerio han determinado los proyectos o acciones estratégicas para poner en marcha de inmediato. Se han determinado a partir del Plan Nacional y las recomendaciones del BID, la Contraloría, el Senado y las propuestas descritas en el presente informe del Banco Mundial:

- Sistema de datos de seguridad vial: el Observatorio de seguridad vial ha de proporcionar la institucionalidad necesaria para la consolidación de las estadísticas oficiales de seguridad vial, contrastadas con todas las fuentes de datos.
- Licencia de Conducir: el otorgamiento de la licencia de conducir, de acuerdo a pautas internacionales es clave para mejorar la conducta vial. Es importante que se contemple la diferencia entre motos y autos, y tal como se indica que en el informe se recomienda empezar por el otorgamiento de licencias de motocicletas.
- Campañas de control policial: con el objetivo de conseguir un mayor cumplimiento de las normas la agencia debe articular un plan de acción que incremente el control, que llegue a todo el territorio y que aborde las conductas más vinculadas a la accidentalidad en Colombia, en especial el consumo del alcohol y la conducción.
- Campañas de comunicación: que den soporte a las campañas masivas de vigilancia y control policial, que informen a los ciudadanos de la razones del cumplimiento de las normas e informen de los resultados que se obtengan.
- Plan de Motos: por ser el colectivo vulnerable que más incrementa en la accidentalidad tanto a nivel nacional como urbano, se propone un plan de acción específico que actúe de manera inmediata.
- Planes locales y departamentales de seguridad vial: los municipios y los departamentos son los que en última instancia implementarán las políticas y lineamientos de seguridad vial a nivel territorial en todo el país. Para ello la Agencia debe coordinar y hacer recomendaciones a los entes territoriales sobre el planificación y gestión de la seguridad vial. Para fomentar el trabajo territorial se sugiere que el Ministerio disponga de fondos para un programa de reembolsos a los municipios y departamentos que pongan en marcha buenas prácticas y así lograr la máxima “adhesión” territorial.
- Educación vial: para una conducción responsable y una movilidad segura es imprescindible que desde la escuela se integre la seguridad vial en los diseños curriculares de educación en valores que promuevan el respeto, el civismo y la solidaridad,
- Atención de víctimas y dar mayor visibilidad a los efectos reales de la accidentalidad. Las víctimas son la voz más autorizada para legitimar las políticas de seguridad vial.
- El inicio de estos programas va vinculado a la disponibilidad de los recursos de la Banca Multilateral y de los recursos que el Ministerio vaya a disponer de los presupuestos del Estado.

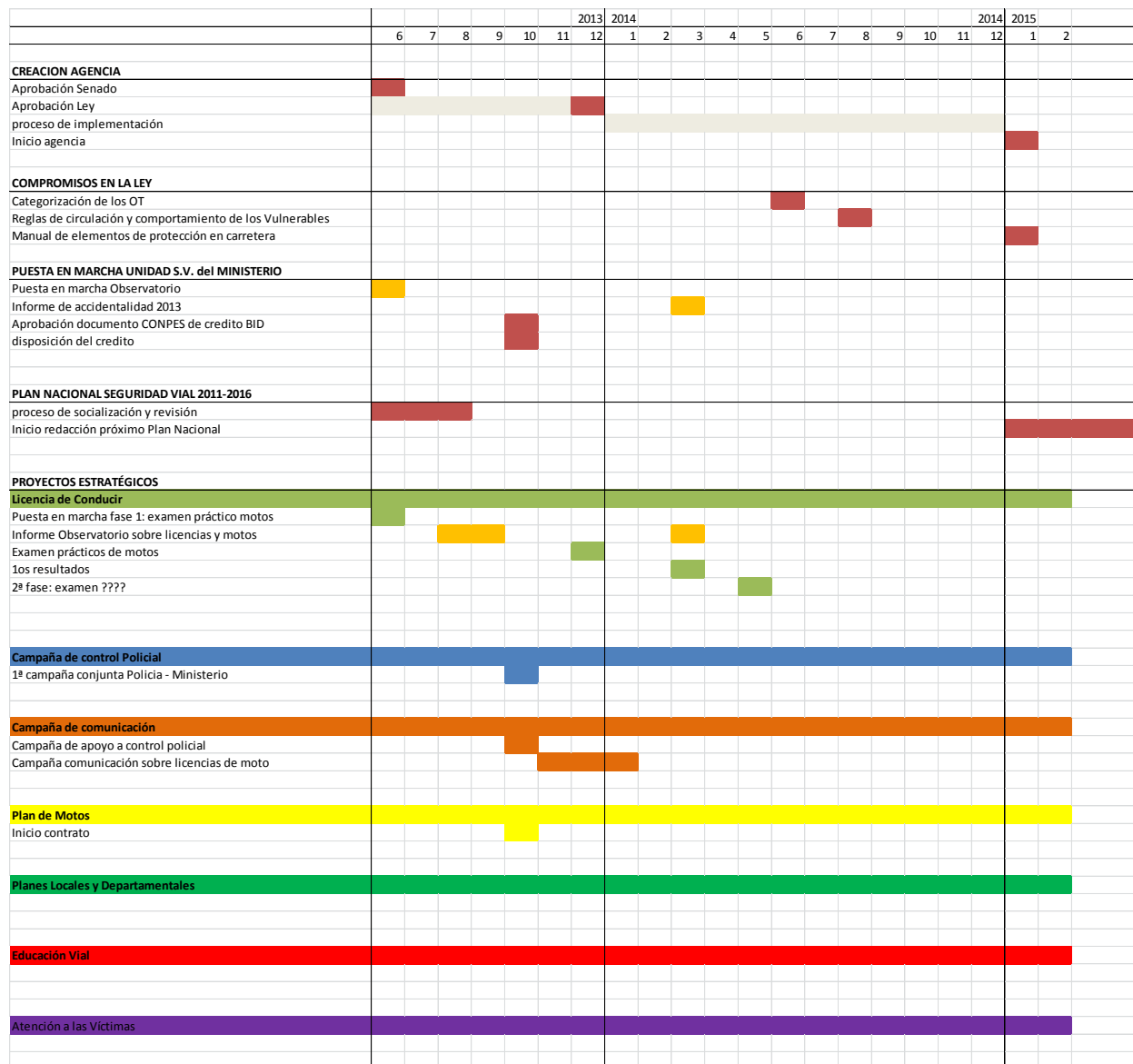
### 3. NIVEL ESTRATÉGICO

El reto de poner en marcha una nueva institucionalidad a la vez de gestionar acciones que obtengan resultados a corto plazo es muy complejo. Para ello es tan importante el “que” hacer como el “como” se hace, por lo que se recomiendan las siguientes acciones:

- **Socialización:** es importante mantener informados a los agentes implicados, así como recoger sus recomendaciones, en lo que se refiere a la agencia y a las medidas prioritarias que se van a poner en marcha.
- **Demostrar acción y resultados:** La Agencia debe mostrar resultados en el corto plazo para irse consolidando rápidamente como el líder de la seguridad vial en el país. Es muy importante crear los sistemas de seguimiento y buscar el apoyo de los diferentes socios (academia, SENA, Policía Nacional) para monitorear el proceso.
- **Estrategia de aliados:** trabajar la alianza de los socios imprescindibles (Policía Nacional, Secretarías de Tránsito, Fondo de Prevención Vial, la Agencia Nacional de Infraestructuras y el Instituto Nacional de Vías)
- **Dar a conocer la agencia:** establecer una estrategia de comunicación que informe de la creación de la Agencia, las funciones que va a tener, cuando va a empezar a ejercer y qué proyectos va a impulsar para disminuir los accidentes. Desarrollo de talleres y de actividades académicas de difusión y discusión buscando ganar un liderazgo en el tema a nivel internacional.
- **Dar a conocer a la sociedad el trabajo que se está realizando:** informar de las acciones y los proyectos que se van a llevar a cabo, explicar los motivos y explicar los resultados que esperamos conseguir.
- **Twining con ANSV Argentina:** compartir problemas y soluciones con un equipo homólogo facilita la reflexión y la toma de decisiones. La Agencia Argentina de Seguridad Vial con un proceso de institucionalidad similar y cinco años de experiencia puede ser un acompañamiento muy efectivo en la puesta en marcha de proyectos como la creación del Observatorio y el sistema de datos, el sistema de otorgamiento de licencias de conducir, las campañas de vigilancia y control masivas o la incorporación de los municipios y los departamentos a la política de seguridad vial.

A modo de sugerencia o de ejemplo, se propone el siguiente cronograma para la puesta en marcha de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

Figura 16. Ejemplo de cronograma para la puesta en marcha de la Agencia Nacional de Seguridad Vial



Fuente: Elaboración propia

## BIBLIOGRAFIA

- BID. (2012). *Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción*.
- Bliss, A. &. (2009). *Country guidelines for the conduct of road safety capacity reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects*. World Bank Global Road Safety Facility, Washington, D.C.
- Bliss, A. &. (2013). *Improving Global Road Safety: Towards Equitable and Sustainable Development. Guidelines for Country Road Safety Engagement*. IUHPE-World Bank, Washington, D.C.
- Bliss, T., & Breen, J. (2009). *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*. World Bank.
- Contraloría General de la República. (2013). *Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012*.
- ETSC. (2010). *Response to the EC Policy Orientations 2011-2020*. Brussels.
- Fundación por la Vía por la Vida. *Análisis de la Siniestralidad Vial en Colombia 2015-2010*. Colombia.
- Forero, L. J. (2013). *Proyecto: observatorio de la seguridad vial*. Ministerio de Transportes de Colombia.
- IRTAD. (2012). *Road Safety Annual Report*. OCDE-ITF.
- ITF/OECD. (2008). *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach*.
- Naciones Unidas. (2011). *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*.
- Ministerio de Transporte. *Diagnóstico del transporte 2010*. Colombia.
- Peden, M. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. World Health Organisation, Geneva.
- OISEVI. (2012). *Tercer Informe Iberoamericano sobre Seguridad Vial*.
- ONSV-DGT. (2011). *Principales cifras de la siniestralidad*.
- Organización Mundial de la Salud. *2013 Global Status Report on Road Safety*.
- Organización Mundial de la Salud. (2011). *Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Plan Mundial para la Década de Acción 2011 2020*. Ginebra.
- Organización Mundial de la Salud. (2004). *Informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tráfico*. Ginebra.
- World Economic Forum. *The Global Competitiveness Report 2012 – 2013*.
- Universidad de los Andes. *El Transporte como soporte al desarrollo del país. Una visión al 2040*.
- Universidad Javeriana. (2010). *Estructuración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial*. Ministerio de Transportes de Colombia.



## ANEXO 1: LISTA DE PERSONAS Y ORGANIZACIONES ENTREVISTADAS

En el cumplimiento de Los objetivos la misión del Banco Mundial, en el sentido de realizar una Diagnósis sobre el estado de situación de la institucionalidad para liderar la política de seguridad vial en Colombia, coordinada por el Ministerio de Transporte, se realizó entre el 28 de enero y el 1 de febrero de 2013 en la sede del Ministerio de Transporte en Bogotá, 24 entrevistas con los principales instituciones relacionadas con la Seguridad Vial en Colombia, siguiendo las directrices desarrolladas por el Banco Mundial para la realización del diagnóstico de la capacidad de gestión de la seguridad vial de un país<sup>54</sup>.

En estas entrevistas se trataba de conocer, en primer lugar, cuál es la función de cada institución con respecto a la seguridad vial y qué líneas manejan en seguridad vial. En segundo lugar, cómo ven la institucionalidad en la seguridad vial en el país, el rol de líder, cómo ven el tema de los recursos, la coordinación de acciones sectoriales, la colaboración territorial, la disponibilidad de datos, el alineamiento a objetivos, el enfoque a resultados, en definitiva, cómo se puede trabajar de manera coordinada en la seguridad vial y algunos otros aspectos relacionados.

Durante la segunda misión promovida por el Banco Mundial para la elaboración del análisis de capacidad de gestión en seguridad vial de Colombia, de nuevo se realizaron algunas entrevistas y se tuvo la oportunidad de asistir al debate de control político sobre la seguridad vial en la sesión de la Comisión VI del 2 de abril de 2013.

En este sentido, se relacionan en la Tabla 2 a continuación, todas las personas entrevistadas y las que realizaron intervenciones públicas en el Senado, las opiniones de las cuales han sido tenidas en cuenta en la elaboración del informe.

**Tabla 2. Instituciones Entrevistadas**

Nombre Entidad	
Viceministerio de Transporte - VMT	Nicolás Estupiñan, Viceministro de Transportes Yazmín Gaitán, Asesora de Seguridad Vial Diana Quintero, Apoyo Seguridad Vial Andrea Zambrano, Ingeniera Esp. de Apoyo FONADE Hernán Darío Alzate
Federación de Aseguradores Colombianos – FASECOLDA	Roberto Junguito, Presidente Ricardo Gavina, Director del SOAT Eduardo C. Vicedirector Jurídico

<sup>54</sup> - Bliss T. and Breen J. (2009). *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention: Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*. World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC.

Federación Nacional de Comerciantes – FENALCO	Juan Orrego, Director William Alfaro, Sector Bogotá Ximena Peñafort, Gabinete Jurídico Gremial
Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE	Jorge Bustamante, Director Cristian Bermúdez, Profesor especialista Carlos Narváez, MD E. Linares, Técnico eeuu
Agencia Nacional de Infraestructura - ANI	Beatriz M. V.P. Estructuras Libardo Silva Morales, Asesor Camilo Jaramillo, Gerente Camilo Mendoza, V.P. Gestión Carreteras Rodolfo Castiblanco, Supervisor de Proyectos
Liga contra la Violencia Vial	Mary Bottagisio, Presidenta
Asociación de Empresarios de Colombia – ANDI	
Academia - Universidades del país	Jorge Prieto, UPTC Docente Nestor Saenz, U Nacional, Docente investigador Luís Alfredo Vega, UPTC, Docente Fredí Alberto Guio, UPTC, Docente Ary Fernando Bustamante, AB Asociado Luís Gabriel Márquez, UPTC, Docente investigador Juan Bocarejo, UN Andes, Profesor Miler Salas R., UP Bolivariana, Docente investigador Santiago Henao Pérez, Escuela Col. Ingeniería, Profesor Julián Abellana, Uninorte, Profesor Liliana Santa, U. Salle, Docente Carlos Flórez, U Javeriana, Docente Luz Amparo Méndez, U. Salle, Docente Gerardo Ávila, MT, Coordinador Investigaciones I+D

Departamento Nacional de Planeación - DNP	Jean Philippe Pening, Director Giovanni Páez, Asesor Luís Felipe Lota, Coordinador
Instituto Nacional de Vías - INVIAS	Juan David Barabona, MT Director Infraestructuras Mauricio Murillo, Coordinador Administrativo Martha Plazas, Contratista
Contraloría General de la República - CGR	Sandra Morelli, Contralora General de la República N. Rojas Yolanda Gutiérrez, Profesional Juan Manuel Méndez, Asesor Daniel Restrepo, DPPCC
Corporación Fondo de Prevención Vial, CFPV	Alexandra Rojas, Directora Salomé Naranjo N, Directora de investigación Juan B., Asesor
Fondo de Prevención y Atención de Emergencias, FOPADE	Faride P. Solano , Profesor especializado Giovanni Almanza, Profesor especializado
Secretaría de Movilidad de Bogotá	Liliana Y Bohorquez, Directora Nelson Blanco, Coordinador Gral. De Seguridad Vial Juan Carlos Abreo Beltrán, Director DCV María Andrea Fernández, Coordinadora Pedagogía
Cruz Roja Colombiana	Fernando Wbides, Director de Cooperación Mario G Pérez, Coordinador Nac. Socorrismo
Superintendencia de Puertos y Transporte	Martín Pimiento, Secretario
Secretaría de Movilidad de Medellín	Omar Hoyos, Secretario de Movilidad Teresa N. Salinas, Sub-secretaria
Comisión VI del Senado de la República	Eugenio Prieto Soto, Senador, Presidente de la Comisión VI Plinio Olano, Senador Ponente Coordinador Jorge Hernando Pedraza, Senador Ponente

	<p>Sr. Torrado, Senador Ponente</p> <p>Olga Suarez, Senadora Ponente</p> <p>Luís Fernández Luque, Senador Ponente</p> <p>Sandra Ovalle, Secretaria General</p> <p>Rosalba López, Subsecretaria</p> <p>Maria J. Castro H., Asesora</p> <p>Lina M. Gómez G., Asesora</p> <p>Diego P. Pinilla, Asesor</p> <p>Javier Perilla, Asesor</p> <p>Paola Andrea Tarazona, Asesora</p> <p>Natalia Capollo Uyaban, Asesora</p> <p>Carolina Suarez, Asesora</p> <p>Tatiana Rod, Asesora</p> <p>Paola Andrea Páramo, Asesora</p>
Viceministerio de Educación - VME	<p>Yaneth Somiento, Directora MEN</p> <p>María del Pilar Caicedo, Subdirectora Fomento Comt.</p> <p>Gabriel Torres, Subdirector R.</p> <p>Francisco Javier Jiménez Ortega, Asesor de Calidad</p>
Cámara Colombiana de Infraestructura - CCI	<p>Natalia Caicedo, Ingeniera</p> <p>Luisa Lopera, Ingeniera, of. Cali</p> <p>Diego garzón, Abogado</p> <p>Mónica Rodríguez Rivera, Abogada</p>
Instituto Nacional de Salud	<p>Daniela Valera, Subdirectora</p> <p>Maite González, Coord. C NT</p>
Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, DITRA	<p>CR. Jorge A. Gallego, Subdirector PNC</p> <p>José Fernando Monsalve, Jefe Área Seguridad Vial</p> <p>Diego Alfonso Vargas Castillo, Contratista FONADE</p>
Instituto Nacional de Medicina Legal, INML	<p>Carlos Eduardo Valdés, Director General</p>

	Sandra Lucía Moreno, Directora Grupo CRNV
Viceministerio de Salud	Fernando Ruiz, Viceministro de Salud F. Correa, Jefe Oficina
Presidencia del Gobierno	Lorena Gutiérrez Botero, Alta Consejera Presidencial para El Buen Gobierno y La Eficiencia Administrativa María

En total se ha recopilado la opinión de unas cien personas. Sus aportaciones han sido fundamentales para la elaboración del presente informe.

## ANEXO 2: DIAGRAMA INSTITUCIONAL ACTUAL

### MARCO JURIDICO – INSTITUCIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

#### ACTORES PUBLICOS NACIONALES: ACTORES DEL SECTOR TRANSPORTE

##### ➤ MINISTERIO DE TRANSPORTE

Respecto de esta institución de sector central del gobierno nacional, que nace en el año 1993, tiene el primer referente de competencia en a la Ley 105 de 1993<sup>55</sup>, en cuyo artículo 5° se dispone como atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la **definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.**

Este mismo ordenamiento legal asigna al Ministerio variedad de funciones de todo orden, tales como definir, reglamentar y fijar los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros, establecer las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, reglamentar las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, construir bahías de establecimiento sobre las zonas aledañas a las carreteras nacionales, reglamentar y actualizar las normas sobre diseños de carreteras y puentes, ejercer la política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, entre muchas más.

Posteriormente, se expide la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, de la que cabe advertir que aun cuando su artículo 3° - Autoridades de Tránsito, al ser reformado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, traslapó la autoridad suprema de tránsito del Ministerio de Transporte con la del Ministro de Transporte, de conformidad con el inciso 3° del artículo 1° del mismo Código, es claro que corresponde al Ministerio: **definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.**

De otro lado, el artículo 4° parágrafo 1° del mismo ordenamiento legal, es **deber** del Ministerio de Transporte **elaborar un plan nacional de seguridad vial** para disminuir la accidentalidad en el país. Así, el Ministerio es la entidad a cargo de liderar la política de Seguridad Vial y de la puesta en marcha del Plan Nacional de Seguridad Vial que se adopte.

De igual manera, la Ley 1450 de 2011 “Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014” en su artículo 92, le impone al Ministerio el deber de establecer, en un término no mayor de un año, un programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas, el cual también debe tener en cuenta, a los actores de la vía; como también; la adecuación de la infraestructura para la seguridad vial, y el fortalecimiento de la educación como herramienta fundamental para disminuir los indicadores de mortalidad y morbilidad asociados a los siniestros de tráfico, como elementos mínimos

Ya en cuanto a las normas propias que lo regulan, debe manifestarse en primer lugar que de conformidad con el artículo 2-7 del Decreto 087 de 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias” corresponde a este Ministerio:

---

<sup>55</sup> Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones

*“Fijar y adoptar la política, planes y programas en materias de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura”*

En el artículo 13 del mismo decreto, se establecen las funciones del despacho del Viceministro de Transporte, entre las que se tienen frente a la seguridad vial:

*“13.1 Realizar la coordinación sectorial e intersectorial para la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte, orientado al desarrollo económico y social que requiere el país”;*

*“13.3 Coordinar las relaciones del Ministerio con las entidades territoriales y el sector privado en lo relacionado con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte”;*

De otro lado, se asigna en el Artículo 14.3 de dicho ordenamiento, a la Dirección de Transporte y Tránsito, del Viceministerio de Transporte la función de:

*“Planear, dirigir, coordinar, controlar y evaluar, en coordinación con el Despacho del Viceministro de Transporte, la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la gestión del transporte, tránsito y seguridad en todos los modos de transporte.”*

Descendiendo más en la estructura del Viceministerio, se tiene la Subdirección de Tránsito, a la que el artículo 16 íbidem le asigna las funciones de **ejecutar los planes, programas y proyectos y dirigir y coordinar los estudios para la fijación de la política, planes y programas**, sobre seguridad vial en los modos de su competencia, para lo cual cuenta con un Grupo de Seguridad Vial.

## ➤ **POLICÍA NACIONAL- DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE**

Frente a esta institución sea lo primero mencionar que, no obstante hace parte de la estructura administrativa del Ministerio de Defensa Nacional, corresponde a un cuerpo armado de naturaleza civil, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas para asegurar la paz ciudadana.

Ahora bien, establece el artículo 8° de la Ley 105 de 1993 que:

1. Corresponde a la Policía de Tránsito **velar por el cumplimiento** del régimen normativo del tránsito y transporte, **por la seguridad** de las personas y cosas en las vías públicas.
2. Las funciones de la Policía de Tránsito serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías, de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las normas.
3. Las funciones de la policía de tránsito serán ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito.

Así mismo, la Ley 769 de 2002 en su artículo 3°, le otorga la condición de autoridad de tránsito, a los cuerpos especializados de tránsito urbano y de carreteras de la Policía Nacional; competencia que deben ejercer a prevención, y que para el caso específico del cuerpo especializado de carreteras, frente al control de las normas de tránsito, está circunscrita a las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

En su condición de autoridad de tránsito, el artículo 7° íbidem, le impone el deber de velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública, o en las vías privadas abiertas al público; determina que sus acciones deben ser orientadas a la prevención, asistencia técnica y humana a los

usuarios de las vías; y establece que sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio, sin embargo cabe manifestar frente a ésta última disposición, que la policía de tránsito corresponde a una autoridad de “regulación operativa”, es decir que realiza el control en vía del tránsito, mas no de “regulación normativa”, pues corresponde esta última competencias a otras autoridades de tránsito, como el Congreso de la República, el Ministerio de transporte y los Gobernadores, Alcaldes..

Para el cumplimiento del régimen normativo, según el artículo séptimo, parágrafo 4 de la Ley 769 de 2002, los organismos de tránsito pueden celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito, convenios interadministrativos que son pagados por los distritos, municipios o departamentos y se celebran con la Dirección General de la Policía.

Ya en cuanto a la normatividad específica que regula a esta institución, se tiene en primer lugar el Decreto 4222 de 2006<sup>56</sup>, que establece dentro de la estructura de la Policía Nacional la Dirección de Tránsito y Transporte - DITRA-, Dirección a la que compete dirigir el servicio de Policía de Tránsito y Transporte a nivel Nacional, en áreas urbanas y rurales; para lo cual puede suscribir convenios de cooperación, con entidades públicas y privadas, dirigidos a fortalecer las relaciones Policía –Autoridades de Tránsito– gremios del sector y comunidad en general.

En relación con la seguridad vial, la DITRA el artículo 11 del mencionado Decreto establece como funciones a su cargo:

*“Diseñar y poner en marcha programas preventivos de seguridad vial, dirigidos a sensibilizar y concientizar a conductores, pasajeros y peatones que permitan la reducción de la accidentalidad”*

*“Desarrollar las políticas del Gobierno Nacional en materia de seguridad vial.”*

*“Asesorar a la Dirección General de la Policía Nacional de Colombia en la definición y desarrollo de estrategias, programas y proyectos relacionados con la seguridad vial urbana y rural.”*

Corresponde igualmente a dicha Dirección *“Evaluar y revisar periódicamente la pertinencia, oportunidad y efectividad de las políticas y estrategias del servicio de Policía de Tránsito y Transporte trazada por la Dirección General de la Policía Nacional y ejecutada por las Metropolitanas y Departamentos de Policía.”*

Finalmente, ya a nivel reglamentario se tiene la Resolución 02052 de 2007<sup>57</sup>, en la que se establece que la DITRA en su estructura orgánica cuenta con una Subdirección de Tránsito y Transporte, que a su vez está integrada por seis Áreas entre las que se encuentra el Área de Seguridad Vial, la cual cuenta con cuatro Grupos especializados:

Grupo de Registro y Análisis Estadístico (GURAN)  
Grupo de Prevención Vial (GUPRE)  
Grupo de Investigación Técnica (GUINT)  
Grupo de Laboratorio de Accidentología (GULAC)

Dicha Área tiene por funciones:

1. **Formular planes, programas y campañas** de prevención, atención y tratamiento de la accidentalidad vial.

---

<sup>56</sup> Por el cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Defensa Nacional

<sup>57</sup> Por la cual se define la estructura orgánica interna y se determinan las funciones de la Dirección de Tránsito y Transporte



2. **Dirigir, orientar, promover, realizar y evaluar estudios** técnicos e investigaciones encaminadas a mejorar la movilidad y prevenir la accidentalidad.
3. **Propender por la capacitación** técnico-profesional del personal integrante de la Dirección, para que de una forma profesional y ética, presten a las autoridades que administran justicia, el debido soporte en materia de tránsito y seguridad vial.
4. **Fomentar la implementación y desarrollo de los Grupos de Seguridad Vial**, en las unidades desconcentradas de la Dirección de Tránsito y Transporte.
5. **Brindar asesoramiento** técnico, normativo y doctrinal en materia de tránsito y seguridad vial, a las unidades de tránsito urbano y de carreteras.
6. **Proponer ante la Dirección de Tránsito y Transporte la reglamentación, modificación o derogación de normas** relacionadas con la Seguridad Vial.

Corresponde al Grupo de prevención vial, entre otras funciones, **la proyección de planes, programas y campañas dirigidos a la prevención de accidentalidad vial en la red vial nacional**, al respecto, brinda asesoramiento técnico en materia de prevención de accidentalidad a las estaciones, grupos y unidades de tránsito y transporte, adscritas a las policías metropolitanas y departamentos de policía donde se preste el servicio.

De otro lado, se establece que la Dirección de Tránsito y Transporte, tendrá unidades desconcentradas denominadas Seccionales de Policía de Tránsito y Transporte, las cuales desarrollarán sus funciones bajo la orientación de cada una de las Áreas de la Subdirección de Tránsito y Transporte, y tendrán en su estructura un Grupo de Seguridad Vial.

Finalmente, respecto de las competencias que tiene la DITRA en materia de seguridad vial, es pertinente hacer referencia al artículo 85 del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 – Ley 1450 de 2011, en el que se le asigna en coordinación permanente y continua con la Superintendencia de Puertos y Transporte, la **operación de un “Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT”**, que el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas deben estructurar y poner en funcionamiento, para que sirva de instrumento para mejorar la seguridad vial y el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

Así, se observa una DITRA con funciones en todas las facetas de la seguridad vial, participando no solo de la prevención, sino del control y vigilancia, tanto de los actores, como de la infraestructura, y su gestión tiende a invadir competencias de direccionamiento de política y regulación, que no le son propias, pero que posiblemente han venido asumiendo por la precaria institucionalidad que tiene la “seguridad vial en el país”, lo cual se ve reflejado en la multiplicidad de fuentes de recursos económicos que dispone, los cuales atomiza en sus diferentes frentes de actuación, sin obtener avances proporcionales a la inversión.

## ➤ **SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE**

Esta Superintendencia, adscrita al Ministerio de Transporte, tiene por objeto principal ejercer las funciones de **inspección, control y vigilancia** que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la delegación prevista en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000.

Siendo el objeto de la delegación las siguientes funciones:

1. **Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas** que rigen el sistema de tránsito y transporte.
2. **Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte**, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte, terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.
3. **Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura** de transporte.
4. Inspeccionar, vigilar y controlar la **aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura** propia del sector transporte.

Funciones que están desarrolladas en el Decreto 101 y 1016 del año, y su decreto modificatorio 2741 de 2001, dentro de las cuales se contempla la supervisión subjetiva de todas las sociedades comerciales, empresas unipersonales y cooperativas que, como sujetos de derecho, ejerzan en desarrollo de su objeto social la prestación del servicio público de transporte, es decir que sus actividades de supervisión las realiza a través de dos procesos misionales, los cuales cada uno de ellos cumple con un objetivo específico:

- ✓ Un Proceso misional objetivo, que **supervisa** el cumplimiento de las normas relativas a la **debida prestación del servicio público de transporte** en cualquiera de sus modalidades y a la **calidad y cumplimiento en infraestructura y servicio de las concesiones**, con el objetivo de asegurar a los ciudadanos que el servicio que les prestan las empresas de transporte y las infraestructuras que se requieren, cumplan con altos estándares de calidad, seguridad y oportunidad. Y,
- ✓ Proceso misional subjetivo, que **verifica la formación, existencia, organización y administración de las empresas que prestan el servicio público de transporte** en cualquiera de sus modalidades, con el objetivo de asegurar a los ciudadanos que las empresas prestadoras de este servicio cuenten con el respaldo legal, financiero, técnico, logístico y profesional necesario.

Para el efecto, presenta en su estructura administrativa tres Superintendencias Delegadas: de Puertos, de Concesiones e Infraestructura y de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor.

Así, en relación con la seguridad vial, es función del Superintendente de Puertos y Transporte: **“Velar por el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte”**. Función que se replica en la Superintendencia Delegada de Concesiones respecto de la infraestructura aérea, férrea y terrestre automotor, y la Delegada de Tránsito y Transporte, respecto de la prestación del servicio de tránsito y transporte terrestre automotor.

No obstante lo anterior, se puede advertir de los Planes de Acción de la Superintendencia de los años 2011 y 2012, que en lo que corresponde a la inspección y vigilancia de la infraestructura de transporte, se fijó como objetivo estratégico institucional **“Monitorear y evaluar el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad, seguridad y continuidad de la prestación del servicio público de transporte, e inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte”**, a partir de inspecciones técnicas y operativas, actualizaciones y requerimientos de acciones para mejorar el servicio en las carreteras, lo cual parece dejar de lado la “prevención”, la cual puede abordarse a partir de la supervisión de la gestión de infraestructura desde la misma estructuración de los procesos de contratación, de manera coordinada con entidades como el INVIAS y la ANI.

Otra función del organismo está contenida en lo preceptuado en el párrafo 3° del artículo 3° de la Ley 769 de 2002, donde se establece que la Superintendencia de Puertos y Transporte tiene la función de **vigilar y controlar a “Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo”**. Al respecto, el artículo 14 íbidem, le asigna la vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística.

De otro lado, el Decreto 2762 de 200158 en su artículo 7° se considera a la Superintendencia de Puertos y Transporte como autoridad competente para la **inspección, control y vigilancia** de la operación de los terminales de transporte, y **del desarrollo de programas de seguridad en la operación del transporte**.

Finalmente debe hacerse referencia a la función reglamentaria concedida a la Superintendencia en el párrafo del artículo 89 de la Ley 1450 de 2011, en el que se faculta a la Superintendencia de Puertos y Transporte para que en un plazo de 15 meses **expida la reglamentación de las características técnicas de los sistemas de seguridad documental que deberán implementar cada uno de los vigilados**, para que se garantice la legitimidad de esos certificados y se proteja al usuario de la falsificación, función sobre la cual fundamentó la expedición de la Resolución 0000-7034, con la cual se reglamentan las características técnicas de los sistemas de seguridad de los Centros de Reconocimiento de Conductores.

#### ➤ **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS**

Este Instituto, creado mediante el Decreto 2171 de 1992 “Por el cual se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte” como producto de la reestructuración del Fondo Vial Nacional, corresponde a un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, y tiene por objeto la **ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura** no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, **de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte**, conforme lo dispone el Decreto 2056 de 2003<sup>59</sup> en su artículo 1°.

Dentro de las funciones del INVÍAS relacionados específicamente con la seguridad vial se encuentran:

- **Elaborar** conjuntamente con el Ministerio de Transporte los **planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencias**, y demás obras que requiera la infraestructura de su competencia.
- **Adelantar investigaciones, estudios, y supervisar la ejecución de las obras** de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.
- **Asesorar y prestar apoyo técnico** a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias en las infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten.
- **Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura** de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso.

---

<sup>58</sup> Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

<sup>59</sup> Por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías, Invías

Para el cumplimiento de las anteriores funciones, en su estructura este Instituto presenta una Secretaria General Técnica de la cual hacen parte cinco Subdirecciones, entre las que es de destacar la Subdirección de Apoyo Técnico, a quien corresponde:

**Adelantar los estudios técnicos** necesarios para la ejecución de los planes, programas y proyectos del área técnica y **formular propuestas en materia de normas**, regulaciones y **promover la modernización de la infraestructura** a cargo del Instituto a efectos de favorecer la seguridad a los usuarios.

**Proponer la adopción de los manuales, normas y especificaciones técnicas** para la construcción, conservación y seguridad de la red de la infraestructura a cargo de la entidad y velar por su permanente actualización y aplicación.

Corresponde a las Subdirecciones de la Red Nacional de Carreteras y de la Red Terciaria y Férrea, **administrar integralmente los procesos de construcción, conservación, rehabilitación, operación, señalización, y de seguridad** de la infraestructura en las carreteras a su cargo.

De otro lado, se tiene el programa “Caminos para la prosperidad” previsto en el art. 91 de la Ley 1450 de 2011, Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014, para el mantenimiento y rehabilitación de la red vial terciaria, a través del cual el Gobierno Nacional da apoyo técnico y apalancamiento financiero para su conservación, pretendiendo la efectiva conservación de estas redes, dar accesibilidad y transitabilidad luego de la ola invernal, generar empleo en las regiones y priorizar las inversiones en dicha red. Se tienen programados \$1.8 billones para el cuatrienio, recursos con los cuales se busca intervenir cerca de 50.000 km.

Los requisitos exigidos en las contrataciones de este programa, relacionados con la seguridad vial y la preservación de la vida e integridad de los usuarios, son las especificaciones vigentes del INVÍAS lo cual incluye el Manual de Señalización adoptado mediante resolución 4577 de 2009.

Finalmente debe hacerse referencia al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, adoptado mediante la Resolución 1282 de 2012, donde se incluyeron estrategias para la implementación y ejecución del Plan en materia de infraestructura vial, las cuales vinculan la responsabilidad del INVÍAS:

1. Auditorías de seguridad vial
2. Intervención de puntos negros
3. Jerarquización de la red vial
4. Mejoras en la infraestructura vial
5. Normatividad para la infraestructura vial

Respecto de estas estrategias, el INVÍAS manifiesta que frente a la realización de Auditorías de seguridad vial no tiene prevista su ejecución ni dispone de recursos presupuestales para tal fin, por lo que han requerido la participación de la Corporación Fondo de Prevención Vial con el fin de que a través de ella se contraten dichas auditorías para los Corredores de Competitividad y Corredores Complementarios de Prosperidad, gestiones que dicha corporación viene adelantando.

Así mismo, sobre la “Intervención de puntos negros” resaltan que los registros estadísticos que produce el Instituto, son suministrados a la Agencia Nacional de Infraestructura para que los tengan en cuenta en la estructuración de las concesiones viales.

En cuanto a las “Mejoras en la infraestructura vial”, precisan que en materia de seguridad vial, el INVÍAS adelanta proyectos orientados a la “Dotación y adecuación de infraestructura para la seguridad vial”, y “Dotación de señales, construcción y mejoramiento de obras para seguridad vial”. Al respecto:

- Existe un “Programa de seguridad en carreteras Nacionales” creado en el año 2001, como una de las estrategias que a nivel macro fueron trazadas dentro del marco de la política de SEGURIDAD DEMOCRÁTICA, cuyos objetivos principales son garantizar el derecho a la libre circulación de personas por el territorio nacional, incentivar el intercambio comercial entre las Regiones, reactivar el turismo y permitir el transporte de pasajeros, carga y mercancías.

Este programa aunque prevé fortalecer y apoyar con recursos financieros y logísticos a las diferentes Autoridades y Entidades que tienen presencia sobre la infraestructura de transporte en las vías primarias de la Red Vial Nacional, para que éstas puedan garantizar condiciones de transitabilidad y seguridad a los usuarios, sus recursos vienen siendo enfocados hacia la prevención de acciones por parte de grupos subversivos y delincuencia, restando importancia a los componentes relacionados con las condiciones de la infraestructura, comportamiento humano, vehículos etc., situación consecuente con el hecho de que en las Resoluciones 3931 y 3966 del año 2000, donde se originan estos recursos como incrementos del valor de los peajes en vías concesionadas y no concesionadas, se previó que estos serían utilizados en programas tendientes a fortalecer la seguridad en las carreteras, sin precisar a qué tipo de seguridad referían, no obstante que en la parte motiva de las mismas se adujo que por la difícil situación de orden público se había disminuido el tránsito en las carreteras, lo cual hacía necesario reforzar la seguridad en las vías.

Los programas se remiten al DNP, Departamento Nacional de Planeación para que los apruebe. INVÍAS recibe periódicamente resultados agregados de todo el país, no de las vías.

Para el año 2013 este programa presenta un presupuesto de \$49.600 millones que se prevén invertir, según el Coordinador Administrativo y Financiero del programa, en “Renovación del parque automotor” de la fuerza policial que custodia las carreteras nacionales del país.

- De otro lado, el Instituto Nacional de Vías tiene el proyecto “Dotación de señales, construcción y mejoramiento de obras para seguridad vial” cuyo objeto es brindar a los usuarios de las carreteras a cargo de la Nación, los elementos de señalización horizontal y vertical y obras de seguridad vial que les permitan obtener adecuadas ayudas ópticas y sonoras en procura de lograr mayor seguridad en sus desplazamientos, minimizando los riesgos de accidentalidad.

Sin embargo, se advierte sobre este proyecto, que desde el año 2004 se viene presentando que de los recursos del presupuesto nacional que son solicitados para obras de señalización y seguridad vial para todas las carreteras nacionales a su cargo el DNP no da viabilidad a más del 10% del valor solicitado, por lo que siempre resultan notoriamente insuficientes, generando un rezago en el cumplimiento del objetivo del proyecto, año tras año.

Finalmente, en cuanto a la estrategia “Normatividad para la Seguridad Vial” cabe resaltar que al interior de estas Subdirecciones se han creado grupos de trabajo como el Grupo de Señalización y Seguridad Vial existente en la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras, quien deberá realizar la revisión de 11 manuales técnicos que en la actualidad el Ministerio de Transporte, con el apoyo de un consultor contratado por la Corporación Fondo de Prevención Vial para tal fin, se encuentra en proceso de elaboración, modificación y/o actualización, de los cuales el que está más avanzado es el Proyecto de Manual de Señalización, que se encuentra en traslado para comentarios y aportes en las diferentes entidades competentes.

## ➤ AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

La ANI es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, adscrita al Ministerio de Transporte, creada mediante el Decreto 4165 del 03 noviembre de 2011 “Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto de Concesiones INCO”.

Esta Agencia tiene por objeto **planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos** de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada -APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.

Aun cuando no hay mención expresa a la seguridad vial en sus funciones, varias funciones se entienden relacionadas con ella, a partir de la inclusión de condiciones de seguridad de la infraestructura en la estructuración de los proyectos y del ejercicio de controles de cumplimiento y calidad a las mismas:

- **Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos** de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública
- **Identificar y proponer, como resultado del análisis de viabilidad técnica, económica, financiera y legal, las modificaciones requeridas a los proyectos** de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, con la finalidad de asegurar condiciones apropiadas para el desarrollo de los mismos.
- **Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos** de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, de acuerdo con las condiciones contractuales.

Aun cuando esta Agencia fue concebida para lograr mayor eficiencia y eficacia en la administración de la infraestructura del país que la que venía ofreciendo el INCO, lo cual supone necesariamente que la “seguridad vial” debe ser un indicador principal, máxime que fue declarada como política de Estado, no fue referida en las funciones de alguna de las dependencias de su estructura administrativa, ni en su Plan de Acción, por lo tanto no presenta indicadores relacionados.

En efecto, su accionar se ha orientado a la verificación en los contratos de 1ª, 2ª y 3ª generación y a la inclusión en los contratos de un Anexo de especificaciones técnicas, tanto en la etapa de construcción como de operación relacionadas con la infraestructura vial; así como a la verificación del cumplimiento de los Manuales de Señalización vigentes al momento del otorgamiento de la concesión, lo cual, frente a las concesiones de 1ª y 2ª generación, ni siquiera previó el cumplimiento de las actualizaciones o modificaciones que se hicieren al Manual.

Por lo pronto, la Agencia se encuentra a la espera de los resultados de la aplicación de la metodología IRAP<sup>60</sup> en Colombia, el cual será un inventario del estado actual de las carreteras del país en materia de seguridad vial, priorizando los tramos de mayor riesgo que requieren intervención, a partir del cual esperan que haya lineamientos y/o políticas por parte del Ministerio de Transporte

En el caso de las concesiones de cuarta generación, se anuncian por la Agencia acciones orientadas a garantizar la seguridad de los usuarios, entre las cuales se encuentran la realización de auditorías de

---

<sup>60</sup> Programa Internacional de Evaluación de Carreteras

seguridad vial aplicando el Manual de Diseño Geométrico del INVÍAS, la realización de estudios de seguridad en cada corredor para identificar riesgos, amenazas y vulnerabilidad de la operación futura de la vía.

Finalmente respecto del “Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016”, el artículo 4° de la Resolución 1282 del MT, establece que la ANI deberá enfocar las correspondientes inversiones al desarrollo de los programas y proyectos contenidos en él, para lo cual adelantarán las gestiones administrativas y presupuestales necesarias con el fin de cumplir con las metas fijadas, sin embargo, se informa por la Agencia que solo será solicitada la apropiación de dichos recursos, en el Proyecto de Presupuesto de la Agencia para el año 2014.

En cuanto a las estrategias que allí se incluyeron para la implementación y ejecución del Plan en materia de infraestructura vial, las cuales vinculan la responsabilidad de la Agencia, en su mayoría no han sido desarrolladas por ésta, a la espera de regulación del Ministerio, y ni siquiera las auditorías viales se realizan por falta de un manual del Ministerio de Transporte para realizarlas. Ha entendido la Agencia que su responsabilidad frente al tema es subsidiaria, pues considera que es al Ministerio de Transporte a quien corresponde liderar la seguridad vial proporcionando las políticas en ésta materia.

Así, se tiene una Agencia Nacional de Infraestructura que no obstante ser el actor principal de la gestión de infraestructura vial en el país, a partir de su misma organización administrativa desestima la “seguridad vial” como política de estado, lo cual no le permite articularse debidamente con las políticas del Plan Nacional de Seguridad Vial en materia de Infraestructura, quedando rezagada frente a sus compromisos, bajo el sofisma de una falta de definición y regulación por parte de la cabeza del sector.

## **ACTORES PUBLICOS NACIONALES: ACTORES DE SECTORES RELACIONADOS**

### ➤ **MINISTERIO DE EDUCACIÓN**

La misión del Ministerio de educación es lograr una EDUCACIÓN DE CALIDAD, que forme mejores seres humanos, ciudadanos con valores éticos, competentes, respetuosos de lo público, que ejercen los derechos humanos, cumplen con sus deberes y conviven en paz. Una educación que genere oportunidades legítimas de progreso y prosperidad para ellos y para el país.

Establece la Ley 769 en su artículo 13 que para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.

De conformidad con el art. 2° del Decreto 5012 del 28 de diciembre de 2009, entre otras el Ministerio de Educación tiene las siguientes funciones:

- Formular la política nacional de educación, **regular y establecer los criterios y parámetros técnicos cualitativos que contribuyan al mejoramiento del acceso, calidad y equidad de la educación**, en la atención integral a la primera infancia y en todos sus niveles y modalidades.
- **Dictar las normas para la organización y los criterios pedagógicos y técnicos para la atención integral a la primera infancia y las diferentes modalidades de prestación del servicio educativo**, que orienten la educación en los niveles de preescolar, básica, media, superior y en la atención integral a la primera infancia.

- **Asesorar** a los Departamentos, Municipios y Distritos en los **aspectos relacionados con la educación**, de conformidad con los principios de subsidiaridad, en los términos que defina la ley.
- **Velar por el cumplimiento de la ley y los reglamentos que rigen** al Sector y sus actividades.

Frente a la importante misión que tiene el Ministerio de Educación Nacional, respecto de uno de los principales componentes de una política de seguridad vial, como lo es la educación vial, es necesario tener como primer referente la Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, pues allí se toman importantes decisiones que requieren de la concurrencia de dicho Ministerio.

Atendiendo las anteriores funciones, son claras las responsabilidades que le asigna la Ley 1503 de 2011 al MEN, con las siguientes disposiciones:

- **“ARTÍCULO 3o. EDUCACIÓN VIAL.** *La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados...”*

- **“ARTÍCULO 4o.** *Adiciónese un literal (i) al artículo 13 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:*

**Artículo 13. Objetivos comunes de todos los niveles.** *Es objetivo primordial de todos y cada uno de los niveles educativos el desarrollo integral de los educandos mediante acciones estructuradas encaminadas a:*

*i) El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social y con el apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.”*

- **“ARTÍCULO 5o.** *Adiciónese un literal (f) al artículo 14 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:*

**Artículo 14. Enseñanza obligatoria.** *En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatoria en los niveles de la educación preescolar, básica y media cumplir con:*

*f) El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para avaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.”*

- **ARTÍCULO 9o.** *Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:*

**Artículo 56. Obligatoriedad de la enseñanza.** *Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley.*

**PARÁGRAFO.** *Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las orientaciones y estrategias*



*pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.*

- **ARTÍCULO 10. Contenidos de los Programas de Educación Vial.** El Gobierno Nacional, mediante un trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud y Protección Social, con apoyo del Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, y otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en seguridad vial, desarrollarán los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal.

Parágrafo 3. Los programas marco para la enseñanza en educación vial serán implementados en todas las instituciones educativas públicas o privadas que ofrecen los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria en el período lectivo inmediatamente siguiente a la expedición de los programas de enseñanza en educación vial por parte del Gobierno Nacional. En materia de educación superior, el CESU, será el competente para determinar las políticas de bienestar universitario y de prevención vial.

De otro lado, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 dispone como una de las estrategias sobre el comportamiento humano la “Seguridad Vial”, de la cual hace responsables al Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Ministerio de Educación Nacional- Congreso de la República, disponiendo que uno de los recursos con que se debe contar son las atribuciones normativas del Ministerio de Educación Nacional para el establecimiento de planes y programas.

No obstante, considera este Ministerio que la descentralización de la educación en Colombia, por la autonomía de los entes territoriales, hacen muy difícil la aplicación de normas nacionales sobre el contenido de los currículos de las cátedras que se dictan en los colegios.

También advierten que frente a “Proyectos Educativos Transversales” como el de la educación vial, no hay guías adecuadas, ni los entes territoriales saben cómo desarrollarlos, ni el Ministerio tiene la capacidad operativa para llevarlos a todo el país. Al respecto, manifiestan que no tienen contenidos específicos para capacitar en educación vial, además que el material con que cuentan está más dirigido a los docentes que a los estudiantes, lo cual supone otra metodología y presentación, para hacer más agradable su recepción por lo menos para el sector infantil.

Finalmente, debe mencionarse que el Ministerio de Educación hizo un préstamo BID para competencia ciudadana por doce millones de dólares. Dentro de este proyecto se va a trabajar el desarrollo de comportamientos en la vía.

## ➤ **MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO**

El artículo 3º de la Ley 155 de 1959 establece que corresponde al Gobierno Nacional intervenir en la fijación de normas sobre calidad de los productos, con miras a defender el interés de los consumidores y el artículo 78 de la Constitución Política de Colombia, dispone que serán responsables, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuario

Así, de conformidad con el artículo 7º del Decreto 2269 de 1993 “Por el cual se organiza el sistema nacional de normalización, certificación y metrología”, los productos sometidos al cumplimiento de una norma técnica colombiana obligatoria o un reglamento técnico, deben cumplir con éstos independientemente que se produzcan en Colombia o se importen.

En efecto, el Decreto Ley 210 de 2003 “Por el cual se determinan los objetivos y la estructura orgánica del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y se dictan otras disposiciones” en el numeral 4º del artículo 2º, determinó que es función del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo la formulación y adopción de políticas para la regulación del mercado, la normalización, calidad y protección del consumidor, entre otras; y en el numeral 7º del artículo 28º, dispuso dentro de las funciones que debe cumplir la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo la coordinación a nivel nacional de la elaboración de los reglamentos técnicos que se requieran para la defensa de los objetivos legítimos del país, así como de aquellos reglamentos técnicos que no correspondan a una entidad o autoridad diferente, verificando que mediante la elaboración y expedición de reglamentos técnicos, no se creen obstáculos innecesarios al Comercio.

Es así como con fundamento en la anterior función se han expedido reglamentos técnicos respecto de componentes o autopartes de los vehículos directamente relacionados con la seguridad vial, en tanto su inobservancia constituye riesgo inminente para la seguridad del vehículo, la protección de la vida y la salud humana.

- ✓ RESOLUCION 322 de 2002 del Min. Comercio, Industria y Turismo. Por la cual se expide el Reglamento Técnico para **acristalamientos de seguridad** que se fabriquen o importen o comercialicen para uso en vehículos automotores y sus remolques, que circulen en Colombia (Modificada parcialmente por las Resoluciones 935 y 1289 de 2008).
- ✓ RESOLUCIÓN 481 de 2009 del Min. Comercio, Industria y Turismo. Por la cual se expide el Reglamento Técnico para **llantas neumáticas** que se fabriquen, importen o se reencauchen y se comercialicen para uso en vehículos automotores y sus remolques. (Modificada parcialmente por las Resoluciones 230 de 2010 y 2899 de 2011).
- ✓ RESOLUCIÓN 1949 de 2009 del Min. Comercio, Industria y Turismo. Por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a **cinturones de seguridad** para uso en vehículos automotores, que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia.
- ✓ RESOLUCIÓN 4983 de 2011 del Min. Comercio, Industria y Turismo. “Por la cual se expide el reglamento técnico aplicable a **sistemas de frenos o sus componentes** para uso en vehículos automotores o en sus remolques, que se importen o se fabriquen nacionalmente para su uso o comercialización en Colombia”.

## ➤ SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

La Superintendencia de Industria y Comercio es un organismo adscrito al Ministerio de Comercio Industria y Turismo, entre cuyas principales funciones se encuentran la de velar por la observancia de las disposiciones sobre protección al consumidor y la de establecer, dirigir y vigilar los programas nacionales de control industrial de calidad, pesas, medidas y metrología.

En materia de seguridad vial, esta Entidad tiene especiales funciones de supervisión, control y vigilancia al cumplimiento de reglamentos técnicos por parte de fabricantes, importadores, productores y comercializadores de bienes, entre otros, vehículos y componentes o autopartes de los mismos. Para el efecto se puede hacer mención a tres disposiciones en las que de manera expresa se radica en la SIC dicha función:

- **Decreto 2269 de 1993 “Por el cual se organiza el sistema nacional de normalización, certificación y metrología”**

**“Artículo 36.** *Corresponde a la Superintendencia de Industria y Comercio realizar visitas de supervisión para comprobar el cumplimiento de este Decreto y sus reglamentos técnicos, e imponer las sanciones que se señalan por su violación.*

*La supervisión, control y vigilancia se ejercerá sobre los organismos de certificación e inspección, los laboratorios de pruebas y ensayos y los laboratorios de metrología acreditados y sobre las autoridades, empresas o personas que prestan los servicios públicos domiciliarios de acueducto, energía eléctrica y gas natural. Así mismo, sobre los productores o importadores de bienes y servicios, sometidos al cumplimiento de reglamentos técnicos o normas técnicas obligatorias.”*

➤ **Decreto 3273 de 2008 “Por el cual se dictan las medidas aplicables a las importaciones de productos sujetos al cumplimiento de reglamentos técnicos”**

**“Artículo 3.** *La Superintendencia de Industria y Comercio programará y ejecutará campañas de vigilancia y control de vehículos tanto nacionales como importados que estén bajo el cumplimiento de reglamentos técnicos. También adelantará individualmente o con el Regulador respectivo, programas de capacitación sobre el cumplimiento de los reglamentos técnicos que se hayan expedido”*

➤ **Decreto 4886 de 2011 “Por medio del cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Industria y Comercio, se determinan las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones**

**“Artículo 15. Funciones de la Dirección de Investigaciones para el Control y Verificación de Reglamentos Técnicos y Metrología Legal.** *Son funciones de la Dirección Investigaciones para el Control y Verificación de Reglamentos Técnicos y Metrología Legal:*

*2. Adelantar las investigaciones administrativas a los fabricantes, importadores, productores y comercializadores de bienes y servicios sujetos al cumplimiento de reglamentos técnicos cuyo control y vigilancia le haya sido asignado a la Superintendencia de Industria y Comercio, e imponer las medidas y sanciones que correspondan de acuerdo con la ley, así como por incumplimiento por parte de los organismos evaluadores de la conformidad de reglamentos técnicos, de los deberes y obligaciones que les son propios.”*

➤ **MINISTERIO DE SALUD**

Este Ministerio, cuyas funciones están previstas en el Decreto 4107 de 2011, tiene como misión dirigir el sistema de salud y protección social en salud, a través de políticas de promoción de la salud, la prevención, el tratamiento y la rehabilitación de la enfermedad y el aseguramiento, así como la coordinación intersectorial para el desarrollo de políticas sobre los determinantes en salud; con el fin de contribuir al mejoramiento de la salud de los habitantes de Colombia.

Entre sus funciones están la de **“Formular la política, dirigir, orientar, adoptar y evaluar la ejecución, planes, programas y proyectos del Gobierno Nacional en materia de salud, salud pública, riesgos profesionales, y de control de los riesgos provenientes de enfermedades comunes, ambientales, sanitarias y psicosociales, que afecten a las personas, grupos, familias o comunidades.”** Y la de **“Dirigir y orientar el sistema de vigilancia en salud pública”**.

Así, conforme a estas funciones y lo establecido en el artículo 33 de la Ley 1122 de 2007<sup>61</sup> le corresponde al Gobierno Nacional, definir cada cuatro años el Plan Nacional de Salud Pública, el cual debe incluir:

1. Las **prioridades, objetivos, metas y estrategias en salud**, en coherencia con los indicadores de situación de salud, las políticas de salud nacionales, los tratados y convenios internacionales suscritos por el país y las políticas sociales transversales de otros sectores.
2. Las **responsabilidades en salud pública a cargo de la Nación, de las entidades territoriales, y de todos los actores del Sistema** General de Seguridad Social en Salud.

Al respecto, cabe mencionar que el último PNSP fue el adoptado mediante Decreto 3039 de 2007 del Ministerio de la Protección Social para el periodo 2007-2010, y que allí se incluyó como política para disminuir los riesgos frente a las enfermedades crónicas no transmisibles, como la accidentalidad vial, el fomento de estrategias intersectoriales para mejorar la seguridad vial en áreas rurales y urbanas.

No obstante, en materia de prevención vial se aceptan muchas deficiencias por parte del Ministerio, y se dice que la seguridad vial no ha tenido trascendencia en el Ministerio de Salud, que hay una limitada capacidad de gestión en el sistema de salud del país y que el Ministerio no ha destinado recursos a investigar, ejercer la función de coordinación e impulsar la educación en el tema de seguridad vial.

Conforme el Presupuesto del cuatrienio, previsto en el Plan Estratégico del Ministerio 2011-2014, se tiene previsto inversión en Prevención, control y vigilancia en salud pública (MPS) por \$47.571.129.364.

De otro lado, de conformidad con el artículo 113 parágrafo 1° del Decreto 019 de 2012, corresponde al Ministerio de Salud y Protección Social definir anualmente el porcentaje de la prima del SOAT para el cubrimiento de la totalidad de los gastos asociados al reconocimiento de las indemnizaciones por accidentes de tránsito.

Finalmente, de conformidad con el artículo 218 de la Ley 100 de 1993<sup>62</sup>, reglamentado por el Decreto 1283 de 1996<sup>63</sup>, el Fondo de Solidaridad y Garantía, FOSYGA, es una cuenta adscrita al Ministerio de Salud, manejada por encargo fiduciario, compuesta por cuatro subcuentas, entre las que se encuentra la de "Seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito". El sistema de información de cada una de estas subcuentas es de propiedad exclusiva del Ministerio de Salud.

## ➤ INSTITUTO NACIONAL DE SALUD

El Instituto Nacional de Salud, INS, es un Instituto Científico y Técnico adscrito al Ministerio de la Protección Social, creado mediante el Decreto 1049 de 1995, cuya naturaleza y funciones actuales se encuentran previstas en el Decreto 4109 de 2011<sup>64</sup>, que tiene por función principal **vigilar la salud pública** de la población Colombiana para **contribuir mediante información útil y oportuna a la toma de decisiones**, fortaleciendo la capacidad técnica y operativa de las entidades territoriales de salud para la identificación y atención inmediata de eventos.

---

<sup>61</sup> Por la cual se hacen algunas modificaciones en el Sistema General de Seguridad Social en Salud y se dictan otras disposiciones

<sup>62</sup> Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones

<sup>63</sup> Por el cual se reglamenta el funcionamiento del Fondo de Solidaridad y Garantía del Sistema General de Seguridad Social en Salud

<sup>64</sup> Por el cual se cambia la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Salud - INS y se determina su objeto y estructura

Entendiendo que la accidentalidad vial es considerada un problema de salud pública, son varias de las funciones de este Instituto que se relacionan la prevención, información, vigilancia y control de la accidentalidad vial:

- **Dirigir, diseñar y desarrollar** investigaciones epidemiológicas, experimentales y de desarrollo tecnológico, de acuerdo con las necesidades y las políticas en materia de salud pública, para la comprensión, prevención, diagnóstico y tratamiento de las enfermedades, de conformidad con las competencias asignadas al Instituto.
- **Promover, coordinar, dirigir y realizar** estudios e investigaciones destinadas a evaluar la eficiencia de las intervenciones para mejorar la salud pública, en el marco de las competencias de la entidad.
- **Participar en la planeación, desarrollo y coordinación** de los sistemas de información en salud pública, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, las entidades territoriales y demás entidades del sistema de salud.
- **Formular, proponer y controlar**, en el marco de sus competencias, la ejecución de programas de prevención, promoción y protección de la salud pública.
- **Coordinar y articular**, en el ámbito de sus competencias, las acciones de evaluación, superación y mitigación de los riesgos que afecten la salud pública, con las entidades nacionales y territoriales.

Hace parte el Instituto del Sistema de Vigilancia en Salud Pública -SIVIGILA-, creado por el Ministerio de Salud mediante Decreto 3518 de 2006, para la provisión de información sobre la dinámica de los eventos que afectan la salud de la población, con el fin de orientar las políticas y la planificación en salud pública; tomar las decisiones para la prevención y control de enfermedades y factores de riesgo en salud; optimizar el seguimiento y evaluación de las intervenciones; racionalizar y optimizar los recursos disponibles y lograr la efectividad de las acciones en esta materia.

Se tiene información que la “accidentalidad de tránsito”, será un nuevo evento para vigilar en salud pública, para el efecto se está implementando el “Sistema de vigilancia de accidentes de tránsito”, el cual debe estar listo para finales del año 2013. Sin embargo, se toma cinco años aproximadamente consolidar un sistema de información y el de accidentalidad de tránsito aún no ha comenzado

#### ➤ **INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES**

El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses se encuentra adscrito a la Fiscalía General de la Nación, como establecimiento público del nacional. Este Instituto de carácter técnico-científico, cuyas funciones están previstas en el Decreto 261 de 2000, dirige y controla el sistema de Medicina Legal y Ciencias Forenses en Colombia, teniendo como objetivo fundamental prestar servicios forenses a la comunidad para apoyar técnica y científicamente la administración de justicia.

Entre sus funciones, se tienen algunas relacionadas con la seguridad vial en particular:

**Prestar servicios médico-legales y de ciencias forenses** que sean solicitados por los Fiscales, Jueces, Policía Judicial, Defensoría del Pueblo y **demás autoridades competentes** en todo el territorio nacional.

**Definir los reglamentos técnicos** que deben cumplir los distintos organismos y personas que realicen funciones periciales asociadas con medicina legal, ciencias forenses y ejercer control sobre su desarrollo y cumplimiento

**Divulgar los resultados de las investigaciones, avances científicos**, desarrollo de las prácticas forenses y demás información del Instituto considerada de interés para la comunidad en general.

En tal sentido, esta institución desempeña funciones de vital importancia no solo para la estructuración de la política de prevención vial sino para el ejercicio de las funciones de vigilancia y control al cumplimiento de las normas de tránsito que desempeña la DITRA y los Organismos de Tránsito. Al respecto, fue este Instituto actor principal en la redacción de la Ley 1548 de 2012 “Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones”, y que mediante la Resolución 414 de 2002, aclarada por la Resolución 453 de 2002, el Instituto de Medicina Legal fijó los parámetros científicos y técnicos relacionados con el examen de embriaguez y alcoholemia.

Este Instituto periódicamente reporta al Ministerio de Transportes información epidemiológica sobre muertos y morbilidad (lesionados) en accidentes de tránsito, también reportan al Ministerio de Transportes la parte de mortalidad y de lesiones de manera geo-referenciada, y están haciendo un trabajo para relacionar datos de accidentes con dictámenes de embriaguez.

El Ministerio de Transporte trabaja mancomunadamente con las cifras de accidentalidad de la Policía Nacional y del Instituto de Medicina Legal

Finalmente, es de mencionar que desde hace varios años el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, realiza la publicación “*Forensis: Datos para la Vida*”, la cual aporta información y análisis de vital importancia sobre morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito, insumo importante para construir la política pública de prevención vial en el país.

#### ➤ **DANE**

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE -, es la entidad colombiana responsable de la planeación, levantamiento, procesamiento, análisis y difusión de las estadísticas oficiales, teniendo por objeto garantizar la producción, disponibilidad y calidad de la información estadística estratégica y dirigir, planear, ejecutar, coordinar, regular, así como evaluar la producción y difusión de información oficial básica

Sus funciones actuales se encuentran establecidas en el Decreto 262 de 2004<sup>65</sup>.

En materia de seguridad vial, la fuente primaria para las estadísticas oficiales de siniestros de tránsito es el Certificado de Defunción, es por ello que solo publica estadísticas de mortalidad y la fuente es Medicina Legal

En materia de transporte, manejan estadísticas sobre:

- El parque automotor, desagregado entre particular, público, de carga, de pasajeros etc.
- Cuántos automotores entran en circulación cada año, en algunos casos por ciudades.

---

<sup>65</sup> Por el cual se modifica la estructura del Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE y se dictan otras disposiciones

- Cuántas personas tienen motos. Se basan en la encuesta de calidad de vida.

Sobre el tema de vías y de desarrollo vial tienen indicadores de obras civiles, especialmente desde el punto de vista de la inversión.

En cuanto a la seguridad vial, teniendo por fuente la información del Instituto de Medicina Legal, manejan estadísticas sobre mortalidad x accidentalidad, en la que se puede observar la tipología del vehículo, el afectado y la vía del accidente. También manejan estadísticas de sancionados por no llevar puesto el cinturón de seguridad

El DANE ejerce también la función de Certificación de Operaciones Estadísticas. Pueden colaborar con la Agencia y el Observatorio en estos temas. El DANE está dispuesto a participar en un proceso de certificación de un sistema de indicadores sobre seguridad vial.

Según la Ley del Plan de Desarrollo 2010-2014, en el Título III de las Bases, sobre “Crecimiento sostenible y competitividad”, la información que alimente los análisis del observatorio de seguridad vial deberá provenir principalmente del RUNT y del Instituto de Medicina Legal, o de todos los organismos de tránsito, **debiendo ser el DANE quien la consolide**, permitiendo su consulta.

## ACTORES PÚBLICOS TERRITORIALES

### ➤ MUNICIPIOS

De conformidad con el artículo 311 de la carta política, es el municipio la entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado, y le corresponde **prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio**, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Ya en el orden legal, debe establecerse en primer lugar que de conformidad con el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, los Alcaldes son autoridades de tránsito, y en tal sentido conforme lo dispone el artículo 7° ibídem, deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Así mismo, establece el mencionado código en el párrafo 3° de su artículo 6° que los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deben expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

En materia de recursos, el artículo 160, establece que el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas

La Ley 1083 de 2006<sup>66</sup> en el artículo 2° dispone que *“Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de*

---

66 Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre Planeación Urbana sostenible y se dictan otras disposiciones

prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Los Planes de Movilidad deberán:

*a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte.*

*e) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas;*

Finalmente, se debe hacer referencia a la Resolución 1282 de 2012 “Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016”, pues en su artículo 5°, impone a los municipios y los distritos hacer sus propios Planes de Seguridad Vial, con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

#### ➤ **DEPARTAMENTOS**

De conformidad con el art. 298 constitucional, la misión de los departamentos es ejercer funciones administrativas, de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios que determinen la Constitución y las leyes.

Al igual que los municipios, de conformidad con el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, los Gobernadores son autoridades de tránsito, y en tal sentido conforme lo dispone el artículo 7° íbidem, deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Así mismo, la Resolución 1282 de 2012 “Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016”, pues en su artículo 5°, impone a los departamentos hacer sus propios Planes de Seguridad Vial, con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

#### ➤ **ORGANISMOS DE TRANSITO**

Constituyen los Organismos de Tránsito, un actor primordial para cualquier política de seguridad vial atendiendo sus funciones de regulación normativa, control operativo, gestión administrativa, supervisión y disminución de la accidentalidad en el marco del ordenamiento jurídico vigente.

Son definidos los Organismos de tránsito por la Ley 769 de 2002, como unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Luego del Ministerio de Transporte y de los gobernantes departamentales y municipales, son los organismos de tránsito quienes vienen en orden de autoridad de tránsito. En tal razón también tendrán a cargo velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, teniendo para el efecto funciones de carácter regulatorio y sancionatorio.



Conforme el artículo 6° del citado Código, son organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;*
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;*
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;*
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;*
- e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito*

Así mismo, conforme al artículo 17 íbidem, corresponde a los organismos de tránsito el otorgamiento de la licencia de conducción a quien cumpla con todos los requisitos descritos en dicho código.

De conformidad con los arts. 119 y 120 es potestad de las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos, y colocar reductores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad.

De otro lado, de conformidad con el artículo 10B de la Ley 1005 de 2006<sup>67</sup>, los Organismos de Tránsito y la Policía de Carreteras están obligados a reportar todos los accidentes de tránsito que ocurran en Colombia, al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en un plazo no mayor de 24 horas, después de ocurrido el hecho.

Finalmente, con base en lo señalado en la Resolución 11268 del 6 de diciembre de 2012<sup>68</sup>, los Organismos de Tránsito, deben estar al día en la información de accidentalidad de los años 2011 y 2012 antes del 15 de febrero del año en curso, con el fin de poder hacer la respectiva migración -del consolidado de la base de datos del Ministerio de Transporte al Sistema RUNT.

## ➤ **TERMINALES DE TRANSPORTE**

De conformidad con el Decreto 2762 de 2001, con el cual se reglamenta su creación, habilitación, homologación y operación, se entiende por terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera al conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad.

De otro lado, establece este Decreto en su artículo 12 la función del Ministerio de Transporte de fijar las tasas de uso que deben cobrar los terminales de transporte terrestre, autorizados por este, a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los mismos, entre cuyos componentes hay una suma para el desarrollo de los programas atinentes a la seguridad:

---

<sup>67</sup> Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002

<sup>68</sup> Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), su Manual de diligenciamiento y se dictan otras disposiciones'

**“Artículo 12. Fijación.** El Ministerio de Transporte mediante resolución y teniendo en cuenta, la clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido, fijará las tasas de uso que deben cobrar los terminales de transporte terrestre, autorizados por este, a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los mismos, la cual se compone de dos partes: una suma que se destinará al desarrollo de los programas atinentes a la seguridad definidos en el numeral 8 del artículo 13 del presente decreto la cual será recaudada por los Terminales de Transporte y transferida íntegramente a la entidad administradora de los mencionados programas y la otra parte restante ingresará a la Empresa Terminal de Transporte.”

Posteriormente en el artículo 13 íbidem se disponen las obligaciones de las empresas terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, destacándose frente a la seguridad vial las siguientes:

*“6. Permitir al interior del terminal, el desempeño de sus funciones a las autoridades de transporte y tránsito respecto del control de la operación en general de la actividad transportadora.*

*8. Con fundamento en el artículo 2º de la Ley 336 de 1996 y en consonancia con los programas de seguridad que implemente el Ministerio de Transporte, las empresas terminales de transporte actualmente en operación, deberán **disponer** dentro de un plazo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de vigencia del presente Decreto, **dentro de las instalaciones físicas de cada terminal de transporte, los equipos, el personal idóneo y un área suficiente** para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y **practicar la prueba de alcoholimetría** a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo terminal. Para el desarrollo de estos programas se contará con los recursos previstos en el artículo 12 del presente decreto, los cuales se manejarán de manera coordinada y organizada entre las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los terminales, o a través de sus agremiaciones y los terminales de transporte en su conjunto.”*

## ENTIDADES PRIVADAS

### ➤ CORPORACIÓN FONDO DE PREVENCIÓN VIAL

El Fondo de Prevención Vial fue creado por la Ley 100 de 1993 mediante el artículo 244 señalando que “Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, destinarán el 3.0 por ciento de las primas que recauden anualmente a la constitución de un fondo administrado por ellas para la realización conjunta de campañas de prevención vial nacional, en coordinación con las entidades estatales que adelanten programas en tal sentido.”

El Decreto 3990 de 2007 en su Artículo 9º establece “Los recursos equivalentes al tres por ciento (3%) de las primas que anualmente recaudan las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, conformarán un fondo privado que se manejará por encargo fiduciario y con un consejo de administración en el cual tendrá cabida un representante del Ministerio de la Protección Social, para campañas de prevención vial nacional tales como el control al exceso de velocidad, control al consumo de alcohol y estupefacientes, promoción del uso de cinturones de seguridad, entre otras”

No obstante lo anterior el Fondo carecía de Personería Jurídica, lo que dificultaba su administración conjunta por parte de las compañías de seguros. Por esta razón en documento privado el 29 de abril de

2009, adicionado mediante documento del 12 de noviembre de 2009, emitidos por los miembros, las Compañías de Seguro crearon la entidad denominada Corporación Civil para la Administración del Fondo de Prevención Vial cuyo objeto es la administración del Fondo Prevención Vial.

El objetivo de la Corporación es procurar la reducción de la accidentalidad vial y sus niveles de mortalidad y severidad, a través de su entendimiento detallado y la realización de campañas de prevención, control, educación y persuasión. Estas campañas se entienden como el conjunto de actos o esfuerzos de índole diversa que se aplican a un fin determinado.

No obstante, su objeto preciso, posiblemente por los espacios que ha dejado el estado frente a su responsabilidad en materia de seguridad vial, aunado al hecho de que este Fondo viene considerando que su objeto no es preciso y en el cabe todo lo que entiendan como “prevención vial” ha incursionado en áreas de regulación, vigilancia y control y educación vial, situación que no obstante desdibuja su objeto de creación, ha venido siendo legitimada en algunos casos por el mismo legislador.

Entro otros se puede mencionar:

- Mediante Resolución 1283 de 30 de Marzo de 2012 del Ministerio de Transporte, se crea el Comité de Seguimiento y Evaluación de la implementación del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras en Colombia (Proyecto IRAP – Colombia), en virtud del Convenio de Cooperación y Asistencia Técnica, suscrito por la Corporación Civil para la Administración del Fondo de Prevención Vial y el International Road Assessment Programme (IRAP). Este convenio tiene por objeto dar aplicación a la Metodología de Evaluación de la Seguridad Vial desarrollada por dicho organismo, para permitir calificar aproximadamente once mil quinientos kilómetros (11.500 km) de la Red Vial Nacional y así poder formular las propuestas de mejora para la infraestructura.
- La elaboración del Programa “Manejo Integral del Tránsito de Motocicletas”, está siendo efectuado directamente por el Ministerio, liderada por la Dirección de Tránsito y Transporte y la Corporación Fondo de Prevención Vial está adelantando unos estudios técnicos que contribuirán para la definición final del programa de estándares para la seguridad vial.
- En la implementación de la Ley 1503 de 2011 están como responsables los Ministerios de Educación, de Transporte, Salud y Protección Social con el apoyo del Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces.
- En la Ley 1503 de 2011 arts. 4° y 10°, se estableció que el Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media, así como en la educación formal.

## ➤ **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS -SIMIT**

La Federación Colombiana de Municipios es una persona jurídica sin ánimo de lucro, de naturaleza asociativa y de carácter gremial, que se rige por el derecho privado, organizada con base en la libertad de asociación prevista en el artículo 38 de la Constitución Política. A ella pertenecen por derecho propio todos los municipios, distritos y asociaciones de municipios del país y tiene como finalidad la defensa de sus intereses. La FCM recibió a través de la ley 769 de Noviembre de 2002, artículo 10°, la autorización para la implementación y mantenimiento de SIMIT.

**“Artículo 10. Sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito.** Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.

**Artículo 11. Características de la información de los registros.** Toda la información contenida en el sistema integrado de la información SIMIT, será de carácter público.

*Las características, el montaje, la operación y actualización de la información del sistema, serán determinadas por la Federación Colombiana de Municipios, la cual dispondrá de un plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez, por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para poner en funcionamiento el sistema integrado de información SIMIT.*

*Una vez implementado el sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), la Federación Colombiana de Municipios entregará la información al Ministerio de Transporte para que sea incorporada al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.”*

## **OTROS ACTORES**

### ➤ **COMISIÓN INTERSECTORIAL DE SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS**

De acuerdo con el Artículo 45.de la Ley 489 de 1998 “Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades de orden”, el Gobierno Nacional tiene la facultad de crear comisiones intersectoriales con el fin de coordinar y orientar la ejecución de ciertas funciones y servicios públicos, cuando por mandato legal o en razón de sus características, estén a cargo de dos o más ministerios, departamentos administrativos o entidades descentralizadas, sin menoscabo de las competencias específicas de cada cual.

Fue así como el Gobierno Nacional mediante el Decreto 29 de 2002 creó la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, con fundamento en las normas relativas al transporte, competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales.

La Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras se creó como organismo dirigido a la coordinación y orientación superior de materias relacionadas con la seguridad en las carreteras. El decreto 29 del 14 de febrero de 2002 fue modificado mediante el decreto 3680 del 17 de septiembre de 2007, en dos artículos, los que se refieren a la conformación y a las funciones de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.

En relación con la integración dispone que la conformen los Ministros de Transporte, Interior y de Justicia, Defensa Nacional, Educación Nacional y Protección Social. Igualmente por el Director del Instituto Nacional de Vías y el Gerente del Instituto Nacional de Concesiones, actual Agencia Nacional de Infraestructura. La Comisión la preside el Ministro de Transporte, y este como los demás Ministros sólo pueden delegar la participación en los Viceministros. La Comisión puede invitar a sus deliberaciones a los funcionarios públicos, particulares o representantes del sector.

En cuanto a las funciones de la Comisión el Decreto 3680 de 2007, establece que debe servir de espacio para la coordinación y orientación de políticas, planes, programas y propuestas que contribuyan a garantizar en las carreteras la seguridad vial, el orden público, la libre circulación de personas y vehículos y el diseño de estrategias, de prevención y reacción frente a situaciones que afecten la seguridad y la salud de los usuarios.

Debe promover interinstitucionalmente programas y acciones orientadas al tratamiento integral de la problemática de la accidentalidad vial, de conformidad con las responsabilidades de las instancias participantes y niveles jurisdiccionales. Así como promover programas para obtener y administrar recursos humanos, financieros e interinstitucionales para la gestión de la seguridad vial.

En relación con las competencias de las instancias participantes, es responsable de adoptar articuladamente estrategias y medidas estructurales con el objetivo de garantizar la seguridad vial, el orden público y la libre circulación de los usuarios de las carreteras y su mejor atención ante la ocurrencia de accidentes de tránsito o de situaciones atentatorias de tales derechos. Así mismo, frente a la participación ciudadana le compete establecer articuladamente planes, estrategias, políticas y programas que potencialicen el ejercicio de actividades de apoyo a las medidas para la seguridad en las carreteras y los planes de seguridad vial.

El numeral 4 del artículo 3° del Decreto número 29 de 2002, modificado por el artículo 2° del Decreto número 3680 de 2007 establece como función de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras la aprobación del Plan Nacional de Seguridad Vial;

Es importante señalar que Seguridad en las Carreteras estará a cargo del Ministerio de Transporte, que debe convocar a las reuniones de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, elaborar y suscribir las actas de las reuniones que efectúe la Comisión y mantener su archivo. Además le corresponde hacer seguimiento a la implementación de las recomendaciones de aquella.

El Ministerio de Transporte es el señalado por la norma, para ejercer la coordinación interinstitucional que se requiera, no sólo para el seguimiento sino para la implementación de las recomendaciones de la Comisión. Debe puntualizarse que las entidades que hacen parte de la misma ejercerán sus competencias sin sujeción a aprobaciones o autorizaciones previas de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.

#### ➤ **COMITÉ DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA INTERNACIONAL DE EVALUACIÓN DE CARRETERAS EN COLOMBIA (PROYECTO IRAP – COLOMBIA)**

La Resolución 1283 del 30 de marzo de 2012 crea el Comité, el cual está conformado por:

- El Viceministro(a) de Transporte del Ministerio del Transporte o su delegado(a).
- El Viceministro(a) de Infraestructura del Ministerio del Transporte o su delegado(a).
- El Director(a) del Instituto Nacional de Vías o su delegado(a).
- El Secretario(a) General Técnico del Invías.
- El Presidente(a) de la Agencia Nacional de Infraestructura o su delegado(a).
- El Subdirector(a) de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- El Superintendente de Puertos y Transporte o su delegado(a).

- El Director(a) Ejecutivo(a) de la Corporación Fondo de Prevención Vial o su delegado(a).
- Un asesor del Despacho del Ministro de Transporte, designado por este.

El Comité estará presidido por el Viceministro de Transporte del Ministerio de Transporte o su delegado y la Secretaría del Comité será ejercida por la persona que designe el Comité.

Este proyecto se desarrolla a través de un convenio de cooperación y asistencia técnica suscrito entre la Corporación Civil para la Administración del Fondo de Prevención Vial y el IRAP. Este convenio tiene por objeto dar aplicación a la Metodología de Evaluación de la Seguridad Vial desarrollada por dicho organismo, para permitir calificar aproximadamente once mil quinientos kilómetros (11.500 km) de la Red Vial Nacional y así poder formular las propuestas de mejora para la infraestructura.

Las Funciones del Comité con relación al proyecto IRAP-Colombia, de acuerdo con la resolución incluyen: Adelantar las labores necesarias para efectuar la coordinación interinstitucional para el adecuado desarrollo del proyecto, realizar tareas de seguimiento de las actividades del proyecto, analizar y discutir los avances y resultados, presentar informes trimestrales al Ministro de Transporte sobre el avance y las metas obtenidas, apoyar la recopilación de información complementaria y apoyar campañas de divulgación del proyecto, de sus resultados e implementación de recomendaciones.

#### ➤ **CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE–CONSET**

Este Comité creado por la Ley 336 de 1996, está previsto para que asesore al Gobierno Nacional para la adopción de políticas frente a la seguridad del transporte, y le haga recomendaciones para la prevención de accidentes.

*“Artículo 40.-Créase el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte, CONSET, integrado por (5) miembros designados para un período de dos (2) años por el Presidente de la República. La composición del consejo deberá representar a los distintos modos de transporte que operen en el país.*

*Artículo 41.-El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte, CONSET, es un organismo asesor del Gobierno Nacional, tendrá como funciones:*

1. *Recomendar políticas para la seguridad de todos los modos de transporte.*
2. *Formular recomendaciones técnicas que prevengan la ocurrencia de accidentes.*
3. *Estudiar y analizar los accidentes que ocurran en la actividad del transporte sometidos a su consideración por el Gobierno Nacional, para determinar la causa y las circunstancias relevantes de los mismos.”*

Mediante Decreto 1042 de 1998, se reglamentó la conformación y funcionamiento de este Consejo, sin embargo, por su carácter meramente asesor y carecer de autoridad para tomar decisiones con fuerza vinculante, lo volvieron un organismo inoperante al que no se acude hace ya varios años.

La anterior situación, que se presenta frente a este Consejo, se pone en evidencia por el Consejo de Estado en fallo del 26 de febrero de 2009, radicado 11001-03-24-000-2005-00089-01, en donde manifiesta:

*“...Finalmente, la Sala encuentra que es jurídicamente irrelevante el hecho de que al expedirse la Resolución 4110 del 29 de diciembre de 2004, el señor Ministro de Transporte haya omitido la*

*consulta que según el demandante ha debido formular ante el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte - CONSET -, pues aunque los artículos 40 y 41 de la Ley 336 de 1996, le asignan a este último la función de emitir "recomendaciones" en esa materia, no existe ningún dispositivo legal que obligue al titular de esa cartera ministerial a elevar una solicitud de concepto o recomendación ante dicho Consejo, ni mucho menos que sus apreciaciones deban ser tenidas en cuenta de manera imperativa."*

*"...el Consejo anteriormente mencionado es de carácter meramente asesor y en tal virtud, no tiene asignada la función de intervenir en la adopción de todas aquellas decisiones que sean de competencia del Ministro de Transporte, ni la autoridad necesaria para imponerle sus criterios o apreciaciones. A fortiori mal puede pretenderse que la consulta de sus opiniones esté llamada a condicionar el ejercicio de las funciones regulatorias y sancionatorias que el Código Nacional de Transporte le asigna al Ministro del ramo. En otras palabras, la emisión de recomendaciones por parte de dicho Consejo asesor, está sujeta a que el Ministro de Transporte, por estrictas razones de necesidad, oportunidad y conveniencia libremente apreciadas por su Despacho, decida solicitarla, pues es indiscutible que estamos haciendo referencia a un organismo de apoyo que desde el punto de vista jurídico no ejerce atribuciones de naturaleza jerárquica llamadas a condicionar, determinar o limitar, con fuerza vinculante, el ejercicio de las atribuciones que la ley le asigna al Ministro de Transporte."*

### ANEXO 3: MAPA DE ACTORES

	POLITICA Y REGULACION	PREVENCION	CONTROL Y VIGILANCIA	INFORMACIÓN	FINANCIACION	EDUCACION	
MINISTERIO DE TRANSPORTE	Ley 105 /93. Art 5°_ Definir las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.		Ley. 1450/11. Art. 85. Estructurar y poner en funcionamiento el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT, para que sirva de instrumento para mejorar la seguridad vial y el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte			Contrato interadministrativo de Gerencia de Proyectos N 211043 suscrito con FONADE el 26/12/11: Proyecto "Socialización e Implementación de las Políticas de Seguridad Vial enmarcadas en el Plan Nacional de Seguridad 2011-2016; e Implementación y Puesta en Marcha del Observatorio Nacional de Seguridad Vial" <b>\$1.500. millones</b>	
	Ley 105 /93. Art 13. Reglamentar y actualizar las normas sobre diseños de carreteras y puentes.				Convenio Especial de Cooperación # 181 del 28/12/11 con Colciencias y el Fondo Nacional de Financiamiento para la Ciencia y la tecnología, para el «Diseño y dimensionamiento del Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte» <b>\$3.300 millones</b>		
	Ley 105 /93. Art 17. Ejercer la política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo.						
	Decreto 2053/03. Art. 2° .7 Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura						
	Ley 769/02. Art. 1° Definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.						
	Ley 769/02. Art. 4° Elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país						



	Ley 769/02, Art. 3° y 7°. EL Ministerio de Transporte como autoridad de tránsito, deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías				
	Ley 769/02. Art.15. Reglamentar la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística				
	Ley 769/02. Art.17. Establecer la ficha técnica para la elaboración de la licencia de conducción y los mecanismos de control correspondientes				
	Ley 769/02. Art.18. Reglamentar el examen Nacional de Aptitud y Conocimientos Específicos de Conducción				
	Ley 1450/11, art. 92. de establecer, un programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas, el cual también debe tener en cuenta, a los actores de la vía, la adecuación de la infraestructura para la seguridad vial, y el fortalecimiento de la educación				
	Decreto 087/11. Art. 2-7 Fijar y adoptar la política, planes y programas en materias de seguridad en el transporte y de construcción y conservación de su infraestructura				
DITRA	Decreto 4222/06. Art. 11. Desarrollar las políticas del Gobierno Nacional en materia de seguridad vial.	Ley 105/93. Art 8°. Las funciones de la Policía de Tránsito serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías	Ley 105/93. Art 8°. Velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías	Decreto 4222/06. Art. 11. Recolección, registro, evaluación y difusión de la información obtenida a través del Centro de Información Estratégica Vial "CIEV"	Ley 769 2002, art. 159, Convenio Federación Colombiana de Municipios (50% Multas x infracciones de tránsito en vías nacionales) <b>Aprox. \$27.124 millones 2011*</b> <b>(Fuente CGR)</b>
	Asesorar a la Dirección General de la Policía Nacional de Colombia en la definición y desarrollo de estrategias, programas y proyectos relacionados con la seguridad vial urbana y rural	Decreto 4222/06. Art. 11. Diseñar y poner en marcha programas preventivos de seguridad vial, dirigidos a sensibilizar y concientizar a conductores, pasajeros y peatones		Ley 1005 de 2006, art. 10B , reportar todos los accidentes de tránsito que ocurran, al RUNT , en un plazo no mayor de 24 horas, después de ocurrido el hecho	Convenio con Ministerio de Transporte para gastos de funcionamiento de la DITRA <b>\$2.118,4 millones 2013</b>

	<p>Evaluar y revisar periódicamente la pertinencia, oportunidad y efectividad de las políticas y estrategias del servicio de Policía de Tránsito y Transporte trazada por la Dirección General de la Policía Nacional</p>	<p>Ley 769/02, Art. 3° y 7° La DITRA, como autoridad de tránsito, debe velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías</p>			<p>Ley 62/93, art. 31. Convenios con las autoridades departamentales y/o municipales para asignación de policías de tránsito a nivel nacional, que ascienden a la suma de <b>\$38.504.162.988 vigencias 2011-2013</b> (Fuente CGR)</p>
		<p><b>Subdirección de Tránsito y Transporte - Área de Seguridad Vial.</b> Resolución 02052 de 2007: 1. Formular planes, programas y campañas de prevención, atención y tratamiento de la accidentalidad vial.</p>	<p>Ley 1450/11. Art. 85. Operar en coordinación con la Superintendencia de Puertos y Transporte, un "Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT"</p>		
		<p>2. Dirigir, orientar, promover, realizar y evaluar estudios técnicos e investigaciones encaminadas a mejorar la movilidad y prevenir la accidentalidad.</p>			
SUPERTRANSPORTES	<p>Ley 1450/11 art. 89, expedir la reglamentación de las características técnicas de los sistemas de seguridad documental que deberán implementar cada uno de los vigilados, para que se garantice la legitimidad de esos certificados</p>		<p>Decreto 101/00. Art. 41. 1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte</p>		<p>Resolución 1282/12., art. 4°, enfocar las correspondientes inversiones al desarrollo de los programas y proyectos contenidos en el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016", para lo cual adelantarán las gestiones administrativas y presupuestales necesarias</p>
			<p>2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte</p>		
			<p>3. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte</p>		
			<p>4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte</p>		
		<p>Ley 769/02, Art. 3° y 7° .La Superpuertos como autoridad de tránsito, deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías</p>			

		Ley 769/02. Art. 7°. Como autoridad de tránsito, velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía. Funciones de carácter sancionatorio			
		Decreto 2762/01. Art. 7°. Inspeccionar, controlar y vigilar la operación de los terminales de transporte, y del desarrollo de programas de seguridad en la operación del transporte			
		Ley 1005/06, art. 13. Sancionar a quienes no cumplan con la obligación de inscribirse o reportar la información necesaria para mantener actualizado el RUNT, dentro del término y condiciones establecidas en la ley o el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte			
INVÍAS	Decreto 2056/03. Art. 2° Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencias, que requieran las vías de su competencia	Decreto 2056/03. Art. 2°. Adelantar investigaciones, estudios, y supervisar la ejecución de las obras de su competencia			Proyecto "Dotación de señales, construcción y mejoramiento de obras para seguridad vial" cuyo objeto es brindar a los usuarios de las carreteras a cargo de la Nación, los elementos de señalización horizontal y vertical y obras de seguridad vial. <b>Presupuesto 2013 = \$14.405.000 millones</b>
	Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia	Ley 1450/11. art. 91. Programa "Camino para la prosperidad" para el mantenimiento y rehabilitación de la red vial terciaria, a través del cual el Gobierno Nacional da apoyo técnico y apalancamiento financiero para su conservación. Los requisitos exigidos en las contrataciones, relacionados con la seguridad vial, son las especificaciones vigentes del INVÍAS		Resolución 1282/12., art. 4°, enfocar las correspondientes inversiones al desarrollo de los programas y proyectos contenidos en el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016", para lo cual adelantarán las gestiones administrativas y presupuestales necesarias	

	<p><b>Secretaría General Técnica - Subdirección de Apoyo Técnico.</b> Proponer la adopción de los manuales, normas y especificaciones técnicas para la construcción, conservación y seguridad de la red de la infraestructura a cargo</p>				<p>Convenio de Cooperación «Programa de seguridad en carreteras Nacionales»          Proyecto «Adecuación y dotación de infraestructura para la seguridad vial»          Dcto. 29 /02 art. 3° núm. 6 y 7          (modificados por el Dcto. 3680/07)  <b>\$49.877 millones 2013</b></p>	
	<p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, estrategias para la implementación y ejecución del Plan en materia de infraestructura vial, que vinculan la responsabilidad del INVIAS: 1. Auditorías de seguridad vial; 2. Intervención de puntos negros; 3. Jerarquización de la red vial; 4. Mejoras en la infraestructura vial; 5. Normatividad para la infraestructura vial</p>					
ANI	<p>Decreto 465/11, art. 4°, Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión y APP</p>		<p>Decreto 465/11, art. 4°. Identificar y proponer, como resultado del análisis de viabilidad técnica, económica, financiera y legal, las modificaciones requeridas a los proyectos de concesión y APP</p>		<p>Resolución 1282/12., art. 4°, enfocar las correspondientes inversiones al desarrollo de los programas y proyectos contenidos en el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016", para lo cual adelantarán las gestiones administrativas y presupuestales necesarias</p>	
			<p>Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos de concesión y APP</p>			
MINISTERIO DE EDUCACION	<p>Ley 769/02, art. 13. Reglamentar en coordinación con el Mintransporte la formación de instructores en conducción.</p>				<p>El Ministerio de Educación tiene un crédito con el BID para "Competencias ciudadanas" por <b>US12 millones</b>, dentro del cual se prevé trabajar el desarrollo de comportamientos en la vía.</p>	<p>Ley 1503/11, art. 4°, Orientar y apoyar, coordinadamente con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y con el apoyo del Fondo de Prevención Vial, el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.</p>
	<p>Ley 1503/11, art. 9, Expedir con el Mintransporte, la reglamentación de la obligatoriedad de enseñanza de la educación vial, en la educación preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria</p>					<p>Ley 1503/11, art 10. Desarrollar coordinadamente con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Salud, con apoyo del Fondo de Prevención Vial, los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal.</p>

MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO	Decreto Ley 210 de 2003, art. 2° num. 4°. Formular las política en materia de regulación del mercado, la normalización, calidad y protección del consumidor					
	Art. 28, num. 7°, dentro de las funciones que debe cumplir la Dirección de Regulación del Ministerio la coordinación a nivel nacional de la elaboración de los reglamentos técnicos que se requieran, así como de aquellos reglamentos técnicos que no correspondan a una entidad o autoridad diferente					
SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO	Decreto 3273 de 2008, art 3°. Programar y ejecutar campañas de vigilancia y control de vehículos tanto nacionales como importados que estén bajo el cumplimiento de reglamentos técnicos. También adelantar individualmente o con el Regulador respectivo, programas de capacitación sobre el cumplimiento de los reglamentos técnicos que se hayan expedido.					
			Decreto 4886/11, art. 15. Son funciones de la Dirección de Investigaciones para el Control y Verificación de Reglamentos Técnicos y Metrología Legal. Adelantar las investigaciones administrativas a los fabricantes, importadores, productores y comercializadores de bienes y servicios sujetos al cumplimiento de reglamentos técnicos, e imponer las medidas y sanciones que correspondan, así como por incumplimiento por parte de los organismos evaluadores			

MINISTERIO DE SALUD	Decreto 4107/11, art. 2°. Formular la política, dirigir, orientar, adoptar y evaluar la ejecución, planes, programas y proyectos del Gobierno Nacional en materia de salud pública		Decreto 4107/11, art. 2°. Dirigir y orientar el sistema de vigilancia en salud pública		Subcuenta ECAT - FOSYGA «CONTRIBUCION 50%». Ley 100/93 art. 223 literal b) «FONSAT» Decreto 663/93, art. 198. (Aporte del 11.4% de las primas SOAT emitidas bimestral) <b>\$998.000 millones 2012</b> (Fuente Supersalud)	
	Decreto 019/12, art.113, Definir anualmente el porcentaje de la prima del SOAT para el cubrimiento de la totalidad de los gastos asociados al reconocimiento de las indemnizaciones por accidentes de tránsito					
INSTITUTO NACIONAL DE SALUD		Decreto 4109/11, art. 4°, Dirigir, diseñar y desarrollar investigaciones epidemiológicas, experimentales y de desarrollo tecnológico, en materia de salud pública, para la comprensión, prevención, diagnóstico y tratamiento de las enfermedades Promover, coordinar, dirigir y realizar estudios e investigaciones destinadas a evaluar la eficiencia de las intervenciones para mejorar la salud pública, en el marco de las competencias de la entidad	Decreto 4109/11, art. 4°, Formular, proponer y controlar, la ejecución de programas de prevención, promoción y protección de la salud pública. Coordinar y articular, las acciones de evaluación, superación y mitigación de los riesgos que afectan la salud pública.	Decreto 4109/11, art. 4°, Participar en la planeación, desarrollo y coordinación de los sistemas de información en salud pública, en coordinación con el Ministerio de Salud y las entidades territoriales		
				Decreto 3518 de 2006. El Sistema de Vigilancia en Salud Pública - SIVIGILA-, Provee información sobre los eventos que afectan la salud de la población, con el fin de orientar las políticas y la planificación en salud pública; tomar las decisiones para la prevención y control, de enfermedades y factores de riesgo en salud		
INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL	Decreto 261/00, art. 49, Prestar servicios médico-legales y de ciencias forenses que sean solicitados por los Fiscales, Jueces, Policía Judicial, Defensoría del Pueblo y demás autoridades competentes en todo el territorio nacional.		Ley 769/02, art. 131D. Determinar mediante una prueba que no cause lesión, el estado de embriaguez o alcoholemia de los conductores	Decreto 261/00, art. 49, Divulgar los resultados de las investigaciones, avances científicos, desarrollo de las prácticas forenses y demás información del Instituto considerada de interés para la comunidad en general		
	Definir los reglamentos técnicos que deben cumplir los distintos organismos y personas que realicen funciones periciales asociadas con medicina legal, ciencias forenses y ejercer control sobre su desarrollo y cumplimiento					

DANE				Decreto 4178/11, art. 1°, Coordinar la planificación y estandarización de las estadísticas, así como la certificación de las buenas prácticas en los procesos de producción de estadísticas		
				Decreto 262/04, art. 2°, Diseñar, planificar, dirigir y ejecutar las operaciones estadísticas que requiera el país para la planeación y toma de decisiones por parte de las entidades estatales		
				Definir y producir la información estadística estratégica que deba generarse, para apoyar la planeación y toma de decisiones por parte de las entidades estatales;		
				Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014. Consolidar la información para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, proveniente del RUNT, del Instituto de Medicina Legal o de los organismos de tránsito		
MUNICIPIOS	Ley 769/02, Art. 3° y 7°. Los Alcaldes como autoridad de tránsito, deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías					
	Ley 769/02, art. 6° los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deben expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas					
	Ley 1083/06 en el artículo 2° Los Alcaldes deben adoptar los Planes de Movilidad de los municipios					
	Resolución 1282/12, art. 5°, Hacer sus propios Planes de Seguridad Vial, con base en los fundamentos y políticas del Plan Nacional de Seguridad Vial					

DEPARTAMENTOS	Ley 769/02, Art. 3° y 7°. Los Gobernadores como autoridad de tránsito, deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías					
	Resolución 1282/12, art. 5°, Los departamentos deben hacer sus propios Planes de Seguridad Vial, con base en los fundamentos y políticas del Plan Nacional de Seguridad Vial					
ORGANISMOS DE TRANSITO	Ley 769/02, Art. 3° y 7°. Los organismos de tránsito como autoridad, deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías			Ley 1005 de 2006, art. 10B , reportar todos los accidentes de tránsito que ocurran, al RUNT, en un plazo no mayor de 24 horas, después de ocurrido el hecho	Ley 769/02, artículo 160, Ingresos por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito <b>\$286.293 millones millones año 2012 (Fuente CGR)</b>	
	Ley 769/02, art. 17, otorgar la licencia de conducción a quien cumpla con todos los requisitos	Ley 769/02, arts. 119 y 120, ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos, y colocar reducidos de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad.				
			Ley 769/02, art. 134. Conocer de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción			
FONDO DE PREVENCIÓN VIAL	Decreto 3990/07, art. 9°, Realizar campañas de prevención vial nacional tales como el control al exceso de velocidad, control al consumo de alcohol y estupeficientes, promoción del uso de cinturones de seguridad, entre otras			Ley 100/93, art. 244 y Decreto 3990/07, art. 9°, tres por ciento (3%) de las primas que anualmente recaudan las compañías aseguradoras por SOAT <b>\$35.107 millones año 2012 (Fuente CGR)</b>		
FEDERACION COLOMBIANA MUNICIPIOS SIMIT			Ley 769/02, art. 10°, Implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT)	Ley 769/02, art. 10 (10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente) <b>\$23.238 millones millones año 2011* (Fuente CGR)</b>		



## ANEXO 4: MARCO LEGISLATIVO DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

El marco normativo sobre seguridad vial en Colombia es muy amplio y variado y por ende de gran complejidad. Es pertinente hacer un breve repaso frente a las principales disposiciones de carácter legal asociadas a la seguridad vial. Es importante mencionar que la Seguridad Vial corresponde al desarrollo de variados preceptos constitucionales y legales, que imponen el respeto por los valores axiológicos del estado y el deber de garantizar determinados derechos, claramente relacionados con la seguridad vial.

Así, se tienen en primer lugar algunos postulados dogmáticos de orden constitucional tales como los artículos 1°, 2°, 24, 79, 365 y 366 de la Carta Política, en los que se evidencia el compromiso del estado colombiano en adoptar las medidas que correspondan para garantizar a sus habitantes el derecho a moverse de manera segura:

✓ Se establece en su Artículo 1° que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran, y en la prevalencia del interés general.

✓ Seguidamente en el artículo 2° se disponen como fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo

✓ Por otro lado, el artículo 24 de la Constitución Política garantiza a todo colombiano el derecho a circular libremente por el territorio nacional. En este sentido, transitar de manera segura, es un derecho que el Estado debe garantizar a sus ciudadanos.

✓ En su artículo 79 dicta que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y es deber del Estado protegerlo.

✓ También se desarrolla lo dispuesto por el artículo 365 ibídem respecto de los servicios públicos como el transporte público, pues siendo éstos inherentes a la finalidad social del Estado, es su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Actividad sobre la cual el Estado debe mantener la regulación, el control y la vigilancia.

✓ De igual manera, debe hacerse referencia al artículo 366, donde se dispone que son finalidades sociales del Estado, el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población, postulados que necesariamente incorporan el concepto de seguridad vial

A su vez, estos postulados superiores son reiterados por el legislador en diversas disposiciones, resaltando que la “seguridad de los usuarios” es la prioridad del tránsito y el transporte público en el país:

**LEY 105 DE 1993. “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”**

Esta norma legal establece como Principio Fundamental del Transporte, el de la Seguridad, prescribiendo que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

En el mismo sentido, determina como Principio del Transporte Público, su carácter de servicio público, lo cual lo somete a la regulación del Estado, quien debe ejercer el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Para el efecto, dispone que el Gobierno Nacional puede establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito. Respecto de esto último asigna a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas.

### **LEY 336 DEL 1996. Estatuto General de Transporte**

Este estatuto dicta en su artículo 2o. que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

En su artículo 3o. dispone que en toda regulación del transporte público, las autoridades competentes deban exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad necesarias para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio.

De otro lado, en el párrafo de su artículo 31 ordena, por razones de seguridad vial, que el Código Nacional de Tránsito Terrestre estipule, desarrolle y reglamente la obligación de la revisión técnico mecánica vehicular en transporte público y privado y con tal objetivo adoptar una política nacional de centros de diagnóstico automotor.

También hay que hacer referencia a los arts. 32, 33, 34, 35, 36 y 38 de dicha Ley, donde se establecen importantes medidas de seguridad frente a los equipos y a los conductores, de transporte público, factor determinante en la seguridad vial:

✓ Artículo 32.- Dentro del señalamiento de las condiciones técnicas requeridas para la homologación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, se le otorgará prelación a los factores de verificación en cuanto al alto rendimiento de los mecanismos seguridad en la operación de los mismos, a las opciones de control ambiental y a las condiciones de facilidad para la movilización de los discapacitados físicos.

✓ Artículo 33.- El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes sobre la materia, establecerán normas y desarrollarán programas que tiendan a la realización de efectivos controles de calidad sobre las partes, repuestos y demás elementos componentes de los equipos destinados al servicio público y privado de transporte.

Los importadores, productores y comercializadores de tales equipos registrarán sus productos con la determinación de su vida útil, pruebas de laboratorio y medición que certifique su resistencia, expedido por la autoridad competente.

✓ Artículo 34.-Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social.

✓ Artículo 35.- Las empresas de transporte deben desarrollar a través de las EPS autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la idoneidad mental y física de los operadores de los equipos prestatarios del servicio.

✓ Artículo 36.- Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

✓ Artículo 38.- Los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico mecánicas establecidas para su funcionamiento, circunstancia que se presumirá con la adquisición de los seguros legalmente exigidos, sin perjuicio de que las autoridades competentes ordenen su revisión periódica o para determinados casos.

#### **LEY 769 DE 2002.** Código Nacional de Tránsito Terrestre (Modificada por la Ley 1383 de 2010)

De otro lado se tiene el Código Nacional de Tránsito Terrestre, constituido por la Ley 769 de 2002 y sus diferentes modificaciones, cuyo fin es regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y privadas abiertas al público:

Se estructura este Código a partir del derecho a la libre circulación sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, previsto por el artículo 24 de la Constitución Política. Derecho sobre el cual el legislador edificó los principios rectores para la aplicación del Código, como son la seguridad de los usuarios, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización.

En el art. 7° se reitera lo previsto en el art. 8° de la Ley 105 de 1993, en cuanto al deber que le asiste a las autoridades de tránsito, de velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, debiendo ser sus funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías

Por demás, en este Código se posibilita jurídicamente el desarrollo de acciones tendientes a la prevención de la accidentalidad vial, entre las que se destacan aspectos como:

✓ El deber del Ministerio de Transporte de elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.(Art. 4° Parag. 1°)

✓ El deber del Ministerio de Transporte de reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial, asignando la responsabilidad por su aplicación y cumplimiento a cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción. (art. 5°)

✓ El deber de la Policía Nacional de reglamentar el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras. (Art. 7 Parag. 2°)

✓ La regulación de los Centros de Enseñanza Automovilística (Título II, capítulo 1)

✓ La regulación de la Licencia de Conducción (Título II, capítulo 2)

- ✓ El establecimiento de las Condiciones Tecnomecánicas, de Emisiones Contaminantes y de Operación que deben tener los vehículos para su circulación, y las condiciones para su vigilancia y control por parte de las autoridades. (Art. 28)
- ✓ El establecimiento del equipo de carretera mínimo que debe portar todo vehículo para poder transitar por las vías del territorio nacional. (Art. 30)
- ✓ El establecimiento de condiciones para la carga de un vehículo a efectos de que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. . (Art. 32)
- ✓ La regulación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (Título II, capítulo 8)
- ✓ Normas de comportamiento en la vía para conductores, pasajeros y peatones (Título III), donde se encuentran importantes disposiciones referentes a la circulación peatonal, la conducción de vehículos, restricciones al tránsito de vehículos de transporte público, al tránsito de ciclistas y motociclistas, a la movilización de animales, a la clasificación y uso de las vías, a los límites de velocidad, a las señales de tránsito y a mecanismos de control de tránsito.

Es de resaltar entre estos, la regulación de límites de velocidad prevista en los arts. 106 y 107, donde se dispone que en vías urbanas las velocidades máximas será determinada y señalizada por la autoridad de tránsito competente, pero en ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora, y en carreteras nacionales y departamentales, las velocidades autorizadas, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, sin sobrepasar los 120 kilómetros por hora. (Modif. Ley 1239 de 2008)

- ✓ Finalmente, todo un régimen sancionatorio en el que se establecen las sanciones y los procedimientos, por vulneración a las disposiciones del código, así como la ejecución de las multas y la destinación de los recursos que estas generan. (Título IV)

**LEY 1005 DE 2006. Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002**

Esta Ley que desarrolla el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT-, creado por el art. 8° de la ley 769 de 2002, contiene disposiciones sobre la sostenibilidad del RUNT, tarifas, métodos y sanciones, estableciendo para el efecto:

- ✓ El periodo, la forma y el competente para la fijación de las tarifas aplicables a la inscripción, ingreso de información, expedición de certificados y servicios prestados por el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT;
- ✓ Los sujetos que están obligados a inscribirse y a reportar información al RUNT; Al respecto, incorpora al RUNT el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de construcción autopropulsada que sea adquirida, importada o ensamblada en el país, pero aclarando que la inscripción de la maquinaria de este tipo existente con anterioridad a la vigencia de esta Ley, será voluntaria;
- ✓ La competencia de las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales, para fijar el método y el sistema para determinar las tarifas por derechos de tránsito, correspondientes a licencias de conducción, licencias de tránsito y placa única nacional;
- ✓ La gratuidad de la renovación de las actuales licencias de conducción expedidas legalmente para el titular de las mismas, por una sola vez

**LEY 1239 DE 2008. Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones**

Esta nueva modificación al Código Nacional de Tránsito, establece los límites de velocidad en vías urbanas, carreteras municipales, carreteras nacionales y departamentales y señala las normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. (Modificada por el Decreto Ley 015 de 2011, pero el mismo fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-219 de 2011).

Así, en su artículo 1° se modifica el art. 106 del Código Nacional de Tránsito, sobre Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales, estableciendo:

- ✓ Para vehículos de servicio público o particular, son los que determine la autoridad de tránsito competente en el Distrito o Municipio respectivo, sin que en ningún caso pueda sobrepasar los ochenta kilómetros por hora.
- ✓ Para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, es sesenta kilómetros por hora.
- ✓ En zonas escolares y en zonas residenciales, es de hasta de treinta kilómetros por hora."

En su artículo 2° se modifica el artículo 107 del Código Nacional de Tránsito, sobre límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales, disponiendo que en dichas carreteras las velocidades autorizadas, para vehículos públicos o privados, serán las determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía; sin que en ningún caso pueda sobrepasar los ciento veinte kilómetros por hora, y de ochenta kilómetros por hora, para vehículos de servicio público, de carga y de transporte.

Para el efecto se dispone que la entidad competente en cada caso para fijar la velocidad máxima y mínima debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño,' las características de operación de la vía."

Finalmente, en su artículo 3° modifica el artículo 96 del Código Nacional de Tránsito, adicionando a las condiciones para el tránsito de Motocicletas, Motociclos y Moto-triciclos, disposiciones como el deber de transitar ocupando un carril, el deber de utilizar en todo momento los espejos retrovisores, así como el deber del acompañante de portar siempre en el casco, el número de la placa del vehículo en que se transite.

Sobre esta última disposición, es pertinente advertir que de conformidad con el parágrafo del artículo 2° de la Ley 1083 de 2006 "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.": *"Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas y ciclo vías. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas."*

**LEY 1310 DE 2009. Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales**

Este texto legal que no corresponde exactamente a una modificación del Código Nacional de Tránsito, contiene importantes decisiones en torno a la organización de las autoridades territoriales de control

operativo del tránsito, tendientes a mejorar su efectividad, que van desde la profesionalización de la actividad de agente de tránsito y transporte, hasta la obligación de desarrollar sistemas de participación ciudadana.

Así, se encuentran en esta Ley disposiciones referidas a:

- ✓ La profesionalización de la actividad de agente de tránsito y transporte y a la necesidad de que se brinde una formación académica integral a los agentes, para lo cual se dispone que los organismos de tránsito podrán crear escuelas no formales encargadas de dicha formación académica o contratar con universidades públicas reconocidas (artículo 3o).
- ✓ La delimitación de las jurisdicciones de las distintas autoridades de tránsito, sin perjuicio de la colaboración que deben prestarse (artículo 4o).
- ✓ Las funciones generales confiadas a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales, siendo de carácter permanente las tareas de policía judicial, la educativa, la preventiva, la de actuar en forma solidaria y la de vigilancia cívica (artículo 5o).
- ✓ La determinación de que la profesión de agente de tránsito pertenece a la carrera administrativa y la fijación de los distintos grados de la misma (artículo 6o).
- ✓ La determinación de los requisitos para poder ingresar a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales (artículo 7o).
- ✓ La responsabilidad de los cuerpos de tránsito de velar por su moralización, para lo cual se establece su obligación de crear tribunales o comités de ética para que emitan conceptos que deben ser atendidos por los jefes de las dependencias de tránsito (artículo 9o).
- ✓ La obligación de los cuerpos de tránsito de desarrollar sistemas de participación ciudadana, para orientar y supervisar las relaciones entre la ciudadanía, los agentes de tránsito de las Entidades Territoriales y las autoridades administrativas (artículo 10).

**LEY 1383 DE 2010. Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones**

Aun cuando corresponde a la quinta modificación que se realizó a la Ley 769 de 2002, la Ley 1383 de 2010 se puede considerar la primera gran reforma al Código Nacional de Tránsito Terrestre, siendo de resaltar entre otras, importantes modificaciones referidas principalmente a las Licencias de Conducción, a la Revisión Técnico Mecánica de los vehículos, y a la vigilancia, control y sanción de infracciones de tránsito:

**LICENCIAS DE CONDUCCION:**

- ✓ Se modifican los datos que deben contener las licencias, eliminando el domicilio y la dirección, e incorporando el tipo de sangre, fecha de nacimiento, categoría de la licencia y restricciones.
- ✓ Se incluye frente a las características técnicas que el dispositivo que se use debe permitir la lectura y actualización de los registros.
- ✓ Se ordena a los titulares de licencias de conducción, que no cumplan con las condiciones técnicas establecidas, deben sustituirlas en un término de cuarenta y ocho (48) meses, para lo cual se dispone la gratuidad de la renovación de las licencias, garantizando a los organismos la fuente de los recursos para expedirlas gratuitas.

- ✓ Se elimina la restricción para la expedición de licencias en lugar diferente de la sede del CEA que certificó.
- ✓ Se adiciona al certificado de aptitud, la coordinación motriz.
- ✓ Se dispone que el Certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir deberá ser expedido ya no por un médico registrado ante el Ministerio de Salud, sino por un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte y debidamente acreditado como organismo de certificación de personas en el área de conductores de vehículos automotores.
- ✓ Se dispone que el MINTRANSPORTE reglamentará los costos del examen de aptitud.
- ✓ Se introduce la obligación de la Registraduría de reportar al RUNT y al SIMIT el fallecimiento de los titulares de las licencias.
- ✓ Se adicionan dos nuevas causales de cancelación de la licencia: a) El uso de una licencia suspendida; y b) La obtención fraudulenta de la licencia.
- ✓ Se establece la posibilidad de volver a tramitar licencias canceladas, pasados tres años

#### REVISION TECNICO MECÁNICA

- ✓ Se adiciona “la condición ambiental” dentro de las condiciones en que deben mantenerse los vehículos. En tal sentido, se amplía la revisión técnico-mecánica, a la revisión de emisiones contaminantes.
- ✓ Se extiende la revisión técnico-mecánica anual a todos los vehículos automotores, incluyendo motocicletas. Y se establece como excepción a la revisión anual, a los vehículos particulares nuevos durante los primeros seis años.
- ✓ Se precisan las competencias frente a la revisión técnico-mecánica, radicando en el MINTRANSPORTE la habilitación de los CDA, previo reconocimiento cada uno de estos como organismos de inspección por Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología y previa verificación requisitos, procedimientos, pruebas, personal, equipos, pruebas y sistemas de información mínimos estipulados por la SUPERINDUSTRIA.

#### CONTROL Y SANCIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

- ✓ Se establece la contratación de una línea para reporte de infracciones bajo el control de la SUPERTRANSPORTES y a costo de las Empresas de Servicio Público de transporte.
- ✓ Se establece el deber de los organismos de tránsito de reportar diariamente al SIMIT las infracciones impuestas, para que este a su vez, mantenga disponible la información para el RUNT.
- ✓ Se dispone que la SUPERTRANSPORTES sancionará con multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes, las empresas de transporte público que contraten conductores con licencia de conducción vencida o cancelada.
- ✓ Se ordena a las empresas de transporte público terrestre automotor establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio.
- ✓ Se establece que el propietario de vehículos de transporte público y la empresa de transporte a la cual se encuentren vinculado, son solidarios frente a las infracciones de tránsito imputables a unos u otros. Quedando expresamente consagrada esta solidaridad en tres situaciones: 1) Cuando se permita

prestar el servicio público de transporte de pasajeros en vehículo que no tenga las salidas de emergencia exigidas; 2) Cuando haya cambio del recorrido o trazado de la ruta autorizada para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, por el organismo de tránsito correspondiente; y 3) Cuando se incumpla el deber de recoger o dejar pasajeros exclusivamente en los sitios permitidos por las autoridades competentes y conforme con las rutas y horarios autorizados.

✓ Se incluye la retención preventiva de la licencia de conducción como sanción.

✓ Se incluyen sanciones para los motociclistas que cometan infracciones, donde se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición.

✓ Se establece un nuevo numeral, donde aumenta el valor de la multa a cuarenta y cinco SMLMV al conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cuatro infracciones que considera más graves, como son: Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo; Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada; Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas; y Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados.

✓ Se modifica el procedimiento contravencional, adoptando medidas importantes para estimular el pago de comparendos de manera previa al inicio del proceso contravencional, de tal manera que: Se pasa de tres a treinta días el término que debe esperar el organismo de tránsito para iniciar el proceso contravencional; se extienden en plazo (antes 3 ahora 5 y 20) los términos de pago voluntario para acceder a descuentos por pronto pago; frente a la no comparecencia del infractor, se pasa de la posibilidad de doblar el valor de la multa, al cobro del 100% del valor de la multa prevista en el Código, más los intereses moratorios.

✓ Se concede a partir de la entrada en vigencia de la ley y por un periodo de doce (12) meses (Del 16/02/2010 al 15/02/2011), todos los conductores que tengan pendiente el pago de infracciones de tránsito, podrán acogerse al descuento del cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa y de los intereses. (Termino que fue ampliado por 18 meses más por la Ley 1450 de 2011 entre el 15/06/2011 y el 15/12/2012)

✓ Se permite a las autoridades competentes contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora.

### **LEY 1397 DE 2010. Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002**

Esta Ley se orientó a ajustar las disposiciones del Código Nacional de Tránsito relacionadas con la expedición de las Licencias de Conducción. En tal sentido, modificó los arts. 15, 18 y 19 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, siendo de resaltar entre otras reformas importantes, que el Examen Nacional de Aptitud y Conocimientos Específicos de Conducción se segregó en dos, un examen teórico y un examen práctico de conducción, los cuales debían ser reglamentados por el Ministerio de Transporte.

Para el efecto se dispuso que para obtener una licencia de conducción, el examen teórico se presentará ante los Centros de Enseñanza Automovilística y el examen práctico se podrá presentar ante los Centros de Enseñanza Automovilística, ante los Organismos de Tránsito, o ante los particulares, siempre y cuando se encuentren debidamente habilitados para ello e inscritos ante el RUNT.

También es importante mencionar, que se exige a las personas jurídicas o naturales que pretendan obtener la acreditación como organismos certificadores de personas para la realización de las



evaluaciones de aptitud física, mental y de coordinación motriz, la presentación con la solicitud de acreditación, de la certificación expedida por el Ministerio de Transporte, indicando que efectivamente el centro de reconocimiento de conductores ha realizado las evaluaciones en Colombia.

#### **LEY 1450 DE 2011. Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014**

Bajo el anterior escenario, se llega al escenario de la Ley 1450 de 2011. Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 “Prosperidad para Todos”, en cuyas bases el Gobierno Nacional declara la “seguridad vial” como una política de Estado que trascienda los planes y programas de un período de gobierno. Para el efecto se establece una estrategia política que incluye las siguientes acciones:

- Infraestructura para proteger la integridad de los usuarios.
- Equipo y vehículos para una movilidad segura
- Comportamiento de los Usuarios

Y se incluyen acciones directas e indirectas que conciernen a la gestión integral de la seguridad vial en los siguientes artículos:

- ✓ Artículo 84. Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte – SIT
- ✓ Artículo 85. Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte CICTT
- ✓ Artículo 86. Detección de Infracciones de Tránsito por medios Tecnológicos
- ✓ Artículo 90. Recursos Locales para proyectos y programas de Infraestructura Vial y Transporte
- ✓ Artículo 92. Manejo Integral del tránsito de Motocicletas.
- ✓ Artículo 95. Incentivo para pago de Infracciones de tránsito.
- ✓ Artículo 161. Desviación de Siniestralidad (FOSYGA)
- ✓ Artículo 176. Discapacidad
- ✓ Artículo 244. Licencias de Conducción

De otro lado, se establece que el Ministerio de Transporte liderará la implementación de dicho plan, coordinará las acciones de los distintos niveles de Gobierno, y evaluará la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial, a partir de la puesta en marcha del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, esquema que debe servir de soporte interinstitucional para la generación, seguimiento y control de las políticas establecidas, así como el fortalecimiento en la planeación y gestión de la seguridad vial en el país.

#### **LEY 1503 DE 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”**

En materia de Educación y comportamiento humano, esta ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública,

En tal sentido, asigna al Estado, importantes compromisos con la seguridad vial, tales como:

- ✓ La creación del Portal de Seguridad Vial por parte del Gobierno Nacional (art. 18);
- ✓ La emisión de la Tarjeta de Compromiso con la Seguridad Vial, la cual contendrá enunciadas medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respetar y a aplicar (art. 19);
- ✓ El otorgamiento de incentivos en materia fiscal o de contratación pública, a entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial (art. 20);
- ✓ La elaboración por parte de todas las entidades territoriales, de un mapa de siniestralidad vial (art. 21);
- ✓ La obligatoriedad de que todos los Planes de Desarrollo incluyan capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial con el correspondiente presupuesto (art. 22); y
- ✓ El deber del Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales de rendir anualmente un informe que detalle las metas definidas en materia de seguridad vial y el logro de cada uno, el cual, a su vez incluirá los datos de disminución de número de siniestros viales, número de muertos o lesionados, valor de daño (art. 23).

#### **DECRETO-LEY 019 DE 2012. Estatuto Antitrámites**

Esta disposición proferida por el ejecutivo en virtud de facultades extraordinarias que le concedió el legislativo para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública, establece en su Capítulo XV algunas regulaciones atinentes al tránsito y el transporte, directamente relacionadas con la seguridad vial, y en tal sentido, se modifican los arts. 18, 19, 22, 23, 51, 52, 53 y 93 del Código Nacional de Tránsito, referidos a la Facultad del titular de la licencia de conducción (Art. 195), los requisitos para la obtención de la licencia de conducción (Art. 196), la vigencia de la licencia de conducción (Art. 197), la renovación de la licencia de conducción (Art. 198), la revisión periódica de los vehículos (Art. 201), la primera revisión de los vehículos automotores (Art. 202), los centros de diagnóstico automotor (Art. 203) y el control a infracciones de conductores (Art. 204), respectivamente.

Así, corresponde este Decreto, a la última disposición de carácter legal en la que se fijan importantes reglas en torno a tres de las principales líneas de acción de la seguridad vial en Colombia, como son: el otorgamiento de las licencias de conducción, la revisión técnico-mecánica de los vehículos, y el control y vigilancia al cumplimiento de las normas de tránsito.

#### **LEY 1548 DE 2012. Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.**

Con esta última Ley, se pretende sancionar severamente a los conductores embriagados, incluidos los ciclistas. Para el efecto, se establecen sanciones para los conductores embriagados que su examen de positivo a partir de los 20 mg de etanol/100 ml de sangre total, así:

- ✓ Entre 20 y 39 mg de etanol/100 mg de sangre, la suspensión de la licencia de conducción entre seis (6) y doce (12) meses.
- ✓ Primer grado de embriaguez entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml de sangre, adicionalmente a la multa, la suspensión de la Licencia de Conducción entre uno (1) y tres (3) años.
- ✓ Segundo grado de embriaguez entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml de sangre, adicionalmente a la sanción multa, la suspensión de la Licencia de Conducción entre tres (3) y cinco (5) años, y la obligación

de realizar curso de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación, por un mínimo de cuarenta (40) horas.

✓ Tercer grado de embriaguez, desde 150 mg de etanol/100 ml de sangre, en adelante, adicionalmente a la sanción de multa, la suspensión entre cinco (5) y diez (10) años de la Licencia de Conducción, y la obligación de realizar curso de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación, por un mínimo de ochenta (80) horas.

De otro lado, se establecen como criterios para dosificar la sanción: la reincidencia, haber causado daño a personas o cosas a causa de la embriaguez, o haber intentado darse a la fuga.

Es importante también mencionar la medida adoptada frente a los conductores renuentes, que no accedan o no permitan realizarle las pruebas físicas o clínicas, pues además de la multa, sobre la cual no tendrán derecho a la rebaja, adicionalmente se les debe sancionar con la suspensión de la licencia de conducción entre cinco (5) y diez (10) años.

Así las cosas, se tiene en Colombia un Código Nacional de Tránsito que aun cuando fue expedido hace tan solo once años, está próximo a completar una veintena de modificaciones legales y aún presenta vacíos y defectos que no permiten consolidar un sistema de tránsito adecuado a las necesidades sobre seguridad vial del país.

### **PROYECTO DE LEY N°153 de 2011 CÁMARA “Por medio del cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre”**

Precisamente, es la anterior situación la que sirve de fundamento para que el Gobierno Nacional presentara al legislativo un proyecto de ley, que sería numerado N° 153 de 2011 Cámara, con el que se modificaría nuevamente el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Este proyecto de ley, se compone de cincuenta artículos que modifican varias disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre, desarrollando seis ejes temáticos, así:

#### Principios Rectores del Tránsito

*Correspondientes a “...las pautas o directrices que debe respetar el operador de las normas de tránsito al aplicarlas y que en la práctica se cristalizan en las garantías y acciones operativas que se desprenden de la intervención en el sistema de tránsito, según las necesidades”.*

#### Autoridades de tránsito

Se busca que los actos y decisiones administrativas de regulación por parte de las autoridades locales o territoriales guarden consonancia con las directrices nacionales, realizando una modificación a la jerarquía de estas autoridades, las cuales se clasifican en 3 grupos:

- a) Autoridades de Regulación Operativa, conformada por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, La Policía Nacional en cualquiera de sus especialidades y los Cuerpos de Regulación del Tránsito.
- b) Autoridades de Regulación Normativa, compuesta por el Congreso de la República, el Presidente de la República, el Ministerio de Transporte, El Consejo Nacional de Seguridad Vial, los alcaldes y los gobernadores.
- c) Autoridades de Supervisión, de la que hacen parte la Superintendencia de Puertos y Transporte y los Organismos de Tránsito.

## Sistema Nacional de Tránsito

Se propone crear dicho sistema como herramienta que permita efectividad de las normas de tránsito terrestre y la seguridad vial en Colombia.

### Proceso de Licenciamiento

Este punto reviste gran impacto pues se introduce un giro trascendental en el tema de licenciamiento, destacándose como principales cambios:

✓ Se aumenta la edad mínima para la obtención de la licencia de conducción de vehículos de servicioparticular de 16 a 18 años y para el servicio público de 18 a 21 años y se requiere la demostración de un término de 2 años de experiencia mínima en las categorías anteriores a la que se aplica.

✓ Las licencias de conducción para motocicletas y similares y para vehículos de servicio particular, tendrán una vigencia de tres (3) años, las de servicio público de dos (2) años, al cabo de los cuales deberá obtener un certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir y encontrarse a paz y salvo por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito.

✓ Licencia por puntos, que consistiría en otorgar un crédito de puntos que podrá perder el ciudadano por la realización de determinadas conductas contrarias a las normas que regulan el tránsito y que, cuando se agotan suponen la pérdida de la autorización para conducir, por haberse perdido esa confianza que la sociedad le otorgó al ciudadano para desarrollar la actividad de la conducción. Así, las licencias contarían con una base de 12 puntos los cuales se van perdiendo a medida que el conductor realiza determinadas conductas violatorias de las normas de tránsito y que, cuando se agotan, suponen la pérdida de la autorización para conducir, por ejemplo, conducir en “contravía” genera la pérdida de 6 puntos.

Sin embargo, los puntos se recuperan automáticamente si en dos años calendarios y consecutivos, contados a partir de la ejecutoria de la última sanción, el conductor no ha sido sancionado por violación a las normas de tránsito.

✓ Se propone la conformación de los “Centros de Formación de Actores del Tránsito” como establecimientos de naturaleza pública, privada o mixta, cuyo objeto principal es la capacitación o formación de conductores, infractores a las normas de tránsito, funcionarios administrativos, técnicos y operativos de organismos de tránsito y en general de todas aquellas personas que participan de una u otra forma en el tránsito y/o transporte,

✓ Los certificados de capacitación que expidan los Centros de Enseñanza Automovilística, como requisito para la obtención de la licencia de conducción, solo tendrán validez en el departamento donde se encuentra el domicilio del aspirante a obtener la licencia de conducción, a menos que este demuestre, por medios fehacientes, su permanencia temporal en aquel departamento donde se encuentra el Centro de Enseñanza Automovilística que le expidió la certificación

### Elementos de Seguridad Vial para los Vehículos

Se asigna a los Ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo la competencia para expedir reglamentos técnicos de elementos conexos al vehículo, tales como cascos y cinturones de seguridad, así como los elementos de reposición para los vehículos.

Se impone la obligación a los importadores, ensambladores o comercializadores de las motocicletas de entregar, junto con el automotor, un (1) casco de seguridad y un (1) chaleco o chaqueta reflectiva.

## Régimen de Sancionatorio de Transito

Se compone de tres elementos, un régimen de infracciones, un régimen de sanciones y un procedimiento sancionatorio o contravencional.

Igualmente, se reasigna las competencias de los inspectores de tránsito en materia de procesos contravencionales.

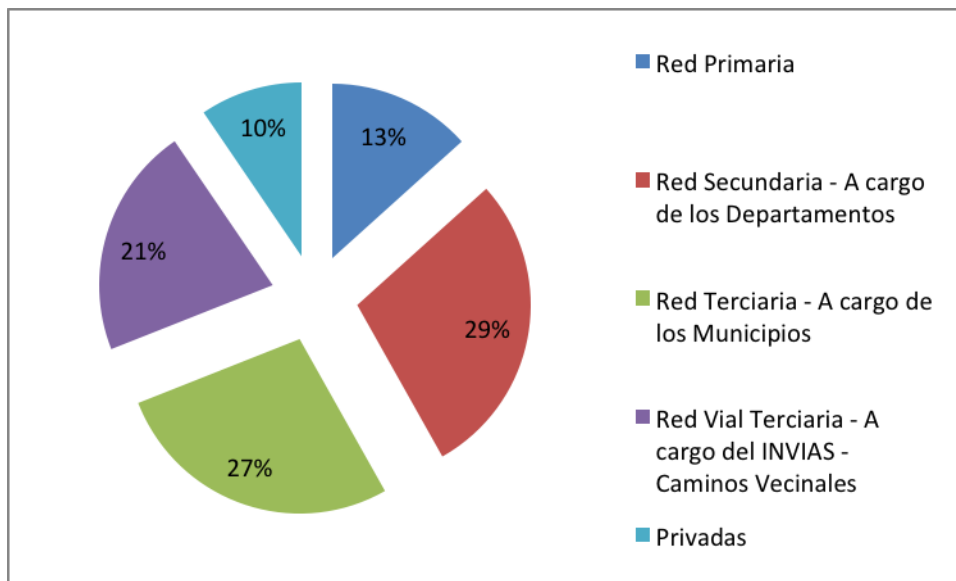
Es pertinente resaltar que se realiza una nueva ponderación de las consecuencias que consigo traen las infracciones de tránsito, análisis que permite incrementar, en algunos casos, las multas atribuibles a ciertas conductas, creando incluso un nuevo grupo de infracciones a las cuales se les atribuye la multa de 60 y 90 salarios mínimos legales diarios dentro de las cuales se encuentra la conducción en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas.

## ANEXO 5: COLOMBIA Y SU INFRAESTRUCTURA VIAL

Colombia está situada en la esquina noroccidental de América del Sur con un área de 1.141.748 km<sup>2</sup> <sup>69</sup> y una población de 47.050.171 habitantes<sup>70</sup>. Colombia es el vigésimo sexto país más grande del mundo y el cuarto en Sudamérica, después de Brasil, Argentina y Perú. Administrativamente Colombia está dividida en 32 Departamentos y el Distrito Especial o Capital que es Bogotá. Colombia tiene 1.119 municipios, de los cuales 38 tienen población superior a 50.000 habitantes (4.7% de los municipios con el 51,9% de la población total). El 88,6% de los municipios de Colombia pertenece a la sexta categoría, municipios con población igual o inferior a diez mil (10.000) habitantes.

La red vial de carreteras del país es de aproximadamente 128.000 kilómetros, de los cuales 17.143 son de la red primaria y están a cargo de la nación, así: 11.463 km a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS -, 5.680 km concesionados a diciembre 2010 (Instituto Nacional de Concesiones – INCO – hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI)<sup>71</sup>. Otros 111.364 km entre red secundaria y terciaria distribuidos así: 36.618 km a cargo de los Departamentos (red Secundaria), 34.918 km a cargo de los municipios (red Terciaria) y 27.577 km de vías terciarias a cargo del INVIAS (antes Caminos Vecinales). Finalmente hay aproximadamente unos 12.251 km que son propiedad privada. En la Figura 16 se muestra los porcentajes de distribución de toda la red de carreteras del país. En la Figura 17 se muestra un mapa de Colombia con la red vial primaria y secundaria del país.

Figura 17. Distribución de la red de carreteras del país



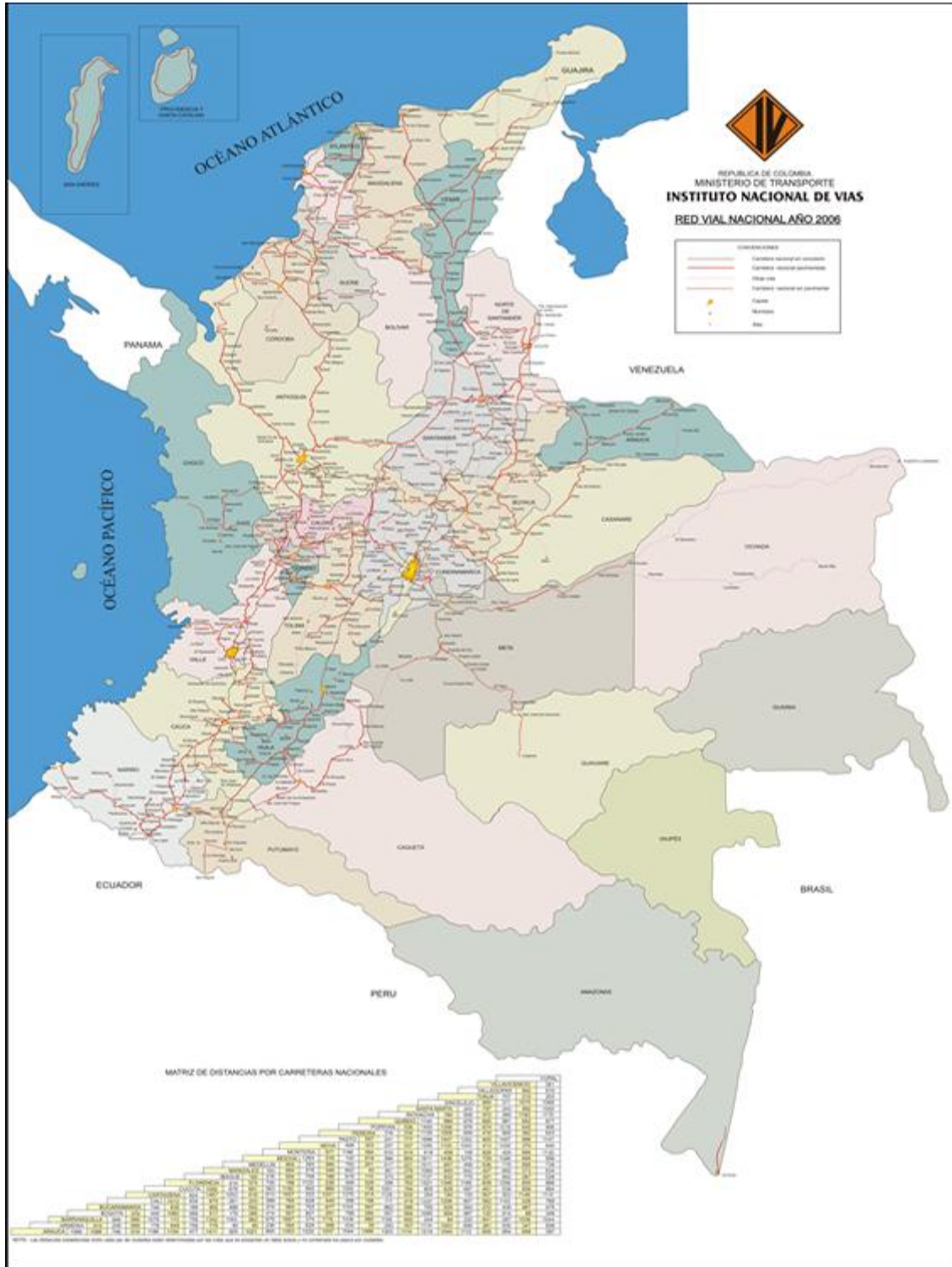
Fuente: Instituto Nacional de Vías

<sup>69</sup> Instituto Geográfico Agustín Codazzi

<sup>70</sup> Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE.

<sup>71</sup> Ministerio de Transporte. Diagnóstico del transporte 2010

Figura 18. Mapa de Colombia con la red vial primaria y secundaria



Fuente: Instituto Nacional de Vías

En el Índice Global de Competitividad 2012 – 2013 del Foro Económico Mundial Colombia ocupó el puesto 69 entre 144 países<sup>72</sup>, en Suramérica por debajo de Chile (33), Brasil (48) y Perú (61), y por encima de Uruguay (74), Ecuador (86), Argentina (94), Bolivia (104), Guyana (109), Surinam (114), Paraguay (116) y Venezuela (126). Colombia ha mostrado un desarrollo relativamente estable en los últimos años debido principalmente a una mejora en las condiciones macroeconómicas gracias a la reducción del déficit gubernamental y de los valores de la deuda. Esto ha compensado una bajada en esos pilares que tradicionalmente representaban los retos en la competitividad: instituciones públicas débiles (puesto 122), **pobre calidad en la infraestructura de transporte (puesto 114 de 144 países)**, pobre calidad de la educación en el país (puesto 77) y baja capacidad de investigación e innovación (puesto 70)<sup>73</sup>. A medida que la economía crezca de manera estable, con tasas de crecimiento alrededor del 4.5%, los retos no asumidos por el país en estas áreas que dificultan avanzar en la competitividad del país se harán más evidentes. Para mejorar su competitividad Colombia debe enfrentar estas debilidades y apalancar de manera más coherente sus fortalezas en los mencionados aspectos de estabilidad macroeconómica, su gran y creciente mercado doméstico (puesto 27) y su relativamente eficiente mercado financiero (puesto 55)<sup>74</sup>. Como se puede apreciar la calidad de la infraestructura para transporte en Colombia ocupa el segundo lugar más bajo de todos los aspectos analizados por el Foro Económico Mundial 2012 – 2013 para el país. El lugar 114 de 144 países significa que el 80% de los países analizados tienen una mejor infraestructura para transporte que Colombia. Cuando se analizan los factores más problemáticos para hacer negocios en Colombia el inadecuado suministro de infraestructura ocupa el tercer lugar después de corrupción y de la burocracia gubernamental<sup>75</sup>. Cuando se mira en detalle el ranking desagregado de infraestructura Colombia ocupa los lugares 108 en la calidad global de la infraestructura y **126 en la calidad de la infraestructura de transporte** entre 144 países<sup>76</sup>. Los índices básicos de la red de carreteras son el número de kilómetros de vías por kilómetro cuadrado de área que para Colombia es de 0.1121 Km/Km<sup>2</sup>, el número de kilómetros de vías por habitante (densidad) que es de 0.0027 Km/habitante y el número de kilómetros de vías por total de vehículos (parque automotor y motos) de 18 metros/Vehículo y de 32 metros/Vehículo (parque automotor solamente) aproximadamente. Todos estos índices son de los más bajos en la región.

La red de carreteras a cargo de la nación comprende 17.143 km (el 13.6% de la red vial del país), de los cuales se calificaron 10.923 Km (63,7%); los resultados son: 7.960 km pavimentados (72,9% de la red calificada y 46,4% de la red primaria total inventariada) y 2.963 km no pavimentados (en afirmado), equivalentes al 27,1% de la red calificada y al 17,3% de la red primaria inventariada<sup>77</sup>. El estado de la red vial nacional se muestra en la Figura 18 en donde se puede ver que el 37% se encuentra en buen estado (incluyendo lo muy bueno), 30% en regular estado, y 33% en mal o muy mal estado. Esta situación no ha cambiado en los últimos años debido a que las vías nacionales nuevas o que se pavimentan por primera vez son mínimas.

La clasificación de la red vial nacional según el tipo de terreno se muestra en la Figura 19 a continuación. Aquí se puede ver que el 48% de la red vial nacional se encuentra sobre terreno plano, el 29% sobre terreno ondulado y el 23% sobre terreno montañoso. Lo que hay que resaltar acá es que las tres

---

<sup>72</sup> The Global Competitiveness Report 2012 – 2013. World Economic Forum

<sup>73</sup> The Global Competitiveness Report 2012 – 2013. World Economic Forum

<sup>74</sup> The Global Competitiveness Report 2012 – 2013. World Economic Forum

<sup>75</sup> The Global Competitiveness Report 2012 – 2013. World Economic Forum

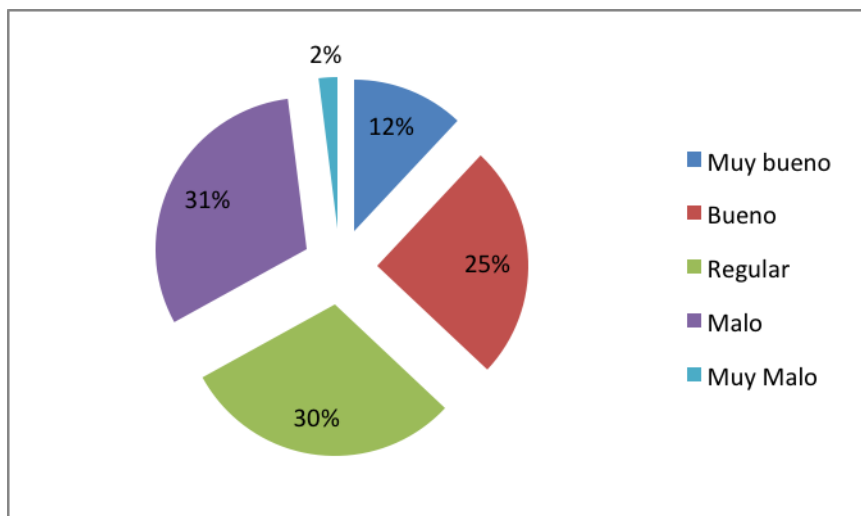
<sup>76</sup> The Global Competitiveness Report 2012 – 2013. World Economic Forum

<sup>77</sup> Ministerio de Transporte. Diagnóstico del transporte 2010



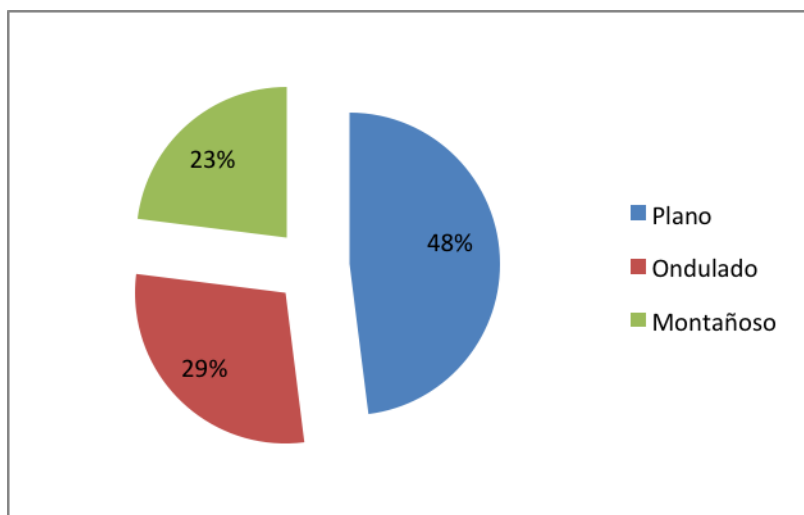
ciudades más importantes de Colombia (Bogotá, Medellín y Cali) no están en la costa colombiana sino en valles alejados de los principales puertos del país.

Figura 19. Estado de la red vial nacional 2010.



Fuente: Instituto Nacional de Vías - INVIAS

Figura 20. Clasificación de la red vial nacional según el tipo de terreno



Fuente: Instituto Nacional de Vías - INVIAS

La red vial secundaria (a cargo de los Departamentos) y la red vial terciaria (a cargo de los municipios o del INVIAS – Caminos Vecinales) representan el 86.6% de la red vial del país (aproximadamente 111.000 km), y conformadas por las redes que articulan las cabeceras municipales o regiones- departamentales con la Red Primaria, las que comunican a los Municipios entre sí, y las que integran las veredas y/o los corregimientos entre ellos o con sus Cabeceras municipales. El 73% se encuentra a cargo de las entidades territoriales y el 18.7% está a cargo de la nación, a través de la Subdirección de la Red

Terciaria y Férrea del INVIAS, y el 8.3 % es del sector privado<sup>78</sup>. En términos generales esta red presenta un estado crítico y paulatinamente ha venido deteriorándose por la carencia de mantenimiento debido los bajos recursos de que disponen los departamentos y la Nación para mantenimiento de este tipo de infraestructura vial<sup>79</sup>.

Por mandato constitucional el país empezó a implementar un esquema de descentralización de la administración pública, a partir del cual se inició el proceso de transferencia de las vías secundarias a los departamentos. En 1994 se dio comienzo a la transferencia de las carreteras terciarias a los entes territoriales, traspasando 7.862 Km, quedando por transferir 27.577 Km que aún en este momento están a cargo del Instituto Nacional de Vías<sup>80</sup>. No obstante no ha sido posible continuar este proceso de descentralización ya que no se cuenta con recursos presupuestales para tal efecto.

En la Tabla 3 a continuación se muestra la distribución de la red nacional terciaria a cargo del INVIAS en los diferentes Departamentos del país.

**Tabla 3. Distribución de la red nacional terciaria en los Departamentos**

DEPARTAMENTO	KM CONSTRUIDOS FNCV	KM TRANSFERIDOS	KM A CARGO	DEPARTAMENTO	KM CONSTRUIDOS FNCV	KM TRANSFERIDOS	KM A CARGO
Amazonas	34,60	30,00	4,30	Guaviare	96,17	120,00	58,71
Antioquia	2.167,63	625,00	1.494,88	Huila	1.732,18	0,00	1.732,18
Arauca	33,30	0,00	33,30	Magdalena	1.824,40	683,17	1.201,38
Atlántico	260,85	297,67	0,00	Meta	2.071,08	0,00	2.071,08
Bolívar	2.232,30	0,00	2.232,30	Norte de Santander	1.352,97	501,25	824,80
Boyacá	3.415,89	835,35	2.611,89	Nariño	1.507,35	0,00	1.507,35
Caldas	885,41	348,06	558,93	Putumayo	300,95	0,00	300,95
Caquetá	1.367,74	0,00	1.367,74	Quindío	744,10	369,30	359,35
Casanare	186,73	99,45	70,88	Risaralda	454,89	516,69	15,00
Cauca	1.758,08	0,00	1.758,08	Santander	2.042,49	0,00	1.975,57
Cesar	1.236,06	0,00	1.236,06	Sucre	857,61	262,00	600,44
Choco	295,81	0,00	295,81	Tolima	1.568,91	1.116,69	542,65
Cordoba	1.271,31	0,00	1.271,31	Valle	1.338,66	775,87	543,63
Cundinamarca	2.866,05	720,09	2.160,73	Vaupés	37,45	90,00	0,00
Guainia	142,00	0,00	142,00	Vichada	61,85	470,00	0,00
Guajira	606,15	0,00	606,15				
TOTAL	18759,91	2955,62	15844,36	TOTAL	15991,06	4904,97	11733,09
<b>Gran Total</b>	<b>34.750,97</b>	<b>7.860,59</b>	<b>27.577,45</b>				

Fuente: INVIAS

<sup>78</sup> Instituto Nacional de Vías

<sup>79</sup> Instituto Nacional de Vías

<sup>80</sup> Instituto Nacional de Vías

## ANEXO 6: SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y RECOLECCIÓN DE DATOS

Para la gestión de políticas eficaces, debe existir una estrecha relación entre los datos y la toma de decisiones. La disponibilidad de los datos sobre la accidentalidad y su análisis permite describir el problema y con ello priorizar la actuación. Distintos organismos internacionales, tales como la OMS, el BM o la OCDE, han destacado la necesidad de disponer de datos confiables sobre accidentalidad para evaluar el problema y poner en marcha medidas eficaces. Además, estos datos deberían estar basados en definiciones comunes, con el fin de poder realizar análisis comparativos.

La disponibilidad de datos e información y su análisis son clave para el desarrollo eficaz de la planificación estratégica. Los datos participan en todo el proceso de ejecución de la política:

1. **La diagnosis:** El patrón de la accidentalidad nos indicará donde se centran los problemas en nuestras carreteras, de donde podremos identificar las medidas que pueden ser más eficaces. Conocer donde suceden los accidentes, que patrones de comportamiento son los más frecuentes, ... nos permitirá identificar lo que vamos a tener que trabajar.
2. **La formulación de objetivos:** que determinaremos a partir de aplicar al patrón de la accidentalidad las posibles mejoras que las medidas planteadas puedan conseguir. Al marcar objetivos cuantificados podremos hacer el seguimiento de la eficacia de las medidas que estamos tomando y tendremos la posibilidad de corregirlas.
3. **Los indicadores de seguridad vial:** los indicadores de exposición y los indicadores del sistema de movilidad que monitorizan los avances en el nivel de seguridad vial, los indicadores de actividad para el seguimiento y control del plan de actuación y la estrategia.

Para las Agencias Líderes, el Observatorio es una estructura Staff, una unidad que da apoyo a la gestión de la política de seguridad vial que dirige. Para ellos el Observatorio debe disponer de una estructura y unas herramientas:

- Un sistema de datos para el análisis y la vigilancia de la accidentalidad: registro de accidentes y víctimas, datos del sistema de movilidad, velocidades, tráfico, vehículos, patrones de movilidad...
- Un programa de estudio y coordinar investigaciones para conocer las circunstancias y causas de los accidentes. El Observatorio no es un centro investigador, lo son las universidades o institutos investigadores. La cooperación entre ambos es imprescindible. El observatorio, como partícipe de la política de seguridad vial identifica y prioriza. Las universidades aportan el conocimiento, el rigor científico y la visión independiente.
- Un sistema de disseminación del conocimiento para los agentes con responsabilidades en la gestión de políticas de seguridad vial territoriales o sectoriales, y a la opinión pública y conductores, que son en definitiva los verdaderos protagonistas del sistema de movilidad.

- Una metodología de planificación y evaluación de la Estrategia Nacional de Seguridad vial y promover estrategias de intervención territorial (municipal, provincial y regional) y estrategias sectoriales (motos, empresa...)

## **LOS REGISTROS FUENTE**

Los países disponen de sistemas de registro de datos de accidentes diversos. Para definir políticas de seguridad vial es imprescindible tener información sobre el accidente y sus circunstancias, por ello internacionalmente se considera la información policial como la información base para las estadísticas oficiales. Así lo considera la OCDE-ITF para su base de datos IRTAD i el OISEVI, Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.

Pero la información policial infradocumenta algunos tipos de accidentes, y por lo tanto la OMS, aletada por que los siniestros de tránsito se están convirtiendo en uno de los problemas de salud más importantes del mundo, recomienda hacer uso de los datos del sistema de salud y así documentar la magnitud del problemas y sus consecuencias en la salud. De este modo a la información policial del accidente, cada vez en más países se incorporan los datos de los hospitales o de los institutos forenses y así poder tener información de las víctimas y de la gravedad de las lesiones.

Por último, el sistema de datos de accidentes trata de disponer de forma sistemática de los datos sobre los desplazamientos y el sistema de movilidad, con el objetivo de poder obtener información relativa de la accidentalidad con respecto a la exposición al riesgo. Un análisis de accidentalidad útil y eficaz requiere datos de calidad tanto referidos a los accidentes y las víctimas, como a los niveles de exposición al riesgo de los usuarios del sistema de transporte.

Existen multitud de fuentes de datos que nos permitirán construir el sistema de indicadores de seguridad vial, estará dispersas, no serán homogéneas y serán de difícil integración. La función del Observatorio es la recopilación de esta información, velar por la calidad de los datos y hacer posible su análisis relacionado. A continuación se listan algunos de los registros de interés:

### **DATOS SOBRE EL SINIESTRO:**

- policiales
- Aseguradoras
- accidentes laborales

### **DATOS SOBRE LA GRAVEDAD DE LAS LESIONES**

- forenses
- estadísticas vitales
- altas hospitalarias
- urgencias hospitalarias
- aseguradoras

### **DATOS SOBRE LAS CONDICIONES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD**

- Sanciones
- vehículos
- conductores
- tránsito
- velocidades
- toxicología

En estos tiempos en que las nuevas tecnologías de la información permiten de forma rápida, sencilla y segura, consolidar bases de datos provenientes de diferentes fuentes, resulta lógico replantear la situación de tal forma que la información de accidentalidad no sea únicamente una información policial, sino que se vea completada con datos de otras fuentes administrativas. Entre estas destacaríamos las relacionadas con el sistema de transporte, las sanitarias, la información forense, judicial y aseguradoras.

En todo caso, los sistema de recogida de datos estadísticos de siniestros de tránsito deben determinar:

- ✓ los contenidos
- ✓ las metodologías de registro
- ✓ la codificación de datos
- ✓ el sistemas de chequeo y control de la calidad
- ✓ la unión entre los registros de accidentes que existan
- ✓ la utilidad de la información así como su adaptación a las necesidades particulares
- ✓ el acceso a la información por parte de los organismos implicados

Para la creación de un sistema de datos de seguridad vial es importante tomar en cuenta una visión de lo local a lo internacional. Nos referimos a que en el sistema de datos precisa de la implicación, tanto del **ámbito local**, donde se recopilan y generan los datos, como del **nivel nacional**, que asegura sistemas de transmisión de datos, almacenamiento y tratamiento, así como el reporte de toda la información a todos los niveles implicados, como a **nivel internacional**, que armoniza definiciones y estandariza criterios de calidad de la información.

Para estructurar el sistema de información del observatorio se proponen los siguientes proyectos y sub-proyectos:

Sub-proyecto	Principales Tareas
1.1. SUB-REGISTRO	Análisis del subregistro de los datos policiales
1.2. BASE DE DATOS POLICIALES	
1.2.1. FORMULARIO ESTADÍSTICO	Adoptar un Formulario Estadístico de datos policiales Asegurar el cumplimiento de las definiciones internacionales Asegurar la complementariedad del formulario con el Informe Policial Protocolo de relleno del cuestionario
1.2.2. DICCIONARIO DE DATOS	Consensuar las definiciones con todos los cuerpos policiales Editar el manual de definiciones o Diccionario de Datos
1.2.3. APLICACIÓN INFORMÁTICA	Desarrollo de aplicación informática para la introducción de los datos. Implantación de la plataforma informática, repositorio común de todos los datos policiales (en caso de diversos cuerpos policiales) Definición de las reglas de congruencia Protocolo de transmisión de datos/validación Edición de informes básicos Desarrollo de las traducciones sistema anterior (si existe) para la explotación de datos históricos.
1.3 CONEXIÓN DATOS	

<b>POLICIALES Y SANITARIOS</b>	
1.3.1. CESIÓN DE DATOS	Identificación de los registros fuente Identificación de los datos a transmitir Criterios de correlación estadística Protocolos de comunicación y adquisición de datos. Regulación normativa de la cesión de datos
1.3.2. CONVENIOS PARA LA CESIÓN DE DATOS	Convenio Observatorio – Ministerio de Sanidad Convenio Observatorio – Ministerio Forense
<b>1.4. ALMACÉN DE DATOS DE SINIESTROS</b>	
1.4.1. CONCENTRADOR DE DATOS	Concentrador información accidentes (policial+ otras fuentes)  Red de comunicaciones segura Servidor Terminales para la recolección de datos Sistema de comunicaciones
1.4.2. EDICIÓN DE INFORMES	Diseño de contenidos de los informes y listados básicos  Desarrollo de la automatización de los informes
<b>1.5. NORMATIVA ESTADÍSTICA</b>	
	Análisis del marco regulador : la normativa estadística nacional Ley de protección de datos Redactar los términos de la normativa Desarrollar el procedimiento de aprobación Publicación de la norma
<b>1.6. FORMACIÓN Y EXTENSIÓN</b>	
PLAN DE FORMACIÓN DE POLICIAS	Recogida de datos Uso de las herramientas informáticas y Procesos
PLAN DE EXTENSIÓN A TODO EL TERRITORIO	Calendario Instalación de equipos informáticos Distribución de los cuestionarios Puesta en marcha
<b>1.7. BASES DE DATOS INTERNACIONALES</b>	
OISEVI	Disponibilidad de los datos requeridos Envío y validación de datos Participación en los grupos de trabajo
IRTAD-LAC	Análisis de disponibilidad de los datos Envío y validación de los datos

## ANEXO 7: PROPUESTAS PARA EL FINANCIAMIENTO

Como ya se ha manifestado, es necesario garantizar la sostenibilidad de los recursos destinados a la seguridad vial, por lo que si la responsabilidad frente a esta va a recaer sobre un Agencia Líder, se debe partir de un organismo con presupuesto propio, cuya sostenibilidad financiera no solo se base en obtener importantes recursos, sino también de hacer buen uso de los mismos.

Como es lógico, para determinar qué tantos recursos se requieren para la implementación de una Agencia Líder en seguridad vial, se acudió a la cuantificación de las necesidades financieras, para lo cual realizó un ejercicio académico de equiparar la Agencia que se aspira tener, con otras ya creadas en Colombia, que podrían tener mediana similitud en cuanto a la estructura administrativa deseada y los gastos de inversión, cuyo presupuesto anual de gastos oscila entre US\$15 millones y US\$25 millones, es decir entre \$27.000 y \$45.000 millones, por lo que se considera que la Agencia líder debe contar con un presupuesto mínimo de US\$20 millones (\$36.000 millones) .

Para el efecto se tiene como punto de partida el Proyecto de Ley 166 de 2012 – Senado, “Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”, en cuyo artículo 4° se establece las rentas que constituirían el patrimonio de la Agencia:

*Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto General de la Nación.*

- 1. Los recursos que reciba a título de donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales u organizaciones de cualquier naturaleza local, nacional o internacional.*
- 2. Los recursos que a través de convenios se reciban de entidades públicas o privadas para el desarrollo de los programas de la Agencia o su funcionamiento.*
- 3. Los bienes que la Agencia adquiera a cualquier título.*
- 4. Los aportes y donaciones producto de alianzas con terceros para el desarrollo de su objeto social y actividades complementarias o conexas con el mismo.*
- 5. Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito- SOAT, destinarán anualmente el dos por ciento (2%) de las primas que recauden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el uno por ciento (1%) anual al fondo administrado por ellas.*
- 6. Y otras que el Gobierno nacional determine*

Sin embargo, el equipo de esta misión, teniendo en cuenta las dificultades que podría tener la aprobación de algunas de estas fuentes, considera pertinente advertir al Ministerio de Transporte la posibilidad de que puedan acudir a otras en defecto de las anteriores, siendo de su valoración presentar a consideración del Congreso unas u otras.

Así se proponen las siguientes nuevas fuentes:

**1. Los fondos provenientes de los servicios prestados a terceros; de los porcentajes sobre las tasas administrativas que se establezcan en materia de licencias de conducir y otros servicios administrativos; y de las tasas que se cobren a los organismos de apoyo al tránsito por concepto de su habilitación y seguimiento a la misma;**

Este ingreso de carácter tributario, denominado tasa, corresponde a la contraprestación que pagarían los usuarios por el funcionamiento de un servicio público, en este caso a cargo de los usuarios de los diferentes servicios que prestaría la Agencia.

Es importante que en la Ley se establezcan la totalidad de los elementos configuradores del tributo, pues de lo contrario se desconocería el principio de legalidad de los mismos.

Por ejemplo, para el caso de las tasas que se cobrarían a los organismos de apoyo al tránsito por concepto de su habilitación y seguimiento a la misma, los elementos serían: El Estado, como sujeto activo, representado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entidad que deberá asumir los costos de tener a la infraestructura operativa suficiente para la habilitación de los organismos de apoyo de tránsito (Centros de Reconocimiento, Centros de Diagnóstico Automotriz, Centros Integrales de Atención, Centros de Enseñanza Automotriz y otros que resulten), hacerles seguimiento al cumplimiento de las condiciones de habilitación y coordinar con la Superintendencia de Puertos y Transporte la vigilancia del funcionamiento de dichos organismos; los organismos de apoyo al tránsito que como usuarios del servicio serían los sujetos pasivos; el hecho generador, lo constituiría la prestación del servicio público de habilitación y seguimiento a la misma. Respecto de la determinación de la tarifa, en la ley se debe prever los parámetros generales destinados a fijar los sistemas y métodos para determinarla.

**2. Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos;**

Surge esta fuente de recursos de los excesos de liquidez que anualmente producen entidades como el Fondo de Prevención Vial<sup>81</sup>, o la Dirección de Transporte y Tránsito de la Policía Nacional<sup>82</sup> que son invertidos en el sector financiero a largo plazo, pudiendo ser importante fuente de recursos para inversión en seguridad vial por parte de la Agencia.

**3. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos por concepto de multas de tránsito, y disminuir la impunidad frente a la comisión de infracciones de tránsito, se autoriza a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos que optimicen la efectividad del sistema sancionatorio de tránsito, por lo que cobrará a los departamentos, distritos y municipios, una tasa del 4% del valor total de las multas canceladas,**

---

<sup>81</sup> \$48,988 millones según Informe de Auditoría Intersectorial Articulada sobre política pública de seguridad vial en Colombia, expedido en enero de 2013

<sup>82</sup> \$30.821 millones según Informe de Auditoría Intersectorial Articulada sobre política pública de seguridad vial en Colombia, expedido en enero de 2013



***quedando reducido al 6% del valor de las multas canceladas, los recursos previstos por el artículo 10 del Código Nacional de Tránsito Terrestre para el SIMIT.***

Al igual que los recursos anteriores, esta fuente de recursos surge de las inquietantes cifras que presenta la Contraloría General de la República, esta vez en el Estudio Evaluación del Sistema Integrado de Información de Multas y sanciones por Infracciones de tránsito –SIMIT-, realizado por la Dirección de Estudios Sectoriales de la Contraloría Delegada para el Sector Infraestructura de la CGR de Junio de 2012, en el que se estableció que durante la ejecución de los convenios, los diferentes concesionarios del SIMIT habían invertido a 31 de diciembre de 2010 la suma de \$ 6.361.268.701 y como contra-prestación habían recibido \$52.358.278.875, es decir que presentaban una escasa inversión del **12%** de los recursos percibidos.

Es por lo anterior, que se considera viable puesto que no afectaría la operatividad del SIMIT o de sus diferentes concesionarios, que a cambio de recibir el 10% del valor de las multas y comparendos que son cancelados en el país, solo reciban el 6% que correspondería aproximadamente a \$14.000 millones anuales, dando lugar a que la Agencia recibiera, el otro 4% que correspondería aproximadamente a \$10.000 millones anuales, los cuales invertiría para diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos que optimicen la efectividad del sistema sancionatorio de tránsito..

***4. Los terminales de transporte terrestre de pasajeros, recaudarán con destino a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, una contribución especial que deben pagar las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los mismos por cada uno de sus vehículos que ingrese en servicio al Terminal, para el desarrollo de programas de seguridad vial. La liquidación de la contribución atenderá la clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido.***

La Sala de Consulta Y Servicio Civil del Consejo de Estado, en concepto 1.681 del 26.01.2006, estableció algunas precisiones sobre la naturaleza de las tarifas de uso que se cobran en los Terminales de Transporte Terrestre de Pasajeros, que impiden considerar a las mismas como tasas de carácter tributario:

*“... cuando la administración presta a los particulares los servicios que le han sido encomendados por la Constitución o por la ley, lo hace bajo dos formas jurídicas claramente diferenciadas, la primera de ellas, que es la típica de las funciones administrativas, también llamadas servicios administrativos, en la que la situación jurídica de los usuarios particulares es del tipo de las estatutarias, es decir de las reguladas íntegramente por la ley y los reglamentos, mientras que cuando los servicios que se entregan son de los llamados industriales, comerciales o de gestión económica, la relación que surge con los usuarios es de carácter contractual. Si la ley autoriza a cobrar la prestación que se entrega bajo una relación estatutaria, este cobro constituye una tasa, y a su regulación deben aplicarse todos los elementos de este tipo de exacción tributaria, pero si se está en presencia de una relación contractual, porque el servicio es industrial y comercial, se entiende que la administración cobra un precio por ese contrato, y este ingreso, aunque público, no está sometido a las reglas de la tasa.”*

*“... las empresas terminales de transporte terrestre de pasajeros, se tiene entonces que desde 1984 fueron organizadas como sociedades anónimas, bien bajo un régimen de empresa industrial o comercial, bien bajo uno de sociedad de economía mixta, por lo que, a falta de definición legal en contrario, se aplica la regla general. De esta definición del tipo de órgano que desempeña esta actividad, se desprende la calificación de la misma como industrial y comercial o de gestión económica bajo las reglas del derecho privado, por lo que la relación jurídica con los usuarios es del tipo de los contratos y no de las relaciones estatutarias ordenadas íntegramente por las leyes y los reglamentos. En este orden de ideas, las tarifas a que hace referencia la ley 336 de 1996 en comento, como la ley 105 de 1993, se refieren a los precios que pueden cobrar a los transportadores que utilizan el terminal como contraprestación de sus servicios, mas no por una tasa en el sentido tributario del término”*

*“... la potestad que tiene el gobierno nacional en materia de las tarifas que cobran las sociedades administradoras de las terminales tiene su fuente, tanto en el párrafo del artículo 17 de la ley 105 de 1993, como en el 29 de la ley 336 de 1996, según los cuales le compete al Ministerio de Transporte "La política sobre terminales en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo " y "formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte. " La palabra tarifa en este caso debe ser entendida en su sentido literal, esto es como el valor del contrato de prestación de los servicios del terminal, y no como sinónimo de una tasa de carácter tributario” (Subrayado fuera de texto)*

Sin embargo, esta importante fuente de recursos que se calcula en aproximadamente \$10.000 millones anuales, viene siendo dispuesta por las agremiaciones de empresas de transporte público intermunicipal de pasajeros y por las mismas Terminales de Transporte que las recaudan, a su arbitrio, sin mayor control al que ellos mismos realizan, pues ni siquiera a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a quien de conformidad con el artículo 7° del Decreto 2762 de 2001<sup>83</sup> compete realizar inspección, control y vigilancia el desarrollo de programas de seguridad en la operación del transporte, presentan información sobre la destinación de dichos recursos.

Es por todo lo anterior, que se ha pensado por la Comisión, que estos recursos podrían constituir una importante fuente de financiación para inversión en seguridad vial en “estrategias de comportamiento humano” respecto de los conductores profesionales que hacen uso con sus vehículos de los terminales de transporte, para lo cual, necesariamente debe apelarse a instituciones tributarias como la “contribución especial” la cual permite imponer tributos como recuperación de los costos de los servicios que les presten a los contribuyentes, para el caso, dichas contribuciones deberían ser pagadas por las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los Terminales, por cada uno de sus vehículos que ingrese en servicio al Terminal, como recuperación de los costos de los programas de seguridad vial que les presten por la Agencia.

---

<sup>83</sup> "Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera".

## **ANEXO 8: EL CONTEXTO GLOBAL Y REGIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL Y ENTIDADES LÍDERES DE SEGURIDAD VIAL – EXPERIENCIAS INTERNACIONALES.**

### **1. El contexto Global y regional de la Seguridad Vial**

Cerca de 1.24 millones de personas mueren cada año en las carreteras del mundo, y entre 20 y 50 millones de personas sufren lesiones no fatales en esas mismas carreteras. Cerca del 90% de esas muertes ocurren en países de ingresos bajo o medios. En el año 2004 las lesiones por accidentes de tráfico representaban la novena causa de muerte, pero la OMS estima que para el año 2030, a menos que se hagan acciones concertadas, los accidentes de tránsito representarán la quinta causa de muerte, por encima de enfermedades como la tuberculosis y el VIH/SIDA, resultando en un número de muertes estimadas de 2.4 millones de personas cada año. Las lesiones por accidentes de tráfico ya están entre las tres causas más importantes de muerte para personas entre 5 y 44 años. Las consecuencias económicas de los colisiones entre vehículos a motor se estiman que representan entre en 1% y el 3% del PIB de los países del mundo, alcanzando un valor de \$500 billones (miles de millones) de dólares americanos.

En marzo de 2010, las Naciones Unidas proclamó la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, con la meta de estabilizar y luego reducir las muertes en las carreteras del mundo. La Resolución 64/255<sup>84</sup> también invita a todos los Estados miembros definir sus propias metas en reducción de las muertes por accidentes de tránsito a ser alcanzadas al final de la Década, de acuerdo con el plan global de acciones a ser preparado por las comisiones regionales de la Organización Mundial de la Salud – OMS – y las Naciones Unidas, en cooperación con otros socios en el Acuerdo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

El Plan Mundial de Acción para la Década de la Seguridad Vial 2011 – 2020<sup>85</sup> está basado en el enfoque de Sistema Seguro y alienta a los países a implementar actividades de acuerdo con cinco pilares: capacidad de gestión de la seguridad vial, infraestructura segura, vehículo seguro, comportamiento seguro del usuario, y cuidados post-accidente. En caso de una implementación masiva de acciones en seguridad vial en todos los países del mundo, en la línea de los cinco pilares anteriores se esperan reducciones del 50% de las fatalidades para el año 2030. En caso de no tomarse las acciones sugeridas las fatalidades por accidentes de tránsito pueden llegar a superar los dos millones de muertos por año. En la Figura 20 se muestran estas tendencias.

En marzo de 2013, la OMS publicó el segundo Reporte sobre el Estado de la Seguridad Vial en el Mundo<sup>86</sup> que mostró que no ha habido reducción global en el número de personas muertas en accidentes de tránsito desde el primer reporte en el año 2009. Sin embargo, el tiempo de movilización creció en un 15% de tal manera que las acciones para mejorar la seguridad vial global al menos pudieron mitigar cualquier incremento en el número de muertos. Las muertes disminuyeron en 88 países entre los años 2007 y 2010, pero aumento en 87 países. Por lo tanto, se necesitan aumentar significativamente las acciones para hacer las vías más seguras. En

---

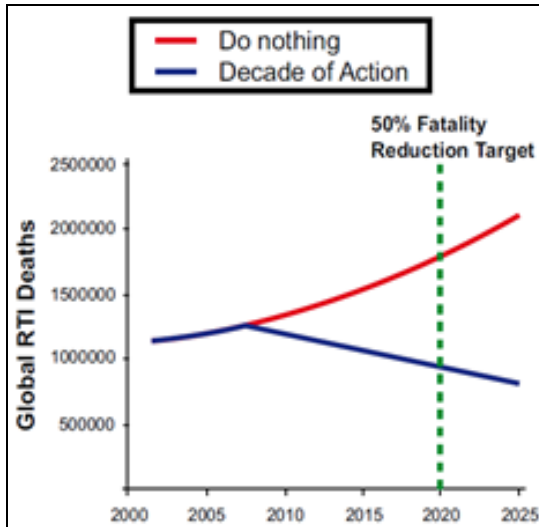
<sup>84</sup> UN (2010)

<sup>85</sup> WHO (2011)

<sup>86</sup> WHO (2013)

muchos países se necesita que las leyes alrededor de la seguridad vial sean más comprensivas y que los aspectos asociados al control se refuercen. Solo 28 países, que representan el 7% de la población mundial, tienen leyes de seguridad vial comprensivas en cinco factores claves de riesgo: alcohol y conducción, velocidad, cascos en las motocicletas, cinturones de seguridad y aseguramiento de niños. En algunos casos estas leyes existen pero el control sobre el cumplimiento de las mismas es variable.

Figura 21: Tendencias en la siniestralidad en el mundo



Fuente: OMS – UN

Durante la próxima *Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*, los objetivos nacionales de resultados de la seguridad vial serán alineados con los cinco pilares del *Plan Mundial de Acción*<sup>87</sup>. Durante esta *Década*, el Banco Mundial se concentrará en racionalizar los proyectos de seguridad vial basados en estos cinco pilares, tal y como se recomienda en las directrices principales, lo cual forma parte integral de las inversiones en infraestructura vial y en transporte urbano dirigidas a acelerar la transferencia de conocimiento y el aumento de inversiones nacionales en vista de mejorar los resultados de la seguridad vial.

Además, en el marco de la iniciativa de seguridad vial de los Bancos Multilaterales de Desarrollo, el Banco Mundial actúa en alianza con el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, CAF (Banco de Desarrollo de América Latina), el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Islámico de Desarrollo, con el fin de apalancar la inversión dedicada a los proyectos de *Sistema Seguro* de seguridad vial a lo largo de la *Década de Seguridad Vial*.

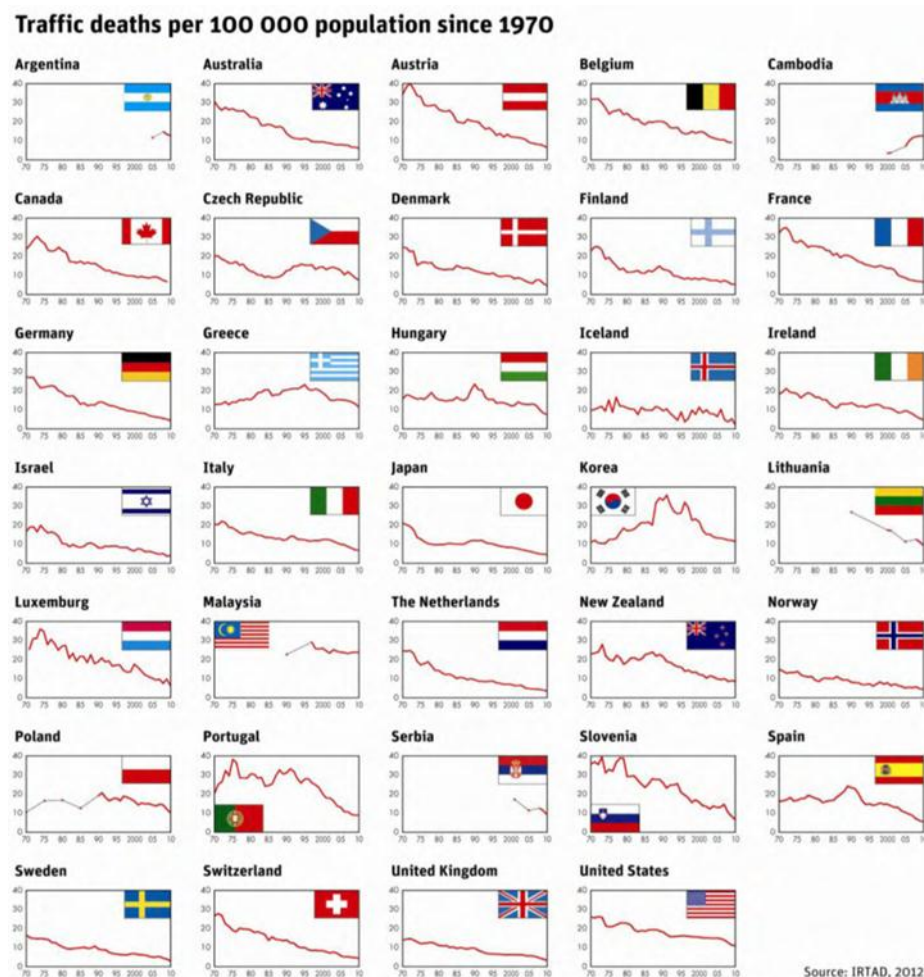
Varios informes internacionales sobre seguridad vial muestran como muchos países logran tendencias permanentes de mejora en las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito. Las políticas aplicadas en muchos de estos países logran mantener mejoras incluso con incrementos en el parque de vehículos y en la movilidad. Se puede observar en la Figura 21<sup>88</sup> como países

<sup>87</sup> Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (2011). *Plan Mundial para la Década de Acción 2011-2020*, Organización Mundial de la Salud, Ginebra.

<sup>88</sup> IRTAD - Road Safety Annual Report 2012 – OCDE-ITF

como Holanda, Reino Unido, Suecia, y varios otros, mantienen de forma sostenida resultados de mejora de la seguridad vial desde hace más de treinta años. En otros países como España, Portugal, República Checa y Polonia se observan comportamientos más erráticos, en los que los períodos de descenso coinciden con los períodos de políticas fuertes en seguridad vial.

Figura 22. Muertos en accidentes de tránsito por 100.000 habitantes desde 1970



Fuente: IRTAD - Road Safety Annual Report 2012 – OCDE-ITF

América Latina presenta uno de los índices de siniestralidad vial más elevados del mundo (Figura 22) y se espera que la tendencia continúe a menos que se implemente medidas de inmediato<sup>89</sup>. Este índice de siniestralidad es aún más alto cuando se considera solo Suramérica (ver Figura 22), casi 2 puntos por encima del de Latinoamérica y más del doble del índice de Europa.

<sup>89</sup> OMS, Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2013.

Figura 23. Siniestralidad en el mundo por regiones



Fuente: OMS, Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2013. Elaboración propia.

El análisis comparativo de la accidentalidad de la Región se realiza en base a los datos publicados por el OISEVI, ya que en la actualidad es la fuente que ha trabajado mejor la homogeneidad de los datos por lo que ofrece más confiabilidad. En la Tabla 4<sup>90</sup> se muestran los resultados para Latinoamérica de la siniestralidad en el año 2010. De esta tabla se pueden clasificar los países de acuerdo a la tasa de siniestralidad (número de muertos por cada 100.000 habitantes), tal como se muestra en la Tabla 4. Como se puede ver República Dominicana, Uruguay y Ecuador tiene las tasas de siniestralidad más grandes en Latinoamérica, más de 4 veces mayores que la de España. Solamente Guatemala tiene en Latinoamérica una tasa menor a 10 muertes por cada 100.000 habitantes. Colombia junto con Argentina, Chile, Costa Rica, México, Nicaragua, Perú y Venezuela se colocan en la parte media-baja de la tabla con tasas de siniestralidad entre 10 y 15 muertes por cada 100.000 habitantes, casi todas el doble del promedio europeo de 6.2 y casi el triple de la tasa de España de 5.4 para ese mismo año. En la Figura 22 se muestran de manera comparativa las tasas de muertes por incidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes.

Tabla 4. Cifras de seguridad Vial en América Latina, año 2000 -2010.

País	2000	2008	2009	2010	% 2010-2009	% 2010-2000	Muertes 100.000 hab.		
							2000	2009	2010
Argentina	-	5.759	5.219	5.094	-2%	-	-	13,0	12,6
Bolivia	-	1.622	1.589	-	-	-	-	-	-
Brasil	-	-	-	-	-	-	-	-	-

<sup>90</sup> OISEVI, Tercer Informe Iberoamericano sobre Seguridad Vial 2012.

Chile	2.207	2.317	1.960	2.074	6%	-6%	14,3	11,6	12,1
<b>Colombia</b>	<b>6.551</b>	<b>5.431</b>	<b>5.634</b>	<b>5.502</b>	<b>-2%</b>	<b>-16%</b>	<b>16,3</b>	<b>12,5</b>	<b>12,1</b>
Costa Rica	670	750	721	592	-18%	-12%	17,0	15,6	12,6
Cuba	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rep. Dominicana	-	1.846	1.872	2.126	14%	-	-	19,2	21,5
Ecuador	1.567	2.553	2.714	3.007	11%	92%	-	19,4	20,8
El Salvador	-	1.778	1.602	-	-	-	-	22,9	-
España	5.776	3.100	2.714	2.478	-9%	-57%	14,3	5,9	5,4
Guatemala	-	1.052	1.152	958	-17%	-	-	8,2	6,7
Honduras	-	-	-	-	-	-	-	-	-
México	13.893	17.062	17.820	16.559	-7%	19%	14,1	16,6	14,7
Nicaragua	-	668	781	742	-5%	-	-	13,6	12,8
Panamá	391	434	433	-	-	-	13,3	12,5	-
Paraguay (2)	400	1.180	1.162	1.206	4%	202%	7,5	18,3	18,7
Perú	4.053	4.536	4.216	3.713	-12%	-8%	15,6	14,5	12,6
Uruguay	705	670	696	723	4%	3%	21,4	20,8	21,5
Venezuela	3.084	5.139	4.057	3.302	-19%	7%	12,7	14,3	11,5
<b>LAC</b>	<b>39.297</b>	<b>55.897</b>	<b>54.342</b>	<b>48.076</b>	-	-			
Francia	8.079	4.275	4.273	3.992	-7%	-51%	13,7	6,8	6,4
Alemania	7.503	4.477	4.152	3.648	-12%	-51%	9,1	5,1	4,5
Italia	6.649	4.731	4.237	4.090	-3%	-38%	11,7	7,1	6,8
Suecia	591	397	358	266	-26%	-55%	6,7	3,9	2,8
Reino Unido	3.580	2.645	2.337	1.905	-18%	-47%	6,1	3,8	3,1
<b>UE</b>	<b>56.427</b>	<b>38.941</b>	<b>34.814</b>	<b>31.030</b>	<b>-11%</b>	<b>-45%</b>	<b>11,7</b>	<b>7,0</b>	<b>6,2</b>

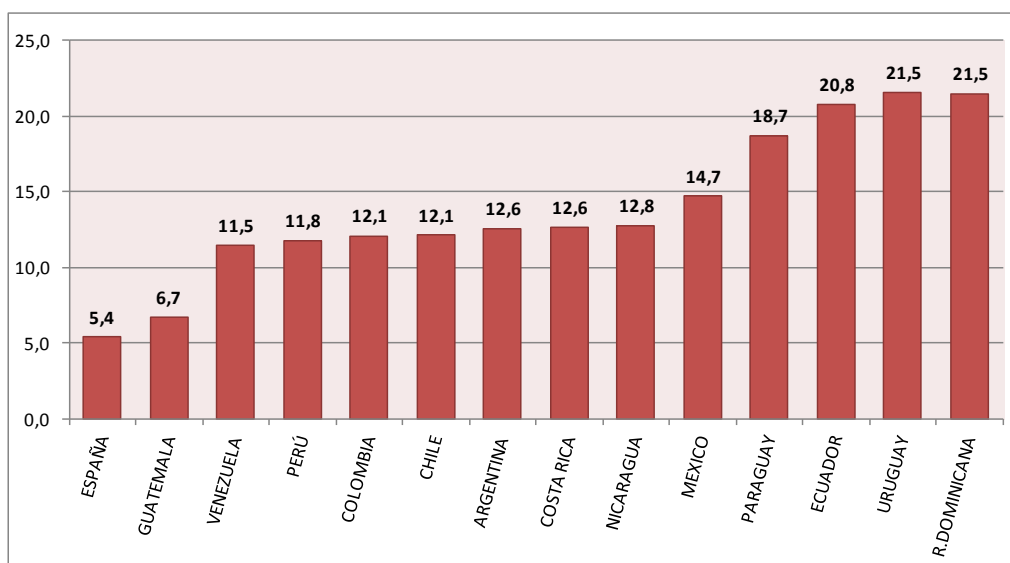
Fuente: Para LAC: OISEVI, para Union Europea: IRTAD/Eurostat/ETSC

**Tabla 5. Grupos de países Latinoamericanos de acuerdo a la tasa de muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes año 2010.**

Rango de la Tasa de Mortalidad – TM - por cada 100.000 habitantes	Países
TM>20	República Dominicana, Ecuador y Uruguay
15<TM<20	Paraguay
10<TM<15	Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Nicaragua, Perú y Venezuela
TM<10	España y Guatemala

Fuente: OISEVI

**Figura 24. Tasa de Siniestralidad en Iberoamérica 2010. Tomado de OISEVI, Tercer Informe Iberoamericano sobre Seguridad Vial 2012**



De la Tabla 4 se puede también apreciar que Costa Rica (18%), España (9%), Guatemala (17%), Perú (12%) y Venezuela (19%) lograron reducciones importantes en las muertes anuales por incidentes de tránsito entre los años 2009 y 2012. Mientras que Argentina (-2%), Chile (6%), Colombia (-2%), México (-7%), Nicaragua (-5%), Paraguay (4%) y Uruguay (4%) tuvieron reducciones o incrementos muy bajos permaneciendo estable el número de muertes por incidentes de tránsito entre los años 2009 y 2010. República Dominicana (14%) y Ecuador (11%) tuvieron incrementos significativos entre los años 2009 y 2010 en la siniestralidad por incidentes de tránsito.

De la Tabla 4 y la Figura 23 se puede ver que hay cuatro países con tasas altas de siniestralidad por cada 100.000 habitantes (Paraguay, Ecuador, Uruguay y República Dominicana), hay 8 países con tasas intermedias (México, Nicaragua, Costa Rica, Argentina. Solo Guatemala y España tiene tasas bajas. Como se puede ver a nivel Iberoamericano Colombia ocupa un lugar intermedio en



la siniestralidad por incidentes de tránsito, sin lograr reducciones significativas en los últimos años.

En la Tabla 6 se muestran los resultados del Informe Mundial del Estado de la Seguridad Vial 2013 elaborado por la Organización Mundial de la Salud<sup>91</sup>. En la Tabla 6 se resalta la gran diversidad de la mortalidad asociada a los diversos modos de transporte en los diferentes países. Colombia, junto con Paraguay y República Dominicana, son los tres países de lejos con mayor mortalidad en vehículos de 2 (motocicletas) y 3 ruedas, representando en estos países alrededor del 40% o más de las muertes por accidentes de tránsito. En Argentina, Bolivia, Guatemala y Nicaragua los vehículos de 4 ruedas colocan más del 50% de los muertos por accidentes de tránsito. En todos los países los peatones representan una cifra importante de muertos por accidentes de tránsito, en la inmensa mayoría de ellos por encima del 20%, llegando en algunos casos a estar por encima del 60% de los muertos. En todos los casos los ciclistas representan valores por debajo del 10% de las muertes por accidentes de tránsito, llegando en varios países incluso a estar por debajo del 1%.

Con respecto a la situación jurídica en los diferentes países de Latinoamérica (Ver Tabla 7) se puede concluir, con excepción de Bolivia, Perú, Paraguay y Venezuela, que existe un marco normativo integral sobre los factores de riesgo más importantes asociados con la siniestralidad en incidentes de tránsito. En estos entonces el problema no son las normas, sino la capacidad de hacerlas cumplir (enforcement). Cuando una norma no se obedece, bien sea por que no se sanciona al infractor o por que no se hace cumplir la sanción (cárcel, multa, suspensión de la licencia de conducción, servicio comunitario, otros), se crea una sensación generalizada de impunidad que lleva a un mayor incumplimiento de la norma. Esto es crucial en la siniestralidad por incidentes de tránsito: el incumplimiento de las normas de tránsito es la principal causa de los incidentes de tránsito. Mientras mayor impunidad haya en el incumplimiento de las normas de tránsito, mayor probabilidad de que ocurra un incidente de tránsito y, por tanto, mayor probabilidad de que ocurra un siniestro.

---

<sup>91</sup> En este informe hay algunas discrepancias con el informe de OISEVI que no vamos a entrar a discutir, que se deben al uso de distintas fuentes de datos.

Tabla 6. Cifras de Seguridad Vial en América Latina, año 2010. Tomado de Organización Mundial de la Salud, 2013 Global Status Report on Road Safety. 2013. Elaboración propia.

País	Población	Número estimado de muertes en las vías por accidentes de tráfico		Porcentaje de muertes por modo de transporte				
		Número Total Anual	Por 100.000 habitantes	Conductor/Pasajero vehículos 4 ruedas	Conductor/Pasajero vehículos 3 ó 2 ruedas	Ciclista	Peatón	Otro o no especificado
Argentina	40.412.376	5.094	12,6	69,2	10,3	0	14,6	5,9
Bolivia	9.929.849	1.910	19,2	57,7	0	1,1	36,2	5
Brasil	194.946.488	43.869	22,5	22,5	24,8	4,2	23,4	25,2
Chile	17.113.688	2.098	12,3	35,8	5,3	9,1	39,3	10,5
<b>Colombia</b>	46.294.842	7.225	15,6	9,9	39,1	5,8	30,8	14,4
Costa Rica	4.658.887	592	12,7	22,6	28,3	9,4	37	2,6
Cuba	11.257.979	872	7,8	17,5	13,1	12,5	34,8	22,1
Ecuador	14.464.739	3.911	27	0,8	4,4	0,4	29,5	64,9
El Salvador	6.192.993	1.358	21,9	15,8	5,3	4,8	61,5	12,7
Guatemala	14.388.929	958	6,7	52,7	30	0	0	17,4
Honduras	7.600.524	1.425	18,8	38,9	10,6	5,7	44,9	0
México	113.423.052	16.714	14,7	22,9	4	1	28,8	43,3
Nicaragua	5.788.163	1.085	18,8	66,6	0	0	33,5	0
Panamá	3.516.820	494	14,1	37,9	5,7	5,9	43,6	6,9
Paraguay	6.454.548	1.383	21,4	30	41,4	0,7	27,9	0
Perú	29.076.512	4.622	15,9	12,9	1,4	0,9	33,9	50,9
República Dominicana	9.927.320	4.143	41,7	13,8	57,8	0	24,6	3,8
Uruguay	3.368.786	723	21,5	*	*	*	*	100
Venezuela	28.979.857	10.791	37,2	2,6	3,9	0,8	15,3	77,4
<b>Latinoamérica</b>	567.796.352	109.267	19,2					
<b>Suramérica</b>	391.041.685	81.626	20,9					

**Tabla 7. Estado de aspectos importantes asociados con la seguridad Vial (factores de riesgo) en América Latina.**

País	Límite de Velocidad urbana ≤50 km/h	Concentración de Alcohol permitido en la sangre para conducir ≤0.05 g/dl	Ley obligando usar casco en motos con estándares para los cascos	Ley de cinturón de seguridad se aplica a todos los ocupantes	Ley nacional para asegurar los niños
<b>Argentina</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>Bolivia</b>	<b>SI**</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>
<b>Brasil</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>Chile</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>Colombia</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>Ecuador</b>	<b>SI*</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>Paraguay</b>	<b>SI*</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>Perú</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>Uruguay</b>	<b>SI**</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>
<b>Venezuela</b>	<b>SI**</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b>	<b>SI</b>

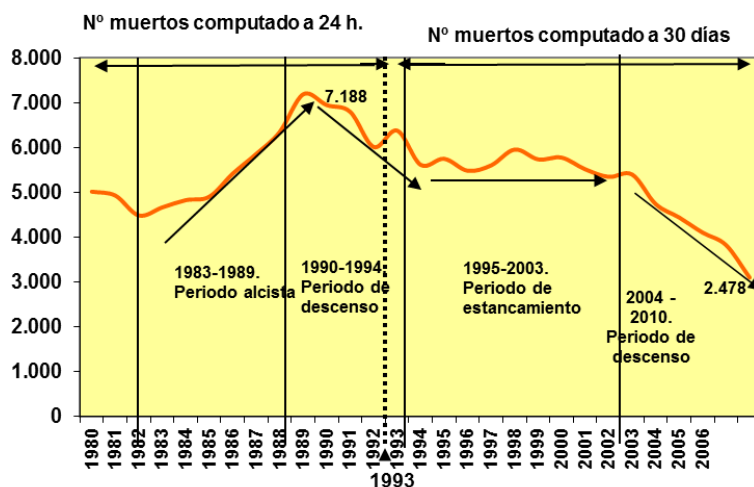
\*: Se puede modificar; \*\*: No se puede modificar

*Fuente: Organización Mundial de la Salud, 2013 Global Status Report on Road Safety 2013. Elaboración propia.*

Como ejemplo podemos tomar el caso de España<sup>92</sup> en donde se observan dos períodos en que reflejan descensos significativos en la evolución de la accidentalidad (Ver Figura 24). Ambos períodos coinciden con acciones de política pública con marcado liderazgo, apoyo de comunicación y debate en la opinión pública, y con acciones decididas, permanentes y oportunas en el contexto del momento (mejoras en las infraestructuras y especialmente en el cumplimiento de las normas). Diversos análisis de evaluación de resultados hechos por Universidades y otros equipos investigadores de forma independiente lo corroboran.

<sup>92</sup> ONSV-DGT, Principales cifras de la siniestralidad 2011.

Figura 25. Evolución de la accidentalidad en España, 1980-2010



Fuente: ONSV –DGT España, Principales Cifras de accidentalidad 2011

Para terminar este contexto global y regional sobre la seguridad vial, vale la pena mencionar las principales conclusiones del estudio de la Organización Mundial de la Salud, 2013 Global Status Report on Road Safety. Estas conclusiones son:

- Los gobiernos tienen que promulgar urgentemente leyes integrales que se ajusten a las prácticas óptimas relacionadas con todos los factores de riesgo fundamentales, a fin de reducir esta causa prevenible de muerte, lesiones y discapacidad.
- Los gobiernos deben invertir recursos financieros y humanos suficientes para lograr la observancia de esas leyes, dado que es un componente esencial de su éxito. La sensibilización de la población puede ser una importante estrategia para que se entiendan y apoyen esas medidas legislativas y de observancia de las leyes.
- Son necesarios esfuerzos concertados para lograr que la infraestructura vial sea más segura para los peatones y los ciclistas. Las necesidades de estos usuarios de la vía pública deben ser tenidas en cuenta cuando se adopten decisiones sobre la política de seguridad vial, la planificación de los transportes y el uso de la tierra. En particular, los gobiernos han de examinar la forma de integrar las formas de desplazamiento no motorizadas en sistemas de transporte más sostenibles y seguros.

Finalmente vale la pena resaltar que los organismos internacionales –NU, ITF-OCDE, Comisión Europea, Banco Mundial, ETSC – publican sus informes de recomendaciones sobre las políticas de seguridad vial<sup>93</sup> que, tras analizar acciones de los distintos países, concluyen que las claves para obtener resultados de mejora se centran en tener una estrategia que identifique las acciones oportunas y en tener una estructura de gestión con el liderazgo suficiente para alinear las acciones de los distintos actores.

<sup>93</sup> UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020.

ITF/OECD (2008), Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach.

Bliss, T; Breen, J (2009), Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. World Bank.

ETSC (2010), Response to the EC Policy Orientations 2011-2020.

## 2. Agencias líderes en Seguridad Vial: experiencias internacionales

Teniendo en cuenta que cada realidad es distinta y que cada momento tiene sus mejores oportunidades, la revisión de experiencias internacionales, es decir, observar cómo otras organizaciones han resuelto retos y objetivos similares, pueden inspirar la forma de organizar la estructura de la seguridad vial en Colombia.

A modo de recopilación y lluvia de ideas, se lista los aspectos más importantes sobre institucionalidad, financiación, diseño de políticas y ejecución de medidas de los países que han desarrollado políticas de seguridad vial exitosas. Se ha consultado los trabajos realizados por Jesús Monclús<sup>94</sup> y por la Liga Contra la Violencia Vial<sup>95</sup>

### **ARGENTINA: La Agencia Nacional de Seguridad Vial, ANSV** <http://www.seguridadvial.gov.ar>

Es un organismo descentralizado del Ministerio del Interior. Está presidida por el Ministro del Interior y conducida por el Director Ejecutivo, fue creada por la Ley a iniciativa de la Presidente de la Nación para coordinar el conjunto de acciones y actores involucrados en el cumplimiento del objetivo de reducir en un 50% la mortalidad por siniestros viales en un plazo de cinco años.

La ANSV es el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial y trabaja en conjunto, con diferentes organismos involucrados en materia de seguridad vial tales como: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Vialidad Nacional, el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), las diferentes Fuerzas de Seguridad, ONGs, entidades afines y fundamentalmente la colaboración de todas las provincias.

Con la creación de la ANSV, la definición de su marco normativo y el aporte de los recursos para financiarla, Argentina construyó el corazón de la política de Estado sobre seguridad vial y estableció como sus ejes fundamentales las tareas de concientización, prevención, control y sanción en materia vial.

### **AUSTRALIA: El Consejo Permanente de Transporte e Infraestructura (SCOTI)** <http://www.scoti.gov.au/>

En febrero de 2011, el Consejo de Gobiernos Australianos (COAG), acordó un nuevo Sistema de Consejos por el que se creó El Consejo Permanente de Transporte e Infraestructura (SCOTI) en sustitución del Consejo de Transporte de Australia. Fue establecido en septiembre de 2011 y reúne personal de la Commonwealth, el Estado, el Territorio y Ministerios, así como la Asociación de Gobiernos locales australianos.

Estado con marcado carácter federal y notable transferencia de competencias a los diferentes niveles de gobierno, la Estrategia de seguridad vial es el marco de coordinación de las iniciativas federales, estatales, territoriales y locales.

---

<sup>94</sup> JESÚS MONCLÚS: Planes estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos. Etrasa, 2007

<sup>95</sup> Fundación por la Vía por la Vida: “Entidades líderes en seguridad vial”, 2012

Cuenta con el apoyo de las entidades participantes en el Consejo Australiano de Transportes incluidos los representantes de los ocho territorios-estados.

**AUSTRIA: Consejo Austriaco de Seguridad Vial (KfV)** <http://www.kfv.at/>

El Ministerio de Transporte, Innovación y Tecnología austriaco encargó la elaboración del plan al Consejo Austriaco de Seguridad Vial (KfV). El KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) es una asociación privada sin fines de lucro que ha estado proporcionando servicios de seguridad e investigación desde 1959.

El estado dispone de una estructura federal, el plan recoge las medidas a nivel federal, y propone medidas a nivel estatal. La estrategia es el marco de coordinación de las iniciativas federales, estatales, territoriales y locales.

Cuenta con el apoyo del sector asegurador de quien depende el KfV.

**CANADA: Consejo Canadiense de Administración de Transporte Motorizado (CCMTA) y el Ministerio de Transportes de Canadá** <http://www.ccmta.ca>

El plan lo elabora el Consejo Canadiense de Administración de Transporte Motorizado (CCMTA) y el Ministerio de Transportes de Canadá. CCMTA es una organización sin fines de lucro integrada por representantes de los gobiernos provinciales, territoriales y federales de Canadá, que, a través del proceso de consulta colectiva, toma decisiones sobre la administración y las cuestiones operativas relacionadas con licencias, registro y control de transporte de vehículos de motor y seguridad vial.

La estrategia presenta únicamente recomendaciones de actuación, las cuales han de ser posteriormente puestas en práctica por las correspondientes autoridades provinciales o locales. Cuenta con el apoyo de las autoridades estatales y provinciales.

**CHILE: Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, CONASET** [http://www.conaset.cl/conaset\\_web/](http://www.conaset.cl/conaset_web/)

Es un organismo interministerial creado mediante Decreto Supremo como una comisión asesora del Presidente de la República, teniendo en cuenta el grave daño social y económico que representan los accidentes de tránsito en el país y la necesidad de enfrentar integralmente el tema. En el Comité Técnico Interministerial, participan todos los Ministerios que tienen competencias en materia de seguridad vial.

Es su estructura figuran:

- Unidad de gestión y de control
- Asesoría Jurídica
- Área de gestión de Vías y espacios públicos
- Área de gestión de la seguridad del transporte terrestre
- Área de gestión en salud y educación
- Área de estudios y estadísticas

**COSTA RICA: Consejo de Seguridad vial, COSEVI** <http://www.csv.go.cr/>

El COSEVI fue creado con el fin de dar un tratamiento especializado, técnico, interdisciplinario y centralizado a un problema de salud pública; es la Institución rectora en materia de Seguridad Vial y hace parte de los consejos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

La Dirección ejecutiva del COSEVI tiene dentro de sus objetivos:

- Planeamiento, programación, dirección y supervisión de las actividades administrativas y lineamientos políticos dictados por la Junta Directiva del COSEVI.
- Orientar las acciones administrativas hacia los objetivos institucionales.
- Preparar, proponer y programar las actividades que se requieren para ejecutar las estrategias, políticas y objetivos de la institución, dentro del marco de la política general del Estado dictada por el Poder Ejecutivo y el Plan Nacional de Desarrollo.
- Coordinar con las autoridades políticas superiores o relacionadas con la gestión de la institución, las negociaciones tendientes a obtener asistencia técnica y financiamiento para cubrir las necesidades que demanda la institución.
- Aprobar la presentación de los proyectos de presupuesto ordinario y las modificaciones correspondientes y presentarlos a la Junta Directiva para su conocimiento y aprobación.
- Validar las propuestas de proyectos y programas presentados para aprobación.
- Coordinar sesiones de trabajo grupal con los responsables de Áreas, Departamentos y Direcciones.

Cuenta con presupuesto exclusivo de inversión para seguridad Vial. La Dirección Ejecutiva debe presentar informes de gestión de acuerdo con la Ley 131 de Julio de 2005 Art 12.

Dentro del este esquema del Ministerio y el COSEVI existen los Consejos locales de Seguridad Vial (Organizaciones locales adscritas formalmente a las municipalidades y reconocidas por el MOPT y el COSEVI).

**DINAMARCA: Comisión Danesa de Seguridad Vial** <http://www.faerdselssikkerhedskommissionen.dk/>

La Comisión Danesa de Seguridad Vial (Færdselssikkerhedskommissionen - the Road Safety Commission), compuesta por diputados, expertos y representantes del Gobierno, es la encargada de elaborar el plan nacional de seguridad vial.

La estrategia presenta únicamente recomendaciones de actuación, las cuales han de ser posteriormente puestas en práctica por las correspondientes autoridades provinciales o locales.

En el plan nacional se detalla la inversión necesaria a nivel estatal, regional y local.

**ECUADOR: Agencia Nacional de Regulación y control de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial, ANT.** <http://www.cte.gob.ec/>

Creada por Ley es una entidad autónoma, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios. Adscrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas,

regida por un Directorio que sesionará en forma ordinaria una vez al mes; y, extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de al menos tres de sus miembros.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial (L.O.T.T.S.V) que crea la Agencia tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

El Directorio de la ANT estará integrado por el Ministro de Transportes y el de Salud, y representantes de la presidencia de la República, de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales de >1M hab. y de <1M hab.

### **ESPAÑA: Dirección General de Tráfico** [www.dgt.es](http://www.dgt.es)

A la Dirección General de Tráfico, a través de la cual el Ministerio del Interior, le corresponden funciones relacionadas con la gestión de la política de seguridad vial tales como:

- Elaboración de planes y programas sobre seguridad vial
- El impulso de las políticas de seguridad vial basadas en la consulta y participación a través del Consejo superior de seguridad vial
- La investigación y el análisis de los datos y las estadísticas.
- Además ostenta las competencias de gestión de algunas intervenciones viales:
  - La gestión y control del tráfico interurbano y la información del tráfico.
  - La formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene dependencia funcional de la DGT.
  - La formación, la divulgación y la educación en materia de seguridad vial, y el control de la publicidad relacionada con el tráfico y la seguridad de la circulación vial.
  - La Dirección y control de la enseñanza de la conducción, la realización de pruebas de aptitud, incluida la formación de examinadores, el registro y control de las escuelas de conductores y de los centros habilitados para la evaluación de las aptitudes psicofísicas de los conductores.
  - La matriculación de los vehículos
  - La tramitación de las sanciones de tránsito y el sistema de permiso por puntos.
  - La Ordenación Normativa en materia de circulación, tránsito y seguridad vial.

### **FINLANDIA: Comité Consultivo de Seguridad Vial**

Quien elabora el plan es el Comité Consultivo de Seguridad Vial. Está compuesto por autoridades, representantes de la administración y grupos de interés. Asistido por expertos externos. Posteriormente el Ministerio de Transportes y Comunicaciones elabora los planes de actuación.



Se indican cuáles son las entidades responsables, a grandes rasgos, de las medidas citadas en el plan. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el encargado de la coordinación a nivel nacional de todos los trabajos de seguridad vial.

En relación a la financiación se indica que, disponer de la suficiente financiación es uno de los requisitos para el éxito del plan, también que el gobierno central ha de apoyar a las municipalidades (transporte público, infraestructuras para peatones y ciclistas, otros).

**FRANCIA: Délégation à la sécurité et la circulation routière** [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

El Delegado Interministerial de Seguridad Vial es nombrado por decreto en Consejo de Ministros. Fue puesto bajo la autoridad del Ministro de Transportes, de la ecología, del desarrollo sostenible y la infraestructura. Actualmente está bajo la autoridad del Ministro del Interior.

Coordina las actividades de los ministerios implicados en la seguridad vial. Para ayudar en sus funciones, el Delegado está rodeado de asesores técnicos proporcionados por los Ministerios implicados. El Delegado Interministerial de Seguridad Vial también es igualmente el Responsable de Seguridad vial y circulación en el Ministerio de Transporte.

El Delegado hace las veces de secretario del Comité Interministerial y es el responsable de aplicar las medidas y decisiones tomadas en el seno del Comité Interministerial. El Delegado preside el grupo interministerial permanente de la seguridad vial. Los Ministerios implicados deben poner a disposición del Delegado los medios necesarios para que él pueda cumplir su misión.

También dispone de un Consejo Nacional de Seguridad Vial designado por el Consejo de Ministros, formado por representantes de la Asamblea Nacional, las Regiones, los Consejos de Estado, empresas, organizaciones sociales, colegios profesionales y expertos.

La Delegación Interministerial para la Seguridad Vial tiene la siguiente estructura, por lo que ejerce responsabilidad directa en la ejecución de algunas de las políticas de seguridad vial:

- Subdirección de la acción interministerial
- Subdirección de la educación vial
- Subdirección de acciones transversales y de recursos
- Departamento de comunicación y de la información
- Departamento del control automático
- Misión de auditorías de seguridad vial de las infraestructuras
- Observatorio Nacional Interministerial de Seguridad Vial

**NUEVA ZELANDIA: Comité Nacional de Seguridad Vial**

El encargo de elaborar el plan es para el Comité Nacional de Seguridad Vial (National Road Safety Committee), presidido por el Director Ejecutivo de la agencia líder. Reúne a los jefes ejecutivos de las siete agencias gubernamentales clave relacionadas con la seguridad vial incluido el gobierno de Nueva Zelanda.

En lugar de publicarse un completo y detallado documento, han optado por lanzar una estrategia general con un cierto nivel de definición de acciones únicamente para el primer año, e ir

desarrollando dicha estrategia progresiva y continuamente a lo largo de su periodo de vigencia. Los informes de progreso indican quién es el líder de cada proyecto/acción.

El documento trata específicamente la financiación, incluyendo no sólo el Fondo de Transporte por Carretera sino también aportaciones provenientes de los presupuestos de la sanidad pública.

#### **REINO UNIDO: Los gobiernos de Reino Unido, Escocia y la Asamblea Nacional de Gales.**

El documento es elaborado conjuntamente por las tres autoridades con competencias en materia de tráfico en Gran Bretaña: Los gobiernos de Reino Unido, Escocia y la Asamblea Nacional de Gales.

Cuenta con el apoyo del Panel Asesor de Seguridad Vial, para colaborar en el seguimiento de la estrategia, y del TRL, centro de estudios e investigación independiente de la administración.

El gobierno central incentiva económicamente a los gobiernos municipales marcando prioridades y dando primas según cumplimiento de objetivos.

#### **SUIZA: BFU (Centro Suizo para la prevención de accidentes) <http://www.bfu.ch>**

El programa Vía Segura presentado por el Gobierno Suizo el año 2005 es el resultado de un exhaustivo proyecto de investigación previo denominado VESIPO, que fue desarrollado entre los años 2000 y 2002 por el BFU (Centro Suizo para la prevención de accidentes) por encargo de la Oficina Federal de Carreteras Suizas.

La Administración de Carreteras es la responsable. El plan cuantifica las necesidades de recursos y de personal. Las administraciones locales también deben dotarse de recursos adicionales para implementar las medidas bajo su responsabilidad.

Cuenta con el apoyo del Consejo Suizo de Prevención de Accidentes (BfU), se prevé la creación de un Comité Nacional de Seguridad Vial para asistir en la implantación del programa de SV.

Se elabora un detallado cálculo del coste de implantación del plan, incluido un reparto entre niveles administrativos; propuesta de financiación del mismo a través de un recargo del 15% en la prima del seguro hasta 2020; utilización del dinero recabado con multas y tasas de tráfico para acciones de Seguridad Vial.

## ANEXO 9: RECOMENDACIONES DE ESTRUCTURA Y FUNCIONES PARA LA CREACIÓN DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

---

### MISIÓN DEL BANCO MUNDIAL

#### ESTRUCTURACIÓN DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL PARA COLOMBIA

#### INFORME SOBRE RECOMENDACIONES AL PROYECTO DE LEY POR LA CUAL SE CREA LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

El grupo de expertos que conforman la misión del Banco Mundial para hacer una propuesta de estructuración de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para Colombia, después de analizar el proyecto de Ley presentado por el Gobierno de Colombia a consideración del Congreso de la República, se permite hacer las recomendaciones que se presentan a continuación en la dirección de fortalecer este proyecto de Ley.

Estas recomendaciones se agrupan en los siguientes temas:

1. Autoridad y Objeto
2. Definiciones
3. Patrimonio y Recursos
4. Funciones de la Agencia
5. Organización y Estructura
6. Sobre entes adscritos o con relaciones de trabajo
7. Acceso a la información
8. Reglamentación

Sobre cada uno de estos temas se presenta a continuación las recomendaciones de esta Misión.

#### 1. AUTORIDAD Y OBJETO

✓ Se propone incluir un artículo que establezca claramente que la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la autoridad en la materia en todo el país. La propuesta del nuevo artículo de la Ley sería en el siguiente sentido:

***“AUTORIDAD.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, tendrá la autoridad necesaria para articular los organismos y entidades públicas y privadas, implicados con la seguridad vial, y dirigirá el plan de acción de seguridad vial del gobierno. Por tanto su misión es el*

*fortalecimiento de la política y la institucionalidad para la reducción de la accidentalidad vial en Colombia.”*

- ✓ Con respecto al objeto de la Agencia se propone la siguiente redacción considerando que se expresa de una manera más simple y clara el objeto de la Entidad:

*“**OBJETO:** La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. En efecto, será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional.”*

## **2. DEFINICIONES**

- ✓ Se proponen las siguientes definiciones sobre seguridad vial y sobre el Plan Nacional de Seguridad Vial:

***SEGURIDAD VIAL:** entiéndase por seguridad vial el conjunto de medidas y disposiciones dirigidas a disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinar sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.*

***PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL:** se tratará de un plan plurianual, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que alineen la acción multisectorial para la reducción de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.*

## **3. PATRIMONIO Y RECURSOS.**

- ✓ Sobre el tema del patrimonio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial lo que se incluye acá son todas las posibles fuentes de recursos a los cuales podría acceder la Agencia. El Ministerio de Transporte, de acuerdo al origen de estas fuentes y las dificultades de acceso (políticas o fiscales) a las mismas, decidirá cuales finalmente propone incluir en el proyecto de Ley. En este sentido el patrimonio de la Agencia nacional de Seguridad Vial podría estar constituido por:

*Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto General de la Nación.*

*Los recursos que reciba a título de donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales u organizaciones de cualquier naturaleza local, nacional o internacional.*

*Los recursos que a través de convenios se reciban de entidades públicas o privadas para el desarrollo de los programas de la Agencia o su funcionamiento.*

*Los bienes que la Agencia adquiera a cualquier título.*

*Los fondos provenientes de los servicios prestados a terceros; de los porcentajes sobre las tasas administrativas que se establezcan en materia de licencias de conducir y otros servicios administrativos; y de las tasas que se cobren a los organismos de apoyo al tránsito por concepto de su habilitación y seguimiento a la misma;*

*Los aportes y donaciones producto de alianzas con terceros para el desarrollo de su objeto social y actividades complementarias o conexas con el mismo.*

*Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos;*

*El cinco por ciento (5%) anual de los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito – ECAT-.*

*Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito- SOAT, destinarán anualmente el dos por ciento (2%) de las primas que recauden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el uno por ciento (1%) anual al fondo administrado por ellas.*

*Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos por concepto de multas de tránsito, y disminuir la impunidad frente a la comisión de infracciones de tránsito, se autoriza a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos que optimicen la efectividad del sistema sancionatorio de tránsito, por lo que cobrará a los departamentos, distritos y municipios, una tasa del 4% del valor total de las multas canceladas, quedando reducido al 6% del valor de las multas canceladas, los recursos previstos por el artículo 10 del Código Nacional de Tránsito Terrestre para el SIMIT.*

*Los terminales de transporte terrestre de pasajeros, recaudarán con destino a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, una contribución especial que deben pagar las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los mismos por cada uno de sus vehículos que ingrese en servicio al Terminal, para el desarrollo de programas de seguridad vial. La liquidación de la contribución atenderá la clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido.*

*Y otras que el Gobierno Nacional determine.*

## **FUNCIONES DE LA AGENCIA**

- ✓ Se propone complementar y ampliar las Funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial propuestas en el proyecto de Ley. Se buscó que la Agencia ejerza tanto actividades de política y de planificación como actividades de coordinación, manejo de información y operativas que le den fuerza a la misma. A continuación se presenta las Funciones que se consideran debe ejercer la Agencia agrupadas por áreas.

## **Planificación**

- a. Elaborar y proponer al Gobierno Nacional políticas, estrategias, planes, programas y proyectos en materia de Seguridad vial, orientadas a resultados, coordinando, impulsando y evaluando su ejecución;*
- b. Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales;*
- c. Revisar, coordinar y hacer seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.*
- d. Proyectar el Plan Nacional de Seguridad Vial en todo el territorio nacional y velar por que los entes territoriales hagan sus respectivos planes de seguridad vial;*
- e. Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales de Seguridad Vial;*

## **Regulación**

- f. Presentar al Gobierno Nacional iniciativas legislativas y normativas relativas al Código Nacional de Tránsito, sus disposiciones reglamentarias y demás normas nacionales, relativas o con incidencia en la seguridad vial;*
- g. Evaluar la efectividad de las normas legales y reglamentarias asociadas con la seguridad vial y propiciar su actualización, modificación o derogación, cuando corresponda;*
- h. Conocer y emitir concepto cuando lo considere pertinente, respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial, que pudiera tener relación o implicaciones con la seguridad vial;*

## **Información**

- i. Determinar el contenido de la recopilación de datos sobre siniestros de tránsito, así como su procesamiento y la elaboración de las estadísticas de siniestros de tránsito por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial;*
- j. Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial;*
- k. Diseñar e implementar un sistema de medición e indicadores de seguridad vial, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial;*

## **Control**

- l. Definir la política de control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito;*
- m. Diseñar y coordinar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas tránsito y seguridad vial;*

- n. Como máxima autoridad del país en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones de tránsito, puede instalar y/o autorizar la colocación en las carreteras del país, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia;*
- o. Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial;*
- p. Diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, especialmente en lo que se refiere a los sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones;*
- q. Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos del transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter nacional y/o intermunicipal;*
- r. Promover el mejoramiento continuo de la capacidad de vigilancia y control de tráfico en todo el territorio nacional;*

#### **Campañas de Concientización y Educación**

- s. Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país;*
- t. Coordinar con el ministerio de Educación Nacional la formulación de la política de educación en materia de seguridad vial y de los mecanismos para su ejecución;*
- u. Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial;*

#### **Licencias de Conducción**

- v. Establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional;*
- w. Regular las condiciones para que la instancia competente pueda emitir licencias de conducción;*

#### **Organismos de Tránsito y de Apoyo**

- x. Ser el responsable por la habilitación de los organismos de apoyo de tránsito (Centros de Reconocimiento, Centros de Diagnóstico Automotriz, Centros Integrales de Atención, Centros de Enseñanza Automotriz y otros que resulten), y hacerles seguimiento al cumplimiento de las condiciones de habilitación;*
- y. Coordinar con la Superintendencia de Puertos y Transporte la vigilancia del funcionamiento de los organismos de tránsito y de los organismos de apoyo;*

## **Vehículos**

*z. Conocer e informar las condiciones de seguridad pasiva y activa de los vehículos para su homologación por parte de la autoridad competente (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo);*

## **Infraestructura**

- aa. Diseñar e implementar un sistema de auditorías de seguridad vial;*
- bb. Garantizar que existan informes previos sobre el impacto en la seguridad vial en los proyectos de nuevas infraestructuras viales del país o modificaciones importantes de las mismas;*
- cc. Conocer, informar y promover los criterios de señalización en las carreteras del país;*

## **Coordinación y Consulta**

- dd. Coordinar y articular las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial;*
- ee. Cooperar y articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial;*
- ff. Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial;*
- gg. Apoyar a los gobiernos locales en el diseño, implementación y evaluación de los Planes Locales de Seguridad Vial;*
- hh. Requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia;*

## **Internacional**

*ii. Frente a la Cooperación Internacional, representar al Gobierno Nacional en las diferentes, organizaciones, actividades y negociaciones internacionales relativas a la seguridad vial, cuando exista delegación expresa para ello;*

## **Otras**

- jj. Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales;*
- kk. Rendir informes anuales ante el Ministerio de Transporte, las Comisiones Sexta del Congreso de la República y otras instancias que lo requieran;*
- ll. Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV-.*

## **ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA**

✓ Sobre la organización y estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se hacen propuestas de la composición del Consejo Directivo, las funciones del mismo, sobre el Director de la Agencia y sus funciones y sobre la creación de un conjunto de Consejos y Comités que reforzarían y facilitarían el actuar de la Agencia.



✓ Sobre la conformación del Consejo Directivo se propone que esté conformado de la siguiente manera:

1. *El Ministro de Transportes, quien lo presidirá.*
2. *El Viceministro de Transporte*
3. *El Viceministro de Infraestructura*
4. *El Ministro de Industria, Comercio y Turismo*
5. *El Ministro de Salud*
6. *El Ministro de Educación*
7. *El Ministro de Hacienda*
8. *El Director del Departamento Nacional de Planeación*
9. *El Director de Tránsito de la Policía Nacional*
10. *El Superintendente de Puertos y Transportes*
11. *Un representante de los Gobernadores del país*
12. *Un representante de los Alcaldes del país*

✓ Se propone que este Consejo, dadas las características de sus miembros de nivel de Ministros, se reúna por lo menos una vez al año, y de manera extraordinaria cuando sus miembros lo soliciten. Igualmente el Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan.

✓ Se proponen las siguientes funciones para el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

- a) *Formular y adoptar, a propuesta del Director de la Agencia, la política general del organismo y los planes y programas que conforme a la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo y a la Ley Orgánica del Presupuesto, deban proponerse para su incorporación a los planes sectoriales, y a través de éstos, al Plan Nacional de Desarrollo;*
- b) *Formular y adoptar, a propuesta del Director de la Agencia, la política de mejoramiento continuo de la entidad, así como los programas orientados a garantizar el desarrollo administrativo;*
- c) *Aprobar la estrategia para la seguridad vial del país y los planes y estrategias para la atención de los temas de seguridad vial que por su relevancia hayan sido definidos como prioritarios;*
- d) *Conocer el informe de gestión institucional presentado por el Director de la Agencia y proponer correctivos cuando sea necesario;*
- e) *Proponer al Gobierno Nacional las modificaciones de la estructura que considere pertinentes y adoptar los estatutos internos de la entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca, de conformidad con lo dispuesto en sus actos de creación o reestructuración;*
- f) *Aprobar el informe que será presentado por el Director de la Agencia, con una periodicidad mínima anual, sobre las actividades de la Agencia y los resultados de la seguridad vial en la Nación;*
- g) *Aprobar el anteproyecto de presupuesto anual para la Agencia, de conformidad con las normas legales vigentes;*

- h) Someter a la aprobación del Gobierno Nacional las modificaciones a la planta de personal de la entidad;
- i) Darse su propio reglamento y aprobar el reglamento del Consejo Asesor;
- j) Las demás que le señale la ley, el acto de creación y los estatutos internos.

✓ Se propone incluir un artículo en el proyecto de Ley que defina las características generales del Director de la Agencia que aumente de manera importante la probabilidad de que sea una persona técnica con conocimientos en el tema. Para el Director se propone lo siguiente:

**DIRECTOR DE LA AGENCIA:** *La Dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial estará a cargo de su Director General, profesional experto en materias relacionadas o conexas con la seguridad vial, con reconocida eficiencia y honestidad, quien será nombrado por el Presidente de la República para períodos de cuatro (4) años, una vez transcurrida la mitad del período presidencial.*

*El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial, es el principal interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación en todo lo relacionado con la seguridad vial.*

✓ Se proponen las siguientes funciones para el Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

- a) *Ejercer la representación y dirección general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;*
- b) *Apoyar al Ministro y Viceministro de Transporte, para el compromiso político con la seguridad vial al más alto nivel;*
- c) *Organizar y liderar el equipo de trabajo que planifica y ejecuta las políticas de seguridad vial;*
- d) *Ejercer la administración de la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes;*
- e) *Elaborar el plan operativo anual;*
- f) *Convocar las sesiones del Consejo Directivo y de los Comités que se creen, y participar en ellas con voz y voto;*
- g) *Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;*
- h) *Promover las relaciones institucionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en su caso, suscribir convenios con organizaciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para el logro de sus objetivos en coordinación con los organismos con competencia en la materia;*
- i) *Poner a consideración del Consejo Directivo las estrategias y los planes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;*
- j) *Velar por que la Agencia Nacional de Seguridad Vial tenga los recursos humanos y la estructura necesaria para la ejecución de los planes y estrategias;*

k) *Las demás que le asigne el Consejo Directivo, las Leyes y otras disposiciones.*

✓ Se propone la creación de los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:

- Comisiones Interministeriales
- Consejo Territorial de Seguridad Vial
- Comité Operativo
- Consejo Consultivo de Seguridad Vial

✓ Las características generales de estos Consejos y Comités son las siguientes:

**Comisiones Interministeriales:** *Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial. En estas comisiones participarán representantes de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver. Estas comisiones interministeriales serán de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que les defina el Consejo Directivo, el cual será el necesario para resolver el tema en cuestión.*

**Consejo Territorial de Seguridad Vial.** *El Consejo Territorial de Seguridad Vial será de carácter permanente, y será el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia. Estará integrado por representantes de los territorios (municipios y gobernaciones) y del Ministerio de Transporte. Se recomienda que hagan parte de este consejo las ciudades más grandes de Colombia ya que ellas han desarrollado una gran capacidad técnica para analizar los diferentes problemas asociados con la movilidad y la seguridad vial. Este Consejo Territorial de Seguridad Vial podría estar integrado por: cuatro representantes de los Departamentos del país; un representante de cada una de las siguientes ciudades Bogotá DC, Medellín, Cali y Barranquilla; cinco representantes de los demás municipios de Colombia con población superior a los 100.000 habitantes; un representante del Viceministerio de Transporte; y el Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien presidirá el Consejo. La representación de los Municipios y Departamentos corresponderá a la autoridad de tránsito y transporte de cada uno de ellos.*

✓ Se propone que el Consejo Territorial de Seguridad Vial tenga su sede en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y que reciba apoyo de esta para su funcionamiento administrativo y técnico.

✓ Se propone que la Agencia Nacional de Seguridad Vial sea asistida por un Comité Operativo, que tenga como función coordinar medidas, regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país.

**COMITÉ OPERATIVO.** *La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité Operativo, que tendrá como función coordinar operaciones o puesta en marcha de medidas,*

*regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país. Estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, y del INVIAS.*

- ✓ Así mismo, se propone que la Agencia tenga un Consejo Consultivo al que acuda para informarle los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineación de estos sectores.

**CONSEJO CONSULTIVO DE SEGURIDAD VIAL.** *El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consultivo y de participación público-privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas y de los distintos colectivos de usuarios y de los agentes económicos y académicos expertos en la seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento de estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacional de seguridad vial.*

#### **SOBRE ENTES ADSCRITOS O CON RELACIONES DE TRABAJO**

- ✓ Algunos entes de nivel nacional que desarrollan o desarrollarán actividades relacionadas directamente con la seguridad vial deberían estar bajo la tutela de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En principio se propone que el futuro Observatorio Nacional de Seguridad Vial este adscrito a la Agencia y que el Fondo de Prevención Vial este, por su carácter de privado, vinculado con la Agencia. En este sentido se propone para cada uno de ellos lo siguiente:

**OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.** *El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, creado mediante Decreto XX del XX de abril de 2013 del Ministerio de Transporte, hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El Observatorio de Seguridad Vial tiene como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.*

- ✓ Consideramos pertinente por las situaciones que han ocurrido en torno a las competencias del Fondo de Prevención Vial, precisar el alcance de su naturaleza y funciones:

**CAMPAÑAS.** *Las campañas de prevención, información, formación y sensibilización en seguridad vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias de la Agencia, serán desarrolladas a través del Fondo de Prevención Vial. El Fondo de Prevención Vial será una entidad vinculada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en donde el Director de la Agencia presidirá la Junta Directiva Fondo.*

## ACCESO A LA INFORMACIÓN

- ✓ Es de vital importancia que la Agencia para el eficiente ejercicio de sus funciones tenga acceso gratuito a toda información o registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, que requiera

**ACCESO DE LA AGENCIA A LOS REGISTROS PUBLICOS.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial, como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro. La Agencia por su parte, deberá asegurar la reserva y la seguridad de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo de lo previsto en este artículo.

## Reglamentación

- ✓ Se propone que se conceda al Gobierno Nacional un plazo de ocho (8) meses contados a partir de la publicación de la ley, para que expida los Actos Administrativos requeridos para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- ✓ Para esta reglamentación se propone que el Gobierno Nacional sea extremadamente cauteloso en la definición del perfil que debe cumplir el Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los otros cargos de primer nivel de la Agencia, de tal manera que estas personas sean de un perfil técnico con amplio conocimiento en el tema.

Tabla 8. Tabla con observaciones y textos estructurales.

PONENCIA MAYO 24 DE 2013	PROPUESTA BANCO MUNDIAL ABRIL 10 DE 2013	Comentarios 24/06/2013
ARTÍCULO 1°. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial <del>–ANSV–</del> será la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, tendrá la autoridad necesaria para articular los organismos y entidades públicas y privadas, implicados con la seguridad vial, y dirigirá el plan de acción de seguridad vial del Gobierno. <b>Por tanto su misión es reducir la accidentalidad vial en Colombia las muertes en accidentes de tránsito y la gravedad de las lesiones.</b>	ARTÍCULO NUEVO. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, tendrá la autoridad necesaria para articular los organismos y entidades públicas y privadas, implicados con la seguridad vial, y dirigirá el plan de acción de seguridad vial del Gobierno. <del>Por tanto su misión es el fortalecimiento de la política y la institucionalidad para la reducción de la accidentalidad vial en Colombia</del>	
ARTÍCULO 2°. Creación de la Agencia Nacional de <b>Movilidad</b> Y Seguridad	ARTÍCULO 1°. Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Créase la	Se acordó que quedaba adscrito al Ministerio de

<p>Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV-, entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al <b>Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.</b></p>	<p>Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV-, entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al <b>Ministerio de Transporte.</b></p>	<p>Transportes?</p>
<p>ARTÍCULO 3º. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional <b>en todo el territorio nacional.</b></p>	<p>ARTÍCULO 2º.OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. <del>En efecto</del> será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional.</p>	
<p>ARTÍCULO 4º. DEFINICIONES  <b>SEGURIDAD VIAL.</b> Entiéndase por seguridad vial el conjunto de medidas y disposiciones dirigidas a disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinar sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.  <b>PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.</b> Se tratará de un plan plurianual, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que alineen la</p>	<p>ARTÍCULO NUEVO. DEFINICIONES  <b>SEGURIDAD VIAL.</b> Entiéndase por seguridad vial el conjunto de medidas y disposiciones dirigidas a disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.  <b>PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.</b> Se tratará de un plan plurianual, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que alineen la</p>	<p>Se trata de una definición no acorde con las definiciones encontradas y usadas habitualmente en organismos internacionales.</p>

<p>acción multisectorial para la reducción de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, <b>que seguirá vigente hasta que se apruebe la Ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.</b></p> <p><b>CAMPAÑA DE PREVENCIÓN VIAL.</b></p> <p><b>Son el conjunto de acciones integrales en áreas de: Comportamiento humano, Desarrollo Institucional, Infraestructura, Vehículos, Equipos, Control, Atención a víctimas que conduzcan a advertir, informar, precaver y anticipar la ocurrencia de la accidentalidad en las vías, incluyendo los gastos operativos y administrativos que dicha labor implique.</b></p>	<p>acción multisectorial para la reducción de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.</p>	
<p>ARTÍCULO 5º. DOMICILIO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV- tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D.C.</p>	<p>ARTÍCULO 3º. DOMICILIO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV- tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D.C.</p>	
<p>ARTÍCULO 4º. PATRIMONIO. El patrimonio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV- estará constituido por:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto General de la Nación.</li> <li>2. Los recursos que reciba a título de donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales u organizaciones de cualquier naturaleza local, nacional o internacional.</li> <li>3. Los recursos que a través de convenios se reciban de entidades públicas o privadas para el desarrollo de los programas de la Agencia o su funcionamiento.</li> <li>4. Los bienes que la Agencia adquiera a cualquier título.</li> <li>5. los Fondos provenientes de los servicios prestados a terceros.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Los Fondos provenientes de los servicios prestados a terceros; <del>de los porcentajes sobre las tasas administrativas que se establezcan en materia de licencias de conducir y otros servicios administrativos; y de las tasas que se cobren a los organismos de apoyo al tránsito por concepto de su habilitación y seguimiento a la misma.</del></li> <li>8. El cinco por ciento (5%) anual de los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito – ECAT-.</li> <li>9. Las compañías aseguradoras que</li> </ol>	<p>Al eliminar el 2% del SOAT y el 5% del ECAT, y los recursos por multas de tránsito, esta es la fuente más importante que queda para la financiación de la agencia. Recomendamos que se especifique tal como estaba en la propuesta del grupo.</p>

<p>6. Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos.</p> <p>7. Y otras que el Gobierno Nacional <b>determine como aporte a la ANSV de los Organismos de Apoyo.</b></p>	<p>operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito- SOAT, destinarán anualmente el dos por ciento (2%) de las primas que recauden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el uno por ciento (1%) anual al fondo administrado por ellas.</p> <p>7. Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos.</p> <p>10. <del>Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos por concepto de multas de tránsito y disminuir la impunidad frente a la comisión de infracciones de tránsito se autoriza a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos que optimicen la efectividad del sistema sancionatorio de tránsito, por lo que cobrará a los departamentos y distritos y municipios, una tasa del 4% del valor total de las multas canceladas, quedando reducido al 6% del valor de las multas canceladas, los recursos previstos por el artículo 10 del Código Nacional de Tránsito Terrestre para el SIMIT.</del></p> <p>11. <del>Los terminales de transporte terrestre de pasajeros, recaudarán con destino a la Agencia Nacional de Seguridad Vial una contribución especial que deben pagar las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros, usuarias de los mismos por cada uno de sus vehículos que ingrese en servicio al terminal, para el desarrollo de programas de seguridad vial. La liquidación de la contribución atenderá la clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido.</del></p> <p>12. Y otras que el Gobierno Nacional determine.</p>	<p>Falta el concepto de financiación por multas. Es muy importante recuperarlo</p>
<p>ARTÍCULO 5º. FUNCIONES. La Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV- ejercerá las siguientes funciones:</p> <p>1.DE PLANIFICACIÓN</p> <p>a. Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación,</p>	<p>1.DE PLANIFICACIÓN</p> <p>a. Elaborar y proponer al Gobierno Nacional políticas, estrategias, planes, programas y proyectos en materia de Seguridad vial, orientadas a resultados,</p>	



<p>gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en Colombia.</p> <p>b. Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.</p> <p>c. Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.</p> <p>d. Crear y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.</p> <p>e. Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.</p> <p>f. Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.</p>	<p>coordinando, impulsando y evaluando su ejecución.</p> <p>b. Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.</p> <p>c. Revisar, coordinar y hacer seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>d. Proyectar el Plan Nacional de Seguridad Vial en todo el territorial nacional y velar por que los entes territoriales hagan sus respectivos planes de seguridad vial.</p> <p>e. Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de y de los Gobiernos Locales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales de Seguridad Vial.</p>	
<p>2. DE REGULACIÓN</p> <p>g. Presentar al Gobierno Nacional iniciativas legislativas y normativas relativas al Código Nacional de Tránsito, sus disposiciones reglamentarias y demás normas nacionales, relativas o con incidencia en la seguridad vial.</p> <p>h. Evaluar la efectividad de las normas legales y reglamentarias</p>	<p>2.REGULACIÓN</p> <p>f. Presentar al Gobierno Nacional iniciativas legislativas y normativas relativas al Código Nacional de Tránsito, sus disposiciones reglamentarias y demás normas nacionales, relativas o con incidencia en la seguridad vial;</p> <p>g. Evaluar la efectividad de las normas legales y reglamentarias asociadas con</p>	<p>Sería importante incluir este concepto: Conocer y emitir concepto cuando lo considere pertinente, respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial, que pudiera tener relación o implicaciones con la</p>

<p>asociadas con la seguridad vial y propiciar su actualización, modificación o derogación, cuando corresponda.</p> <p>i. Definir con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, Invias y ANI, en un plazo no mayor de (1) año posterior a la sanción de esta Ley, un manual de elementos de protección que se deben instalar en todas las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos y a la categorización de la vía para garantizar la seguridad vial; el cumplimiento de esta norma se reglamentará por parte del Ministerio de Transporte.</p> <p>j. Definir en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días posteriores a la sanción de esta Ley, reglas de circulación y comportamiento para los actores más vulnerables del tránsito, llámese peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámese vías troncales y principales en las ciudades y toda la red nacional de vías primarias, concesionadas y doble calzadas.</p> <p>k. Definir en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días posteriores a la sanción de esta Ley, la categorización de los organismos de tránsito de acuerdo al tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer según requisitos, características y condiciones que de acuerdo a protocolos establecidos por la misma Agencia Nacional y Seguridad Vial – ANSV- deberán cumplir en adelante cada uno de estos organismos para que se autorice su funcionamiento, la Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.</p> <p>l. Desarrollar y mantener actualizada, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos, así como establecer la</p>	<p>la seguridad vial y propiciar su actualización, modificación o derogación, cuando corresponda;</p> <p><del>h. Conocer y emitir concepto cuando lo considere pertinente, respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial, que pudiera tener relación o implicaciones con la seguridad vial;</del></p>	<p>seguridad vial;</p> <p>OJO con el tiempo que se le da a la Agencia para cumplir con los plazos. Una vez sancionada la ley habrá que activar rápido en la creación de la agencia</p>
---	--	--

<p>política en materia de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la aprobación de esta ley.</p>		
<p>3. DE INFORMACIÓN</p> <p>II Desarrollar, fomentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.</p> <p>n. Evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.</p> <p>o. Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.</p> <p>p. Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.</p> <p>q. Diseñar e implementar un sistema de medición e indicadores de seguridad vial, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>r. Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos internacionales y ante organismos multilaterales en lo</p>	<p>3) INFORMACIÓN</p> <p><del>i. Determinar el contenido de la recopilación de datos sobre siniestros de tránsito, así como su procesamiento y la elaboración de las estadísticas de siniestros de tránsito por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial;</del></p> <p>j. Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial;</p> <p>k. Diseñar e implementar un sistema de medición e indicadores de seguridad vial, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial;</p>	

<p>relacionado con la promoción de la seguridad vial.</p>		
<p>4. DE CONTROL</p> <p>4.1. Definir la política de control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.</p> <p>4.2. Diseñar y coordinar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas tránsito y seguridad vial <b>en todo el territorio Nacional, reglamentará su implementación.</b></p> <p>4.3. Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.</p> <p>4.3. <b>Reglamentar</b> estrategias y <b>diseñar</b> medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, <b>las cuales deben contener la suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción por reincidencia.</b></p> <p><b>Conducir con una licencia suspendida tendrá una multa equivalente a la que se impone por conducir con una licencia vencida.</b></p> <p>4.5. <b>Consolidar, analizar y evaluar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción</b></p>	<p>4) CONTROL</p> <p>l. Definir la política de control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito;</p> <p>m. Diseñar y coordinar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas tránsito y seguridad vial;</p> <p><del>n. Como máxima autoridad del país en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones de tránsito, puede instalar y/o autorizar la colocación en las carreteras del país, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia;</del></p> <p>o. Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial;</p> <p>p. Diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, <del>especialmente en lo que se refiere a los sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones;</del></p> <p>q. <del>Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos del transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter nacional y/o intermunicipal;</del></p> <p>r. <del>Promover el mejoramiento continuo de la capacidad de vigilancia y control de tráfico en todo el territorio nacional;</del></p>	<p>OJO: Actualmente no hay criterios definidos para el uso, homologación y verificación de los sistemas automáticos. Cada organismo de tránsito puede definir. Sería conveniente que hubiera estándares nacionales.</p> <p>Este punto 4.5 es igual al punto 3.2.</p> <p>Esto se refiere a los sistemas automáticos y</p>

<p>de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.</p> <p>4.6 Formular, con el apoyo del Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución. Reglamentar la capacitación de los infractores y la facilitación del pronto pago de las infracciones.</p> <p>4.7 Definir, en coordinación con el Ministerio de Transporte, los criterios de evaluación, definición y actualización de las reglas y condiciones para la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación teórico y práctico, que deberán cumplir los aspirantes a obtener una licencia de conducción.</p> <p>4.8 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.</p> <p>4.9 Definir y Reglamentar la política en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control e imposición de estas infracciones de tránsito.</p> <p>4.10 Capacitar a funcionarios de los Organismos de Tránsito en aspectos técnicos y jurídicos que garanticen la legalidad de los procesos contravencionales que se apliquen en el desarrollo de sus funciones.</p>		<p>semi automáticos de control?</p> <p>Si la Agencia tiene competencias en estos temas se deberían de incluir en el capítulo de fuentes de financiación.</p>
<p>5. CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN Y EDUCACIÓN</p> <p>5.1. Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.</p> <p>5.2. Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos</p>	<p>5) CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN Y EDUCACIÓN</p> <p>s. Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país;</p> <p>t. <del>Coordinar con el ministerio de Educación Nacional la formulación de la política de educación en materia de seguridad vial y de los mecanismos para su ejecución;</del></p> <p>u. Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y</p>	

<p>y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.</p> <p>5.3 Promocionar y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de profesionales, de tal forma que se pueda exigir la vinculación de profesionales especializados en seguridad vial para el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>5.4 Promover y apoyar la elaboración y publicación de documentos técnicos, tales como Manuales, Guías, Metodologías, etc. sobre los aspectos técnicos necesarios para garantizar el diseño, construcción y operación de la infraestructura vial, con criterios de seguridad vial.</p> <p>6. ORGANISMOS DE TRANSITO Y DE APOYO</p> <p>6.1 Reglamentar las causales de suspensión, de la habilitación de los Organismos de Apoyo y de Tránsito, y de la licencia de conducción de infractores reincidentes o renuentes al pago de las infracciones.</p> <p>7. INFRAESTRUCTURA</p> <p>7.1 Diseñar, apoyar el diseño e implementar o apoyar la implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura vial, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.</p> <p>7.2 Reglamentar los criterios de señalización en las carreteras del país y revisar, actualizar y proponer las modificaciones que considere</p>	<p>funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial;</p> <p>6) LICENCIAS DE CONDUCCIÓN</p> <p>v. Establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional;</p> <p>w. Regular las condiciones para que la instancia competente pueda emitir licencias de conducción;</p> <p>7) ORGANISMOS DE TRANSITO Y DE APOYO</p> <p>x. Ser el responsable por la habilitación de los organismos de apoyo de tránsito (<del>Centros de Reconocimiento, Centros de Diagnóstico Automotriz, Centros Integrales de Atención, Centros de Enseñanza Automotriz y otros que resulten</del>), y hacerle seguimiento al cumplimiento de las condiciones de habilitación.</p> <p>y. <del>Coordinar con la Superintendencia de Puertos y Transporte la vigilancia del funcionamiento de los organismos de tránsito y de los organismos de apoyo.</del></p> <p>8) VEHÍCULOS</p> <p>z. <del>Conocer e informar las condiciones de seguridad pasiva y activa de los vehículos para su homologación por parte de la autoridad competente (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo);</del></p> <p>9) INFRAESTRUCTURA</p> <p>aa. Diseñar e implementar un sistema de auditorías de seguridad vial;</p> <p>bb. <del>Garantizar que existan informes previos sobre el impacto en la seguridad vial en los proyectos de nuevas infraestructuras viales del país o modificaciones importantes de las mismas;</del></p> <p>cc. Conocer, informar y promover los</p>	<p>Si bien la reglamentación de la suspensión lo puede hacer la Agencia, las causales de suspensión deben estar contenidas en la ley.</p> <p>Es importante que se dote a la agencia de capacidad para ejercer todas estas funciones.</p>
---	--	--

<p>necesarias al Ministerio de Transporte.</p> <p>7.3 Promover que los proyectos de infraestructura vial urbana y rural que se diseñen y construyan por las entidades responsables, cumplan con los criterios de seguridad vial que protejan la vida y la integridad de todos los usuarios (personas con movilidad reducida, peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de los vehículos) y diseñar o apoyar el diseño de los instrumentos técnicos para hacerlo.</p> <p>8. COORDINACIÓN Y CONSULTA</p> <p>8.1. Coordinar y articular las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>8.2. Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>8.3. Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.</p> <p>8.4 Determinarle al Fondo y/o Corporación de Prevención Vial las campañas de prevención vial a realizar de acuerdo con la planeación elaborada por la Agencia. Dichas campañas deben ser supervisadas y aprobadas por la Agencia.</p> <p>8.5. Formular indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.</p> <p>8.6. Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de junio del año siguiente.</p> <p>8.7 Coordinar con el Ministerio de la Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a</p>	<p>criterios de señalización en las carreteras del país;</p> <p>10) COORDINACIÓN Y CONSULTA</p> <p>dd. Coordinar y articular las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial;</p> <p>ee. Cooperar y articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial;</p> <p>ff. Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial;</p> <p>gg. Apoyar a los gobiernos locales en el diseño, implementación y evaluación de los Planes Locales de Seguridad Vial;</p> <p>hh. Requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia;</p> <p>11) INTERNACIONAL</p> <p>ii. Frente a la Cooperación Internacional, representar al Gobierno Nacional en las diferentes organizaciones, actividades y negociaciones internacionales relativas a la seguridad vial, cuando exista delegación expresa para ello;</p> <p>12) OTRAS</p> <p>jj. Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales;</p> <p>kk. <del>Rendir informes anuales ante el Ministerio de Transporte, las Comisiones Sexta del Congreso de la República y otras instancias que lo requieran;</del></p>	<p>Redacción poco clara y no específica para seguridad vial. Se supone que se refiere a elementos de seguridad vial como pueden ser los cascos?</p>
--	--	---

<p>víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito ¿ ECAT-.</p> <p>9. OTRAS</p> <p>9.1 Promover el desarrollo de la infraestructura de control de calidad para la evaluación de productos regulados y promover que existan autoridades competentes legal y técnicamente, que realicen el efectivo control de calidad de los productos regulados tanto en frontera como en el mercado y brindarles apoyo permanente para su gestión.&lt; /o:p&gt;</p> <p>9.2 Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.</p> <p>9.3 Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV-.</p>	<p>II. Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV-</p>	
<p>ARTICULO 6º. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV- tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consejo Directivo.</li> <li>2. Director. <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1. Oficina de Planeación.</li> <li>2.2. Oficina Jurídica.</li> </ol> </li> <li>3. Subdirecciones. <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1. Subdirección de Infraestructura y Señalización.</li> <li>3.2. Subdirección de Capacitación y Licenciamiento.</li> <li>3.3. Subdirección de Autoridades y Organismos Adscritos.</li> <li>3.4. Subdirección de Observatorio Nacional.</li> </ol> </li> </ol>		<p>PROPUESTA DE ESTRUCTURA:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consejo Directivo</li> <li>2. Director General <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1. oficina asesora jurídica</li> <li>2.2. oficina asesora de control interno</li> <li>2.3. oficina asesora de comunicaciones</li> </ol> </li> <li>3. Secretaria General <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1. Gestión de talento humano</li> <li>3.2. Administrativa e informática</li> <li>3.3. Financiera y contable</li> </ol> </li> <li>4. Dirección de Licencias de Conducción <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1. Subdirección de desarrollo, implementación y control de pruebas</li> <li>4.2. Subdirección de regulación, coordinación y control del otorgamiento de licencias</li> <li>4.3. Subdirección de enlace y coordinación con el RUNT</li> </ol> </li> </ol>



		<p>5. Dirección de Infraestructura y señalización</p> <p>5.1. Subdirección de auditoría vial</p> <p>5.2. Subdirección de diseño y criterios de sv</p> <p>5.3. Subdirección de gestión sistemas automáticos de control</p> <p>6. Dirección de Coordinación Interinstitucional</p> <p>6.1. Subdirección de coordinación territorial</p> <p>6.2. Subdirección de coordinación Interministerial</p> <p>6.3. Subdirección de coordinación de campañas</p> <p>7. Dirección del Observatorio Nacional de SV</p> <p>7.1. Subdirección de planeación</p> <p>7.2. Subdirección de estadística</p> <p>7.3. Subdirección de investigación de accidentes</p>
<p>ARTÍCULO 7º. INTEGRACION DEL CONSEJO DIRECTIVO. El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV- estarán integrados por los siguientes miembros:</p> <p>CONSEJO DIRECTIVO</p> <p>1. El Ministro de Transporte, quien lo presidirá.</p> <p>3. El Ministro de Salud, o su delegado.</p> <p>4. El Ministro de Educación, o su delegado.</p> <p>5. El Viceministro de Transporte.</p> <p>6. El Director de Planeación Nacional.</p> <p>7. El Director de la Policía de Tránsito y Transporte.</p> <p>8. Un Gobernador.</p> <p>9. Un Alcalde.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros</p>	<p>Conformación Consejo Directivo</p> <p>1. El Ministro de Transportes, quien lo presidirá.</p> <p>2. El Viceministro de Transporte</p> <p>3. El Viceministro de Infraestructura</p> <p>4. El Ministro de Industria, Comercio y Turismo</p> <p>5. El Ministro de Salud</p> <p>6. El Ministro de Educación</p> <p>7. El Ministro de Hacienda</p> <p>8. El Director del Departamento Nacional de Planeación</p> <p>9. El Director de Tránsito de la Policía Nacional</p> <p>10. El Superintendente de Puertos y Transportes</p> <p>11. Un representante de los Gobernadores del país</p> <p>12. Un representante de los Alcaldes del país</p>	<p>Importante que participe en el Consejo Directivo el Superintendente de Puertos y Transportes, ya que de él depende el control del funcionamiento del sistema de seguridad vial.</p> <p>También es imprescindible el Viceministro de Infraestructura</p>

<p>respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo, a excepción del Viceministro de Transporte, quien será miembro permanente.</p> <p>PARÁGRAFO 2. A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional Seguridad Vial – ANSV-, quien actuará como Secretario del Consejo.</p> <p>PARÁGRAFO 3. A las reuniones del Consejo Directivo podrán concurrir otros servidores públicos que el Consejo Directivo o el Director General determinen, cuando los temas a tratar lo requieran, participarán con voz pero sin voto.</p> <p>PARÁGRAFO 4. El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea convocado por el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y podrá reunirse en forma extraordinaria, cuando sus miembros lo soliciten.</p> <p>Parágrafo 5°. El Gobernador y el Alcalde elegidos lo serán para periodos máximos de dos (2) años.</p>		
<p><b>ARTICULO 10°. DIRECTOR DE LA AGENCIA.</b> La Dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial estará a cargo de su Director General, profesional experto en materias relacionadas o conexas con la seguridad vial, quien será nombrado por el Presidente de la República para períodos de cuatro (4) años.</p> <p>El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial, es el principal interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación en todo lo relacionado con la seguridad vial.</p>	<p><b>DIRECTOR DE LA AGENCIA:</b>  La Dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial estará a cargo de su Director General, profesional experto en materias relacionadas o conexas con la seguridad vial, con reconocida eficiencia y honestidad, quien será nombrado por el Presidente de la República para períodos de cuatro (4) años, una vez transcurrida la mitad del período presidencial.  El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial, es el principal interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación en todo lo relacionado con la seguridad vial.</p>	
<p><b>ARTICULO 11°. FUNCIONES PARA EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL</b>  El Gobierno Nacional reglamentará en</p>	<p><b>FUNCIONES PARA EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL</b>  a) Formular y adoptar, a propuesta del</p>	<p>Se propone que se especifiquen las</p>



<p>Artículo 12. Fondo de Compensación para la Seguridad Vial. El Gobierno Nacional en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario reglamentará la estructura administrativa y el funcionamiento de un Fondo de Compensación para la Seguridad Vial de tal manera que todos los municipios de Colombia reciban los recursos provenientes del recaudo de multas por infracciones de tránsito.</p> <p>Los recursos de este Fondo irán a una fiducia y únicamente se invertirán en proyectos y programas de seguridad vial que sean aprobados por el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).</p>	<p>general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;</p> <p>b) Apoyar al Ministro y Viceministro de Transporte, para el compromiso político con la seguridad vial al más alto nivel;</p> <p>c) Organizar y liderar el equipo de trabajo que planifica y ejecuta las políticas de seguridad vial;</p> <p>d) Ejercer la administración de la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes;</p> <p>e) Elaborar el plan operativo anual;</p> <p>f) Convocar las sesiones del Consejo Directivo y de los Comités que se creen, y participar en ellas con voz y voto;</p> <p>g) Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;</p> <p>h) Promover las relaciones institucionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en su caso, suscribir convenios con organizaciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para el logro de sus objetivos en coordinación con los organismos con competencia en la materia;</p> <p>i) Poner a consideración del Consejo Directivo las estrategias y los planes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial;</p> <p>j) Velar por que la Agencia Nacional de Seguridad Vial tenga los recursos humanos y la estructura necesaria para la ejecución de los planes y estrategias;</p> <p>k) Las demás que le asigne el Consejo</p>	<p>específicamente de donde salen los recursos para este Fondo de Compensación.</p> <p>Es un fondo de compensación de qué?</p> <p>El fondo de compensación para la seguridad vial, presenta varias imprecisiones:</p> <p>a) El objeto del fondo es el mejoramiento continuo de los ingresos por conceptos de multas de tránsito, sin embargo el fondo es de “compensación”</p> <p>b) Los recursos del fondo se tasan sobre multas “impuestas” y no sobre “recaudadas” lo cual es un error pues:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si la multa no se logra recaudar tendría que asumir su pago al Fondo, el municipio</li> <li>- Si es sobre multas impuestas, los comparendos que se pagan voluntariamente no entrarían allí.</li> </ul>
<p>ARTÍCULO 13. Se crearán los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:</p> <p>COMISIONES INTERMINISTERIALES: El Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial. En estas comisiones participarán</p>	<p>Creación de los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:</p> <p>COMISIONES INTERMINISTERIALES: El Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial. En estas comisiones participarán representantes</p>	<p>Debe precisarse la redacción para indicar que el Consejo Territorial es para cada departamento. Incluir la posibilidad de hacer uno para el Distrito Capital.</p>

<p>representantes de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver.</p> <p>Estas comisiones interministeriales serán de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que les defina el Consejo Directivo, el cual será el necesario para resolver el tema en cuestión.</p> <p>CONSEJO TERRITORIAL DE SEGURIDAD VIAL. El Consejo Territorial de Seguridad Vial será de carácter permanente, y será el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia. Estará integrado por:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-El Gobierno departamental.</li> <li>-Un representante del Viceministerio de Transporte.</li> <li>- <b>Un delegado</b> de la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV-</li> <li>- <b>El Comandante de la Policía Nacional en ese departamento.</b></li> <li>- La ciudad capital y cuatro (4) municipios más.</li> <li>- <b>El Director del Área Metropolitana si existe</b></li> </ul> <p>Parágrafo 1. La representación de los Municipios y el Departamento corresponderá a la autoridad de tránsito y transporte de cada uno de ellos.</p> <p><b>Parágrafo 2. La representación del Director del Área Metropolitana será durante la permanencia de su periodo</b></p> <p>COMITÉ OPERATIVO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité Operativo, que tendrá como función coordinar operaciones o puesta en marcha de medidas, regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país. Estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de</p>	<p>de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver.</p> <p>Estas comisiones interministeriales serán de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que les defina el Consejo Directivo, el cual será el necesario para resolver el tema en cuestión.</p> <p>CONSEJO TERRITORIAL DE SEGURIDAD VIAL. El Consejo Territorial de Seguridad Vial será de carácter permanente, y será el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia. Estará integrado por representantes de los territorios (municipios y gobernaciones) y del Ministerio de Transporte. <del>Se recomienda que hagan parte de este consejo las ciudades más grandes de Colombia ya que ellas han desarrollado una gran capacidad técnica para analizar los diferentes problemas asociados con la movilidad y la seguridad vial.</del> Este Consejo Territorial de Seguridad Vial podría estar integrado por: <del>cuatro</del> representantes de los Departamentos del país; <del>un representante de cada una de las siguientes ciudades Bogotá DC, Medellín, Cali y Barranquilla;</del> <del>cinco</del> representantes de los demás <del>municipios de Colombia con población superior a los 100.000 habitantes;</del> un representante del Viceministerio de Transporte; y <del>el Director</del> de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien presidirá el Consejo. La representación de los Municipios y Departamentos corresponderá a la autoridad de tránsito y transporte de cada uno de ellos.</p> <p>COMITÉ OPERATIVO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será asistida por un Comité Operativo, que tendrá como función coordinar operaciones o puesta en marcha de medidas, regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país. Estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la</p>	<p>La ANSV debe ser parte del Comité Operativo</p>
--	--	--

<p>CONSEJO CONSULTIVO DE SEGURIDAD VIAL. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consultivo y de participación público-privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas y de los distintos colectivos de usuarios y de los agentes económicos y académicos expertos en la seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento de estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacional de seguridad vial.</p>	<p>Agencia Nacional de Infraestructura, y del INVIAS.  CONSEJO CONSULTIVO DE SEGURIDAD VIAL. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consultivo y de participación público-privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas y de los distintos colectivos de usuarios y de los agentes económicos y académicos expertos en la seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento de estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacional de seguridad vial.</p>	
<p>ARTÍCULO 14. OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El Observatorio de Seguridad Vial tiene como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p>	<p>OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, <del>creado mediante Decreto XX del XX de abril de 2013 del Ministerio de Transporte,</del> hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El Observatorio de Seguridad Vial tiene como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.</p>	
<p>ARTÍCULO 15. CAMPAÑAS. Las campañas de prevención vial, información, formación y sensibilización en seguridad vial, <b>los estudios técnicos para la calidad de los elementos de protección,</b> previstos en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias de la Agencia, serán desarrolladas a través del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial, <b>y serán aprobadas y supervisadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial</b></p>	<p>CAMPAÑAS. Las campañas de prevención, información, formación y sensibilización en seguridad vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias de la Agencia, serán desarrolladas a través del Fondo de Prevención Vial. El Fondo de Prevención Vial será una entidad vinculada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en donde el Director de la Agencia presidirá la Junta Directiva</p>	<p>Hay que quitar el tema de los estudios técnicos para la calidad de los elementos de protección, yo que no tiene nada que ver con las campañas de seguridad vial</p>

<p>(ANSV). El Fondo y/o Corporación de Prevención Vial será una entidad vinculada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en donde el Director de la Agencia presidirá el Consejo de Administración del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial.</p>	<p>Fondo.</p>	
<p>ARTÍCULO 16. ACCESO DE LA AGENCIA A LOS REGISTROS PUBLICOS. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro. La Agencia por su parte, deberá asegurar la reserva y la seguridad de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo de lo previsto en este artículo</p>	<p>ACCESO DE LA AGENCIA A LOS REGISTROS PUBLICOS. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro. La Agencia por su parte, deberá asegurar la reserva y la seguridad de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo previsto en este artículo</p>	
<p>ARTICULO 17º REGLAMENTACIÓN. Se propone que se conceda al Gobierno Nacional un plazo de doce (12) meses contados a partir de la publicación de la ley, para que expida los Actos Administrativos requeridos para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>PARÁGRAFO TRANSITORIO. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley y por un término no mayor de noventa (90) días, el Gobierno Nacional queda facultado para establecer la estructura administrativa de la -ANMSV- y expedir los actos administrativos que se requieran para poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, podrá hacer los traslados de personal y funciones que de otras estructuras</p>	<p>REGLAMENTACIÓN</p> <p>Se propone que se conceda al Gobierno Nacional un plazo de ocho (8) meses contados a partir de la publicación de la ley, para que expida los Actos Administrativos requeridos para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p><del>Para esta reglamentación se propone que el Gobierno Nacional sea extremadamente cauteloso en la definición del perfil que debe cumplir el Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los otros cargos de primer nivel de la Agencia, de tal manera que estas personas sean de un perfil técnico con amplio conocimiento en el tema.</del></p>	

administrativas del Estado considere conveniente y necesario para cumplir el objetivo de este artículo.		
ARTÍCULO 11°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.		



## ANEXO 10: PROPUESTA DE ESQUEMA ORGANIZATIVO DE LA AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL

### Estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

En la Figura 14bis se muestra la estructura organizativa propuesta para la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV - de Colombia. De acuerdo con esa estructura la ANSV contempla las siguientes Direcciones, Oficinas Asesoras y Subdirecciones. El órgano rector de la Agencia será su Consejo Directivo.

- Consejo Directivo
  
- Director General
  - ✓ Oficina asesora jurídica
  - ✓ Oficina asesora de control interno
  - ✓ Oficina asesora de comunicaciones
  - ✓ Oficina de control interno disciplinario
  - ✓ Oficina de planeación
  
  - ✓ Secretaria General
    - Gestión de talento humano
    - Administrativa
    - Informática
    - Financiera y contable
  
  - ✓ Dirección de Comportamiento
    - Licencias de conducción
    - Gestión de la regulación y el control
    - Educación vial
    - Enlace y coordinación con el RUNT y SPT
  
  - ✓ Dirección de Infraestructura y Vehículos
    - Auditoría vial
    - Diseño y criterios de Seguridad Vial en infraestructura
    - Señalización
    - Gestión sistemas automáticos de control
    - Sistemas de seguridad de los vehículos
  
  - ✓ Dirección de Coordinación Interinstitucional
    - Coordinación territorial
    - Coordinación Interministerial
    - Subdirección de coordinación de campañas
  
  - ✓ Dirección del Observatorio Nacional de SV
    - Manejo y gestión de datos

- Investigación
- Gestión del conocimiento

A continuación se describen las funciones y/o actividades que se desarrollarán en cada una de estas áreas con el objeto de ir las dimensionando con respecto a sus necesidades de todo tipo (personal, informática, mobiliario, áreas, papelería, otros).

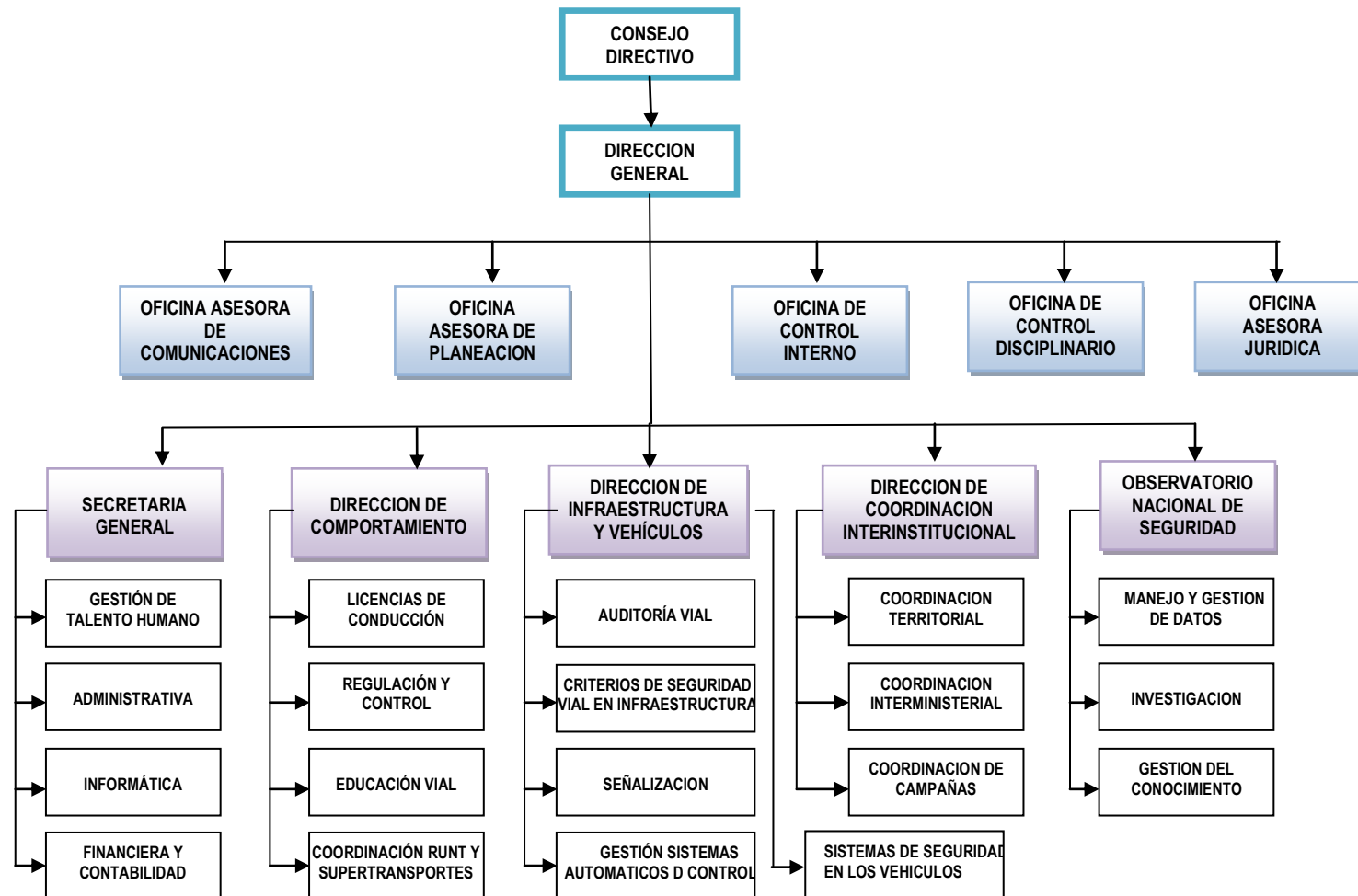
La composición del Consejo Directivo de la Agencia y las funciones del mismo fueron propuestas en el Anexo 9. A manera de complemento se propone sobre las reuniones del Consejo Directivo los siguientes asuntos:

- Se propone que los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo, a excepción de los Viceministros de Transporte e Infraestructura, quienes serán miembros permanentes del Consejo Directivo.
- A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional Seguridad Vial –ANSV-, quien actuará como Secretario del Consejo. A las reuniones del Consejo Directivo podrán concurrir otros servidores públicos que el Consejo Directivo o el Director General determinen, cuando los temas a tratar lo requieran, participarán con voz pero sin voto.
- El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea convocado por el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y podrá reunirse en forma extraordinaria, cuando sus miembros lo soliciten.

Las características (perfil) del Director General la Agencia Nacional de Seguridad Vial y sus funciones ya fueron descritas en el Anexo 9 anterior. Igualmente se proponen en ese Anexo la creación de varios Comités para el funcionamiento adecuado de la Agencia.

A continuación se describen las funciones generales de las otras componentes de la estructura de la Agencia.

Figura 26. Estructura organizativa propuesta para la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV - de Colombia



## Oficinas Asesoras

Se propone que la Dirección General tenga tres Oficinas Asesoras, a saber:

1. Oficina asesora jurídica
2. Oficina asesora de control interno
3. Oficina asesora de comunicaciones
4. Oficina asesora de control interno disciplinario
5. Oficina asesora de planeación

La finalidad del **Oficina Asesora Jurídica** consiste en atender los asuntos legales que surjan respecto a las actividades de la ANSV, a sus normas internas, y a su relación con otras entidades. Esta Oficina Asesora cumple sus objetivos proveyendo servicios de asesoría legal, de representación en litigios y en negociaciones, toda la elaboración y/o revisión de los contratos de la Agencia y en la elaboración de documentos legales para los diferentes órganos dentro de la institución.

El objetivo la Oficina Asesora Jurídica es brindar servicios de consultoría y asesoramiento jurídicos (mediante opiniones verbales y escritas) a los órganos de la Agencia en relación con la normativa interna de la misma (estatutos), derecho administrativo, derecho laboral, leyes y procedimientos que la rigen, normas, prácticas y procedimientos de organizaciones internacionales, entre otras. Igualmente brinda asesoramiento jurídico en la redacción de instrumentos jurídicos de la Organización, incluida la redacción de las Normas Generales, órdenes ejecutivas, directivas, el Reglamento de Personal y demás disposiciones administrativas de la Agencia.

Es la oficina encargada de preparar las iniciativas legislativas y normativas relativas al Código Nacional de Tránsito, sus disposiciones reglamentarias y demás normas nacionales, relativas o con incidencia en la seguridad vial, a ser presentadas al Gobierno Nacional. Igualmente debe evaluar la efectividad de las normas legales y reglamentarias asociadas con la seguridad vial y propiciar su actualización, modificación o derogación, cuando corresponda.

La Oficina Asesora Jurídica negocia y redacta contratos necesarios para la adopción, desarrollo y finalización de proyectos que favorezcan al objetivo de la Agencia, y representa y defiende a la Agencia en litigios judiciales y extra-judiciales. Brinda capacitación técnica a abogados de diferentes entidades relacionadas con la seguridad vial y difunde información sobre los programas y actividades jurídicas de la Agencia dentro del área de su competencia, mediante la participación de los abogados de la Oficina Asesora como conferencistas en seminarios auspiciados por las entidades, los colegios de abogados, las ONG y otras organizaciones.

**La Oficina Asesora de Control Interno** implementará y hará seguimiento sobre el sistema integrado por el esquema de organización y el conjunto de planes y métodos, principios, normas, procedimientos y mecanismos de verificación y evaluación adoptados por la ANSV, con el fin de procurar que todas las actividades operacionales y actuaciones así como la administración de la información y los recursos se realicen de acuerdo con las normas constitucionales y legales

vigentes, dentro de la política trazada por el Consejo Directivo y la Dirección General de la Agencia y en atención a las metas u objetivos previstos<sup>96</sup>.

El ejercicio del control interno debe consultar los principios de igualdad, moralidad, eficiencia, economía, celeridad, imparcialidad, publicidad y valoración de costos ambientales. En consecuencia, deberá concebirse y organizarse de tal manera que su ejercicio sea intrínseco al desarrollo de las funciones de todos los cargos existentes en la entidad, y en particular de las asignadas a aquellos que tengan responsabilidad de mando<sup>97</sup>.

El Control Interno se expresará a través de las políticas aprobadas por los niveles de dirección y administración de las respectivas entidades y se cumplirá en toda la escala de la estructura administrativa, mediante la elaboración y aplicación de técnicas de dirección, verificación y evaluación de regulaciones administrativas, de manuales de funciones y procedimientos, de sistemas de información y de programas de selección inducción y capacitación de personal<sup>98</sup>.

La Oficina de Control Interno busca, entre otras cosas, evitar o reducir fraudes al interior de la institución, mejorar la eficiencia y la eficacia de todos los procesos, verificar el cumplimiento de las políticas internas de la Agencia, comprobar la corrección y veracidad de los informes contables, salvaguardar los activos de la empresa y promover la eficiencia en operación y fortalecer la adherencia a las normas fijadas por la administración.

Son las funciones más importantes de la **Oficina Asesora de Comunicaciones** las siguientes:

- a) Diseñar, ejecutar y divulgar planes, programas, mecanismos y acciones de comunicación interna y externa de la Agencia.
- b) Planificar la labor de promoción y proyección de la imagen institucional.
- c) Coordinar la edición y demás procesos de publicaciones de la Agencia.
- d) Establecer contacto permanente con los medios de comunicación a nivel informativo y publicitario.
- e) Promoción de los programas, proyectos, resultados y otros que realicen las Direcciones y Subdirecciones de la Agencia.
- f) Coordinar las estrategias de comunicación y divulgación del Fondo de Prevención Vial, en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial.

La función del **Control Interno Disciplinario** es establecer: “La sanción disciplinaria tiene función preventiva y correctiva, para garantizar la efectividad de los principios y fines previstos en la Constitución, la ley y los tratados internacionales, que se deben observar en el ejercicio de la función pública”<sup>99</sup>. La Oficina de Control Interno Disciplinario tendrá como función principal fallar los procesos disciplinarios contra servidores públicos de la Agencia en primera instancia, deberá ejercer esta función correctiva y preventiva, de una parte ejerciendo justicia al interior de la entidad y por la otra previniendo a los servidores públicos para que no incurran en las conductas que de conformidad con la ley son consideradas “faltas disciplinarias”.

---

<sup>96</sup> Ley 87 de 1993

<sup>97</sup> Ley 87 de 1993

<sup>98</sup> Ley 87 de 1993

<sup>99</sup> La ley 734 de 2002 (Código Único Disciplinario)

Son funciones principales de la **Oficina de Planeación** las siguientes:

- a) Elaborar y proponer políticas, estrategias, planes, programas y proyectos en materia de Seguridad vial, orientadas a resultados, coordinando, impulsando y evaluando su ejecución, en coordinación con el Observatorio de Seguridad Vial.
- b) Apoyar el desarrollo de la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local.
- c) Coordinar la revisión y/o elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial y los informes de seguimiento
- d) Apoyar los procesos de implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en todo el territorial nacional
- e) Apoyar el proceso de elaboración de los planes territoriales de seguridad vial.
- f) Apoyar a la Dirección General en lo que sea requerido.
- g) Identificar las prioridades, proponer objetivos y formular recomendaciones en materia de políticas, planes, programas, proyectos y normas, que contribuyan a disminuir los problemas que afectan a la Seguridad Vial en Colombia.

***Personal requerido para las Oficinas Asesoras:***

- Una abogado para la Oficina Asesora Jurídica
- Una persona para la Oficina Asesora de Control Interno
- Una persona para la Oficina Asesora de Comunicaciones.
- Un asistente para la Oficina Asesora de Comunicaciones
- Una persona para la Oficina Asesora de Control Interno Disciplinario
- Una persona para la Oficina de Planeación
- Un asistente para la Oficina de Planeación

**Secretaría General**

La Secretaría General de la ANSV es la Dirección encargada de toda la parte administrativa de la entidad y está conformada por tres Subdirecciones, a saber:

1. Gestión de Talento Humano
2. Administrativa
3. Informática
4. Financiera y contable

Las principales funciones de la **Subdirección de Talento Humano** son:

- a) Asesorar a la Dirección General y a las demás dependencias, en la interpretación y aplicación de la normatividad vigente sobre administración del Talento Humano.
- b) Administrar la planta de personal.
- c) Diseñar, dirigir y administrar los programas de selección, inducción y reinducción.
- d) Diseñar, dirigir y administrar los programas de formación y capacitación.
- e) Diseñar, dirigir y administrar los programas de bienestar social e incentivos.

- f) Coordinar la realización de estudios sobre la planta de personal; proponer a la Dirección General la actualización del manual específico de funciones, competencias y requisitos; y determinar los perfiles de los cargos que deberán ser provistos mediante proceso de selección por méritos.
- g) Administrar el sistema de evaluación del desempeño.
- h) Coordinar el trámite y legalización de las diversas situaciones administrativas de los servidores públicos de la Entidad.
- i) Efectuar la liquidación de nóminas; la liquidación de prestaciones sociales; y la liquidación, preparación, elaboración y presentación oportuna de las transferencias y reportes asociados con la nómina y con las cotizaciones del Sistema Integral de Seguridad Social.
- j) Administrar el archivo documental de las Historias Laborales de todos los servidores y ex servidores de la Entidad.
- k) Expedir oportunamente las constancias laborales que sean requeridas a la Oficina.
- l) Colaborar con la Oficina Asesora Jurídica para la defensa judicial de la Agencia en los procesos litigiosos de carácter laboral que se adelanten en contra de la Entidad, o en los que ella intervenga como demandante o como tercero interviniente o coadyuvante.

Las principales funciones de la **Subdirección Administrativa** de la ANSV son las siguientes:

- a) Organizar y liderar el equipo de trabajo que planifica y ejecuta las actividades administrativas que requiera la Agencia.
- b) Elaborar el presupuesto anual de la Agencia.
- c) Coordinar la integración del Anteproyecto de Presupuesto de acuerdo a los lineamientos y expectativas establecidas por la Dirección General y la normatividad emitida para tal efecto.
- d) Atender los asuntos relacionados a las atribuciones que le dan las distintas Leyes y Reglamentos y ejercer los actos de dominio para los que esté facultado.
- e) Supervisar el adecuado ejercicio del presupuesto en los diferentes capítulos del gasto.
- f) Administrar el sistema de funcionamiento y programar con previsión los requerimientos de bienes y servicios para el óptimo cumplimiento de las funciones de la Agencia.
- g) Proveer los Recursos Humanos, financieros y materiales necesarios para el buen funcionamiento de la Agencia con sujeción al presupuesto.
- h) Formular y supervisar el inventario de la Agencia
- i) Centralizar la documentación oficial y el trámite administrativo de ésta.
- j) Poner a la Dirección General de la Agencia planes y estrategias para fortalecer la inteligencia estratégica del Agencia.
- k) Garantizar el desarrollo o adquisición de los equipos y las herramientas informáticas necesarias para la gestión de proyectos, el análisis de datos y la elaboración de informes que la Agencia requiera.

Las principales funciones de la **Subdirección de Informática** son:

- a) Planear y definir la adquisición de los equipos y las herramientas informáticas necesarias para la gestión de proyectos, el análisis de datos y la elaboración de informes que la Agencia requiera.
- b) Solicitar a la subdirección Administrativa

- c) Garantizar la conectividad informática adecuada de la Agencia con todos los actores que se requiera e internamente.
- d) Desarrollar e implementar los sistemas de información que sirvan de apoyo a las actividades operativas y de gestión de la Agencia.
- e) Desarrollar tareas de mantenimiento de los sistemas de información o aplicativos de las diferentes áreas de la Agencia
- f) Brindar soporte y asesoramiento técnico a los usuarios.
- g) Mantener la operatividad de los equipos de cómputo, sistemas de información, bases de datos y redes de comunicación.
- h) Diseñar e implementar un esquema de contingencia que garantice el reestablecimiento de la capacidad operativa ante fallas en equipos y aplicativos.
- i) Emitir opinión técnica sobre la renovación de los equipos y software informático de la Agencia.

Las principales funciones de la **Subdirección Financiera y Contable** son:

- a) Elaborar y publicar los informes financieros mensuales de la administración del Centro;
- b) Conducir y supervisar la administración de ingresos y egresos de la Agencia por toda fuente de financiamiento.
- c) Preparar y publicar los Estados Financieros.
- d) Preparar y presentar las declaraciones e información tributaria.
- e) Realizar los correspondientes análisis financieros.
- f) Preparar, analizar y consolidar información de acuerdo con las necesidades de los usuarios y las diferentes entidades de control y vigilancia.
- g) Coordinar y dictar directrices sobre la aplicación de las normas emitidas por la Contaduría General de la Nación.
- h) Custodia y archivo de los libros oficiales de Contabilidad.
- i) Realizar la conciliación de la información contable con otras dependencias.
- j) Depuración permanente de la información contable.
- k) Efectuar las conciliaciones bancarias.
- l) Realizar registros contables.
- m) Hacer el proceso de cierre y consolidación.

***Personal requerido para la Secretaría General:***

- Un Director de la Secretaría General
- Una persona en Talento Humano
- Una persona en la parte Administrativa e Informática
- Un Ingeniero de Sistema para el manejo adecuado de todos los sistemas informáticos de la entidad y la conectividad de la misma
- Una persona en el área Financiera y contable
- Dos asistentes

La Dirección de Comportamiento tendrá inicialmente actuaciones sobre los siguientes temas:

- ✓ Licencias de conducción
- ✓ Gestión de la regulación y el control



- ✓ Educación vial
- ✓ Enlace y coordinación con el RUNT y SPT

La ANSV será la encargada de la aplicación y supervisión de todo el protocolo de **licencias de conducción** en Colombia. Es este sentido debe desarrollar las siguientes acciones:

- a) Diseñar las pruebas teóricas o escritas para optar a las diferentes clases de licencias de conducción para conducir los diferentes modos de vehículos. En este sentido definirá en detalle cómo se harán estas pruebas (preguntas – número, tiempo y cobertura por tema -, vehículos a utilizar, espacios, recorridos, etc.).
- b) Definir los requisitos que se deben cumplir para poder ser examinador de las pruebas prácticas a ser realizadas en las diferentes clases de licencias de conducción.
- c) Mantener y actualizar de manera permanente una base de datos con las preguntas a ser realizadas en las pruebas teóricas de licencias de conducción para las diferentes clases de licencias.
- d) Realizar y publicar manuales para que las personas se puedan preparar para presentar las pruebas teóricas y prácticas de licencias de conducción para los diferentes vehículos.
- e) Implementar un sistema de pruebas teóricas en línea por medios informáticos, en donde las pruebas se hacen en un tiempo específico y se evalúan de manera inmediata por este sistema. Esto busca disminuir las posibilidades de intervenciones humanas.
- f) Coordinar y supervisar con el organismo encargado de aplicar las pruebas que se estén haciendo de manera apropiada e informar e implementar cualquier modificación a las mismas.
- g) Coordinar y verificar con los Organismos de Tránsito el cumplimiento de los protocolos para el otorgamiento de las licencias de conducción
- h) Coordinar con el RUNT el cumplimiento de los protocolos para el otorgamiento de las licencias de conducción.
- i) Con la información sobre licencias de conducción hacer análisis estadísticos sobre el comportamiento de este proceso a nivel nacional y en cada uno de los territorios.
- j) Coordinar con la Superintendencias de Puertos y Transportes el seguimiento y esquema sancionatorio de los entes asociados con el otorgamiento de las licencias de conducción: OT, CEA y CRC.

El área de **Gestión de la regulación y el control** la Dirección de Comportamiento coordinará con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional la implementación de las políticas operativas o de campo establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial o definidas por la oficina de Planeación de la Agencia en coordinación con el Observatorio de Seguridad Vial. En este sentido deberá diseñar y coordinar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas tránsito y seguridad vial. Igualmente coordinará la implementación de estas políticas con los Organismos de Tránsito Territoriales.

Igualmente deberá definir la política de control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito, y diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial.

En el área de **Educación vial** la Dirección de Comportamiento desarrollará las siguientes actividades principales:

- a) Asesorar al Ministerio de Educación en programas de educación en seguridad vial en los diferentes niveles educativos tendientes a desarrollar comportamientos adecuados en la vía.
- b) Asesorar y apoyar al Ministerio de Educación en las estrategias para implementar los programas anteriores
- c) Propiciar y participar en talleres o seminarios a funcionarios de otras instituciones con el propósito de concientizar sobre las consecuencias de los accidentes de tránsito.
- d) Proponer estrategias sobre la prevención de accidentes, así como el impacto sobre la educación, la sociedad, y la cultura en general.
- e) Coordinar con otras instituciones para intercambiar conocimientos, experiencias y unificar esfuerzos para generar una cultura vial.
- f) Promover la participación de los diferentes actores en la vía, especialmente los peatones y conductores de motos, vehículos pesados y vehículos de transporte público, en talleres de educación y seguridad vial.

Finalmente la Dirección de Comportamiento será la encargada de los enlaces y **coordinación con el RUNT y Superintendencia de Puertos y Transporte** en diferentes temas relacionados con el actuar de la Agencia.

***Personal requerido para la Dirección de Comportamiento:***

- Una persona como Director de Comportamiento
- Una persona en el área de pruebas para obtener licencias de conducción
- Una persona para la gestión de regulación y control
- Una persona para el enlace y coordinación con el RUNT y la Superintendencia de Puertos y Transporte
- Una persona en el tema de Educación Vial
- Un ingeniero de sistemas para los desarrollos informáticos asociados con las pruebas de licencias de conducción
- Un profesional para coordinar y hacer seguimiento al otorgamiento de licencias de conducción por los OT
- Tres asistentes

**Dirección de Infraestructura y Vehículos**

La ANSV será la encargada de la gestión de la adecuada señalización de las vías del país, de gestionar la realización de auditorías de seguridad vial sobre las vías ya construidas, de gestionar la consideración de consideraciones de seguridad vial en los diseños y construcción de vías y de revisar y gestionar los protocolos de los sistemas de seguridad en los vehículos. En muchas de estas actividades trabajará en conjunto con los entes territoriales. Es este sentido debe desarrollar las siguientes acciones:

- a) Definir los protocolos de señalización horizontal y vertical
- b) Proponer y publicar manuales de señalización

- c) Gestionar y proponer políticas y/o normas nacionales sobre señalización de las vías
- d) Hacer el plan nacional de señalización de las vías del país.
- e) Gestionar la adecuada señalización de las vías
- f) Definir los protocolos de consideraciones de seguridad vial en los diseños de infraestructura
- g) Proponer y publicar manuales sobre consideraciones de seguridad vial en los diseños y construcción de vías
- h) Gestionar la realización de auditorías viales para evaluar las vías del país con respecto a la seguridad vial.
- i) Desarrollar e implementar un programa de capacitación en auditorías viales
- j) Proponer y publicar manuales de auditorías viales.
- k) Establecer criterios de homologación de los sistemas automáticos para detección de infracciones.
- l) Diseñar unos protocolos sobre los sistemas tecnológicos para el control de las infracciones de tránsito de manera permanente, especialmente el asociado con la velocidad de los vehículos.
- m) Gestionar la implementación en todo el territorio nacional de sistemas automáticos de control de infracciones de tránsito y de Sistemas Inteligentes de Movilidad (Centros de Control de Tráfico).
- n) Hacer seguimiento y validar las auditorías que sobre seguridad vial se hagan en la red de carreteras nacionales
- o) Evaluar los sistemas de seguridad en los vehículos propuestos para homologación o en circulación en el país
- p) Proponer protocolos para la evaluación de los sistemas de seguridad en los vehículos
- q) Recomendar elementos que deban ser incluidos en los vehículos a ser homologados en el país, relacionados con la seguridad de los pasajeros en los mismos.
- r) Propiciar la vinculación del país en sistemas internacionales de evaluación de los sistemas de seguridad en los vehículos como LATINCAP
- s) Difundir información sobre la evaluación de los sistemas de seguridad de los vehículos en circulación o en venta en el país.
- t) Propiciar la creación de una sistema nacional de evaluación de la seguridad en los vehículos.

Para desarrollar estas actividades se requieren de las siguientes áreas en la Dirección de infraestructura y Vehículos:

1. Auditoria vial
2. Diseño y criterios de Seguridad Vial en infraestructura
3. Señalización
4. Gestión sistemas automáticos de control
5. Sistemas de seguridad de los vehículos

***Personal requerido para la Dirección de Infraestructura y Señalización:***

- Un Director de Infraestructura y Señalización
- Una persona en auditoría vial en infraestructura
- Una persona de diseño y criterios de señalización vial

- Una persona en seguridad vial en infraestructura
- Una persona en sistemas automáticos de control
- Una persona en temas de sistemas de seguridad en vehículos
- Dos asistentes

### **Dirección de Coordinación Interinstitucional**

Una de las labores fundamentales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial será la de coordinación a diferentes niveles: coordinación gestión ante los entes territoriales para que implementen programas agresivos de seguridad vial con base en planes locales de seguridad vial, coordinación a nivel ministerial para gestionar que los diferentes Ministerios cumplan con sus respectivas responsabilidades, y coordinación y gestión de campañas de seguridad vial con el Fondo de Prevención Vial. Las prioridades y acciones a desarrollar por la Dirección de Coordinación emanan del Plan Nacional de Seguridad Vial. Para las campañas de seguridad vial de ámbito nacional, la ANSV trabajará con el Fondo de Prevención Vial y en coordinación con los entes territoriales. Las campañas de seguridad vial se programaran en base a de los análisis y estudios realizados por la ANSV y las prioridades del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Es este sentido la Dirección de Coordinación Interinstitucional actuará de secretaría técnica de los consejos y comités de apoyo facilitadores de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en todo el territorio, que son:

- Comisiones interministeriales
- Consejo Territorial de Seguridad Vial
- Comité operativo
- Consejo Consultivo

Para cada ente, debe desarrollar las siguientes acciones:

- a) Analizar desde las distintas perspectivas la evolución de la siniestralidad vial en Colombia.
- b) Informar los Planes anuales nacional, sectoriales y territoriales en materia de seguridad vial y conocer el seguimiento y evaluación de las acciones en materia de seguridad vial puestas en marcha.
- c) Proponer medidas y actuaciones en materia de seguridad vial.
- d) Coordinar las actuaciones, campañas o programas.
- e) Promover la concertación y el intercambio de experiencias.
- f) Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país
- g) Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

Para desarrollar estas actividades se requieren de las siguientes áreas de coordinación interinstitucional:

1. Coordinación territorial
2. Coordinación Interministerial
3. Coordinación de campañas

**Personal requerido para la Dirección de Coordinación Interinstitucional:**

- Un Director de Coordinación Interinstitucional
- Una persona en coordinación Territorial
- Una persona en coordinación Interministerial
- Una persona en coordinación de campañas
- Un asistente

**Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial**

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El Observatorio de Seguridad Vial tiene como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

La Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial tendrá la responsabilidad de todo lo relacionado con la Planeación de la Seguridad Vial que desarrolle la Agencia, lo relacionado con la recepción, diseños y análisis de la información, y con la investigación de los accidentes de tránsito.

El Observatorio de la Seguridad Vial (OSV) tiene por objeto velar por la calidad de los datos de los siniestros de tránsito, identificar y seleccionar un sistema de indicadores de Seguridad Vial, desarrollar mecanismos de seguimiento a las Políticas Públicas de seguridad vial, para hacer reflexiones críticas sobre esas políticas, los planes, los programas, las normas y la jurisprudencia, diagnosticar las circunstancias y causalidades de los siniestros y proponer las acciones prioritarias del Plan Nacional basadas en la evidencia científica para el mejoramiento de la situación de las Seguridad Vial en Colombia, a través del desarrollo de las siguientes funciones:

- a) Diseñar e implementar un sistema de medición e indicadores de seguridad vial, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros.
- b) Custodiar la base de datos de lesionados y siniestros de tránsito y el sistema de información de la seguridad vial: recolección, seguimiento, administración y manejo de indicadores, provenientes de diversas fuentes primarias, contruidos desde los registros administrativos
- c) Velar por la calidad de los datos e indicadores de seguridad vial, de acuerdo a los criterios internacionales.
- d) Implicar a las universidades e investigadores colombianos para asegurar la calidad y la objetividad del estudio y la investigación.
- e) Coordinar la interoperatividad con los entes territoriales y organismos nacionales el sistema de información de seguridad vial, tanto la recopilación de la información como el acceso a ella.
- f) Investigar en profundidad los perfiles de accidentes más frecuentes para proponer acciones específicas.
- g) Gestionar conocimiento y generar información sobre la situación de las Seguridad Vial en el país.

- h) Evaluar el impacto de las campañas de seguridad vial sobre la accidentalidad del país
- i) Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales
- j) Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.
- k) Revisar, coordinar y hacer seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.
- l) Elaborar y difundir las estadísticas oficiales de seguridad vial, así como divulgar la Información obtenida de los estudios e investigaciones que luego deben ser revertidos en publicaciones periódicas y los documentos virtuales, alojados en su página web.

Para desarrollar estas actividades se requieren de las siguientes áreas en el Observatorio de Seguridad Vial:

1. Manejo y gestión de datos
2. Investigación
3. Gestión del conocimiento

**Personal requerido:**

- El director del OSV
- Una persona en manejo y gestión del dato
- Una persona en investigación
- Una persona en gestión del conocimiento
- Dos estadísticos
- Un profesional para análisis de accidentes
- Tres asistentes

## ANEXO 11. ANÁLISIS DE LOS COSTOS DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

En la Tabla 9 a continuación se presenta el personal requerido para la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo con la estructura descrita en el Anexo 10 para la Agencia con los respectivos salarios. Los salarios anuales que se muestran son salarios integrales calculados con un factor prestacional de 1.80. Para el cálculo en dólares hay que tener en cuenta que la tasa de cambio al 27 de agosto de 2013 fue de 1922,96 pesos por dólar, según el Banco de la República de Colombia ([www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co)).

**Tabla 9. Personal requerido para la ANSV**

Personal	Cantidad	Salario básico mensual	Salario con prestaciones (1.8) Mensual por persona	Salario Mensual por cargo	Salario Anual
Director General	1	15.000.000	27.000.000	27.000.000	324.000.000
Directores	5	10.000.000	18.000.000	90.000.000	1.080.000.000
Subdirectores y Asesores	18	8.000.000	14.400.000	259.200.000	3.110.400.000
Profesionales	9	6.000.000	10.800.000	97.200.000	1.166.400.000
Asistentes	12	4.000.000	7.400.000	88.800.000	1.065.600.000
Secretarias	7	1.500.000	2.700.000	18.900.000	226.800.000
<b>TOTALES</b>	<b>52</b>			<b>581.100.000</b>	<b>6.973.200.000</b>

De la tabla anterior se puede concluir que el costo anual por nómina para la Agencia Nacional de Seguridad Vial de casi siete mil millones de pesos.

A esto habría que agregarle, entre otros, los siguientes gastos generales:

- Alquiler del local donde se instalará la ANSV: estimado del orden de 20 millones de pesos al mes
- Pago de servicios públicos: estimado de 2,5 millones de pesos al mes
- Pago de seguros: estimados en 50 millones de pesos al año
- Pago de papelería e insumos: estimados en 10 millones de pesos al año
- Gasolina y mantenimiento de vehículos: estimados en 5 millones de pesos al mes
- Gastos de viaje: estimados en 20 millones de pesos al mes
- Otros gastos no previstos

Además la Agencia deberá hacer algunas inversiones iniciales para poder empezar a trabajar. Esta inversión se hace una vez al inicio del funcionamiento de la Agencia y luego habrá que ver cuando se reponen las cosas de acuerdo a su vida útil. Esos costos de inversión iniciales serían los siguientes:

- Compra de equipos informáticos: del orden de 50 computadores de diferentes especificaciones con un costo estimado de 500 millones de pesos
- Compra y pago de adecuación de espacios: estimados en un costo total de 100 millones de pesos
- Compra de vehículos: se estima que la Agencia necesitará de 5 vehículos con un costo total de 400 millones de pesos

En la Tabla 10 a continuación se presenta un resumen de los gastos generales anuales de la Agencia y en la Tabla 11 los costos de inversión iniciales.

**Tabla 10. Gastos Generales anuales de la Agencia**

<b>Rubro</b>	<b>Periodicidad</b>	<b>Costo Unitario</b>	<b>Costo Anual</b>
Alquiler local	mensual	20.000.000/mes	240.000.000
Servicios Públicos	mensual	2.500.000/mes	30.000.000
Seguros	anual		50.000.000
Papelería e insumos	mensual	1.000.000/mes	12.000.000
Gastos de Viaje	mensual	20.000.000/mes	240.000.000
Gasolina y mantenimiento	mensual	5.000.000/mes	60.000.000
Conectividad Internet	mensual	5.000.000/mes	60.000.000
Mantenimiento licencias especializadas de software	anual		50.000.000
Gastos de Publicidad	mensual	100.000.000/mes	1.200.000.000
Impresiones, Publicaciones	anual		100.000.000
<b>Total costos variables</b>			<b>2.042.000.000</b>



**Tabla 11. Costos de Inversión iniciales de la Agencia**

<b>Rubro</b>	<b>Número</b>	<b>Valor</b>
Equipos Informáticos	50	500.000.000
Vehículos	5	400.000.000
Adecuación del espacio		100.000.000
Licencias de Software		200.000.000
<b>Total costos de Inversión</b>		<b>1.200.000.000</b>

En este análisis no se incluyen costos o consideraciones como los siguientes:

- Depreciaciones
- Impuestos y Multas
- Inflación
- Subsidios
- Gastos de representación
- Gastos financieros
- Cuota de Auditaje
- Horas extras, días festivos e indemnización por vacaciones
- Servicios personales indirectos

Los costos variables estimados de la ANSV son entonces nueve mil millones sesenta y cinco mil pesos colombianos anuales (\$9.000.065.000) y los costos de inversión iniciales de mobiliario de mil doscientos millones de pesos colombianos (\$1.200.000.000), lo cual significa unos costos de operación de aproximadamente 4.68 millones de dólares americanos y de inversión iniciales de 780 mil dólares americanos. Se recuerda que hay otros costos aún por estimar e incluir en el análisis.

Los costos anteriores no incluyen los valores de las iniciativas o proyectos de la Agencia, son solo costos de funcionamiento e inversión inicial para el funcionamiento. Hay unos costos adicionales que representan las iniciativas y/o proyectos que va a liderar la Agencia.

En la Tabla 12 a continuación se presentan los principales programas iniciales que lideraría la Agencia y un estimativo de los costos en su primer año. Estos costos se pueden considerar como costos anuales periódicos ya que la Agencia siempre estará liderando programas similares cada año. Los costos mostrados son una aproximación inicial.

**Tabla 12. Costos de los Programas a ser liderados por la ANSV en su primer año (Éxitos Tempranos).**

<b>Nombre del Programa</b>	<b>Costo (\$COP)</b>	<b>Costo (US\$)</b>
Plan de Vigilancia y Control	2.000.000.000	1.040.000
Pruebas en Licencias de Conducción	2.000.000.000	1.040.000
Programa de atención a víctimas en accidentes de tránsito	500.000.000	260.000
Consolidación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial	1.500.000.000	780.000
Programa de educación vial escolar	500.000.000	260.000
Apoyo en la formulación de planes locales, regionales y departamentales de seguridad vial	1.000.000.000	520.000
Creación y consolidación de la Institucionalidad en Seguridad Vial	500.000.000	260.000
Plan de Comunicaciones	500.000.000	260.000
Actores vulnerables	1.000.000.000	520.000
Programa de señalización adecuada de las vías	1.000.000.000	520.000
Disminución de la velocidad en zonas urbanas	500.000.000	260.000
Gestión de inclusión de elementos de seguridad vial en los diseños y construcción de infraestructura	500.000.000	260.000
Programa de introducción de sistemas automáticos de control	3.000.000.000	1.560.000
Gestión para terminar con la impunidad por el no pago de las multas de tránsito	250.000.000	130.000
Endurecer las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol o de drogas alucinógenas	250.000.000	130.000
<b>TOTAL</b>	<b>15.000.000.000</b>	<b>7.800.000</b>

Los costos de inversión de los proyectos de la Agencia mostrados en la tabla anterior han sido evaluados de manera preliminar. Se debe tener en cuenta que mientras más presupuesto tenga la Agencia mejor va a responder a las inmensas necesidades que hay en el país en el tema de seguridad vial. Solo las necesidades asociadas a los temas de infraestructura y señalización o al control automático de infracciones requerirían de unos presupuestos mucho mayores para responder adecuadamente a esas necesidades.

De acuerdo a estos estimativos la Agencia tendría un costo de funcionamiento anual de \$9.000.065.000 de pesos y unos costos de inversión anuales de \$15.000 millones de pesos, para un total de recursos anuales requeridos para la Agencia de \$25.200.065.000 pesos (del orden de 13 millones de dólares americanos).

### **Costos de Agencias Similares en Colombia**

Como parte de la evaluación de los recursos anuales requeridos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se hizo el ejercicio de investigar los costos de Agencias de tamaño similar al propuesto para la ANSV que ya se encuentren funcionando, especialmente en lo referente a costos de funcionamiento.

Las Agencias revisadas fueron:

- Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente
- Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado
- Agencia Nacional del Espectro Electromagnético

En las Tablas 15, 16 y 17 al final del Anexo se presentan los presupuestos anuales totales últimos de estas Agencias. Como se puede ver estos presupuestos son similares al propuesto anterior propuesto para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con algunas diferencias entre los presupuestos anuales de funcionamiento y de inversión, siendo mucho más similares en su composición los de las Agencias de Contratación Pública y del Espectro Electromagnético. En la Tabla 13 a continuación se presenta una comparación más detallada de esos presupuestos incluyendo el personal de cada Agencia, lo cual confirma lo anterior. En esta tabla el presupuesto que se incluye para la ANSV es el calculado anteriormente.

En la Tabla 14 se presenta el presupuesto anual de funcionamiento para las Agencias, incluida la Agencia Nacional de Seguridad Vial (basados en el presupuesto calculado anteriormente), desglosados en gastos de personal, gastos generales y transferencias corrientes. La intención de esta Tabla es vislumbrar los costos no considerados para la Agencia Nacional de Seguridad Vial ya que el análisis de la sección anterior se concentró en la nómina y algunos gastos generales de la Agencia. Como se puede ver de esta Tabla se incluyeron, en concordancia con los gastos de las otras Agencias y como un estimativo inicial, en el presupuesto final de la ANSV unas transferencias corrientes de 50 millones de pesos (relacionadas con la Cuota de Auditaje y otros mecanismos de control propios del país). Los gastos de personal y generales se dejaron como se tenían para no entrar a especular más de lo debido.

El presupuesto anual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo con la estructura de funcionamiento – organigrama – propuesto, es de 9.065 millones de pesos (aproximadamente 4.71 millones de dólares) anuales en funcionamiento y de 15.000 millones de pesos (aproximadamente 7.8 millones de dólares) en inversiones anuales.

**Tabla 13. Comparación de las características generales de varias Agencias con las de la Agencia Nacional de Seguridad Vial**

<b>Agencia</b>	<b>Personal Vinculado</b>	<b>Presupuesto de Funcionamiento Anual (millones de pesos)</b>	<b>Presupuesto de Inversión Anual (millones de pesos)</b>	<b>Total Presupuesto Anual (millones de pesos)</b>
Agencia Nacional de Contratación Pública	36	8.831	15.500	24.331
Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado	72	24.840	1.072	25.912
Agencia Nacional del Espectro Electromagnético	53	9.664	18.500	28.164
<b>Agencia Nacional de Seguridad Vial</b>	<b>52</b>	<b>9.015</b>	<b>15.000</b>	<b>24.015</b>

De estos análisis anteriores se puede concluir que el presupuesto propuesto para la Agencia Nacional de Seguridad Vial es un presupuesto bastante ajustado a las necesidades descritas de personal e inversiones. La Agencia no tiene que empezar con toda la estructura ni con todos los programas propuestos. Habrá que decidir con cuales actividades y con qué estructura inicia su trabajo y de acuerdo con esto se irá definiendo sus presupuestos anuales.

Tabla 14. Comparación de los gastos de Funcionamiento de varias Agencias con la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Agencia	Gastos de Funcionamiento	Gastos de Personal (GP)	% GP	Personal Vinculado	Gastos de personal/Personal Vinculado	Gastos Generales (GG)	% GG	Transferencias Corrientes (TC)	% TC
Agencia Nacional de Contratación Pública	8.831	5.292	60	36	147	3.506	39.7	33	0.3
Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado	24.840	16.915	68	72	235	7.724	31.2	200	0.8
Agencia Nacional del Espectro Electromagnético	9.664	5.602,8	58	53	106	2.551	26.4	1.510,2	15.6
<b>Agencia Nacional de Seguridad Vial</b>	<b>9.065</b>	<b>6.973,2</b>	<b>77</b>	<b>52</b>	<b>134</b>	<b>2041,8</b>	<b>22.5</b>	<b>50</b>	<b>0.5</b>

Tabla 15. Unidad Administrativa Especial - Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente.

	Aporte Nacional	Recursos propios	TOTAL PRESUPUESTO
<b>TOTAL PRESUPUESTO</b>	<b>8,831,000,000</b>	<b>15,500,000,000</b>	<b>24,331,000,000</b>
<b>A. FUNCIONAMIENTO</b>	<b>8,831,000,000</b>		<b>8,831,000,000</b>
<b>1 GASTOS DE PERSONAL</b>	<b>5,292,000,000</b>		<b>5,292,000,000</b>
1 0 1 SERVICIOS PERSONALES ASOCIADOS A NOMINA	3,134,000,000		3,134,000,000
1 0 1 1 SUELDOS DE PERSONAL DE NOMINA	1,973,000,000		1,973,000,000
1 0 1 4 PRIMA TECNICA	455,000,000		455,000,000
1 0 1 5 OTROS	706,000,000		706,000,000
1 0 2 SERVICIOS PERSONALES INDIRECTOS	1,200,000,000		1,200,000,000
1 0 5 CONTRIBUCIONES INHERENTES A LA NOMINA SECTOR PRIVADO Y PUBLICO	958,000,000		958,000,000
<b>2 GASTOS GENERALES</b>	<b>3,506,000,000</b>		<b>3,506,000,000</b>
2 0 3 IMPUESTOS Y MULTAS	6,000,000		6,000,000
2 0 4 ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS	3,500,000,000		3,500,000,000
<b>3 TRANSFERENCIAS CORRIENTES</b>	<b>33,000,000</b>		<b>33,000,000</b>
3 2 TRANSFERENCIAS AL SECTOR PUBLICO	33,000,000		33,000,000
3 2 1 ORDEN NACIONAL	33,000,000		33,000,000
3 2 1 1 CUOTA DE AUDITAJE CONTRANAL	33,000,000		33,000,000
<b>C. INVERSION</b>		<b>15,500,000,000</b>	<b>15,500,000,000</b>
520 1000 INTERSUBSECTORIAL GOBIERNO		15,500,000,000	15,500,000,000
520 1000 1 FORTALECIMIENTO DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA NACIONAL		15,500,000,000	15,500,000,000

Tabla 16. Unidad Administrativa Especial - Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.

	Aporte Nacional	Recursos propios	TOTAL PRESUPUESTO
<b>TOTAL PRESUPUESTO</b>	<b>25,911,769,682</b>		<b>25,911,769,682</b>
<b>A. FUNCIONAMIENTO</b>	<b>24,839,769,682</b>		<b>24,839,769,682</b>
<b>1 GASTOS DE PERSONAL</b>	<b>16,915,475,082</b>		<b>16,915,475,082</b>
1 0 1 SERVICIOS PERSONALES ASOCIADOS A NOMINA	9,351,790,567		9,351,790,567
1 0 1 1 SUELDOS DE PERSONAL DE NOMINA	5,805,049,728		5,805,049,728
1 0 1 4 PRIMA TECNICA	1,520,540,244		1,520,540,244
1 0 1 5 OTROS	1,685,759,246		1,685,759,246
1 0 1 8 OTROS GASTOS PERSONALES - DISTRIBUCION PREVIO CONCEPTO DGPPN	220,441,349		220,441,349
1 0 1 9 HORAS EXTRAS, DIAS FESTIVOS E INDEMNIZACION POR VACACIONES	120,000,000		120,000,000
1 0 2 SERVICIOS PERSONALES INDIRECTOS	4,504,000,000		4,504,000,000
1 0 5 CONTRIBUCIONES INHERENTES A LA NOMINA SECTOR PRIVADO Y PUBLICO	3,059,684,515		3,059,684,515
<b>2 GASTOS GENERALES</b>	<b>7,724,294,600</b>		<b>7,724,294,600</b>
2 0 4 ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS	7,724,294,600		7,724,294,600
<b>3 TRANSFERENCIAS CORRIENTES</b>	<b>200,000,000</b>		<b>200,000,000</b>
3 2 TRANSFERENCIAS AL SECTOR PUBLICO	200,000,000		200,000,000
3 2 1 ORDEN NACIONAL	200,000,000		200,000,000
3 2 1 1 CUOTA DE AUDITAJE CONTRANAL	200,000,000		200,000,000
<b>C. INVERSION</b>	<b>1,072,000,000</b>		<b>1,072,000,000</b>
520 800 INTERSUBSECTORIAL JUSTICIA	1,072,000,000		1,072,000,000
520 800 3 APOYO IMPLEMENTACION Y GESTION DE LA AGENCIA NACIONAL DE DEFENSA JURIDICA COLOMBIA -	1,072,000,000		1,072,000,000

Tabla 17. Unidad Administrativa Especial Agencia Nacional del Espectro Electromagnético.

	Aporte Nacional	Recursos propios	TOTAL PRESUPUESTO
<b>TOTAL PRESUPUESTO</b>	<b>28,164,000,000</b>		<b>28,164,000,000</b>
<b>A. FUNCIONAMIENTO</b>	<b>9,664,000,000</b>		<b>9,664,000,000</b>
<b>1 GASTOS DE PERSONAL</b>	<b>5,602,800,000</b>		<b>5,602,800,000</b>
1 0 1 SERVICIOS PERSONALES ASOCIADOS A NOMINA	4,163,600,000		4,163,600,000
1 0 1 1 SUELDOS DE PERSONAL DE NOMINA	2,593,900,000		2,593,900,000
1 0 1 4 PRIMA TECNICA	540,000,000		540,000,000
1 0 1 5 OTROS	804,200,000		804,200,000
1 0 1 8 OTROS GASTOS PERSONALES - DISTRIBUCION PREVIO CONCEPTO DGPPN	185,000,000		185,000,000
1 0 1 9 HORAS EXTRAS, DIAS FESTIVOS E INDEMNIZACION POR VACACIONES	40,500,000		40,500,000
1 0 2 SERVICIOS PERSONALES INDIRECTOS	136,500,000		136,500,000
1 0 5 CONTRIBUCIONES INHERENTES A LA NOMINA SECTOR PRIVADO Y PUBLICO	1,302,700,000		1,302,700,000
<b>2 GASTOS GENERALES</b>	<b>2,551,000,000</b>		<b>2,551,000,000</b>
2 0 3 IMPUESTOS Y MULTAS	94,000,000		94,000,000
2 0 4 ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS	2,457,000,000		2,457,000,000
<b>3 TRANSFERENCIAS CORRIENTES</b>	<b>1,510,200,000</b>		<b>1,510,200,000</b>
3 2 TRANSFERENCIAS AL SECTOR PUBLICO	20,600,000		20,600,000
3 2 1 ORDEN NACIONAL	20,600,000		20,600,000
3 2 1 1 CUOTA DE AUDITAJE CONTRANAL	20,600,000		20,600,000
3 5 TRANSFERENCIAS DE PREVISION Y SEGURIDAD SOCIAL	4,200,000		4,200,000
3 5 3 OTRAS TRANSFERENCIAS DE PREVISION Y SEGURIDAD SOCIAL	4,200,000		4,200,000
3 5 3 3 PLANES COMPLEMENTARIOS DE	4,200,000		4,200,000



SALUD LEY 314 DE 1996			
3 6 OTRAS TRANSFERENCIAS	1,485,400,000		1,485,400,000
3 6 3 DESTINATARIOS DE LAS OTRAS TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1,485,400,000		1,485,400,000
3 6 3 26 PROVISION PARA GASTOS INSTITUCIONALES Y/O SECTORIALES CONTINGENTES - PREVIO CONCEPTO DGPPN	1,485,400,000		1,485,400,000
<b>C. INVERSION</b>	<b>18,500,000,000</b>		<b>18,500,000,000</b>
122 400 INTERSUBSECTORIAL COMUNICACIONES	4,500,000,000		4,500,000,000
12 400 1 ADQUISICIÓN COMPRA, ADECUACIÓN Y DOTACIÓN DE LA SEDE DE LA AGENCIA NACIONAL DEL ESPECTRO ANE EN LA CIUDAD DE BOGOTA	4,500,000,000		4,500,000,000
213 ADQUISICION, PRODUCCION Y MANTENIMIENTO DE LA DOTACION PROPIA DEL SECTOR	14,000,000,000		14,000,000,000
213 400 1 ADMINISTRACION DE LA PLANEACION, GESTION TECNICA, CONTROL Y VIGILANCIA DEL ESPECTRO RADIOELECTRICO EN COLOMBIA	14,000,000,000		14,000,000,000

A continuación se establecen los recursos públicos de los que se dispone en Colombia para la inversión en seguridad vial.

## RECURSOS PUBLICOS PARA LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

ORIGEN JURIDICO	MONTO	EJECUTOR / BENEFICIAR.	DESTINACION DE LOS RECURSOS
Contrato Interadministrativo FONADE # 211043 del 26/12/11, Proyecto "Socialización e Implementación de las Políticas de Seguridad Vial enmarcadas en el Plan Nacional de Seguridad 2011-2016"	Valor total: \$1.500 millones (Ejecución hasta 30.03.13)	Ministerio de Transporte	Para inversión en la implementación y Puesta en Marcha del Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Convenio Especial de Cooperación # 181 del 28/12/11 con Colciencias y el Fondo Nacional de Financiamiento para la Ciencia y la tecnología, para el «Diseño y dimensionamiento del Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transportes»	Valor total: \$3.300 millones (Ejecución 24 meses)	Ministerio de Transporte	Para inversión en el diseño y dimensionamiento del Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte
Ley 769 2002, art. 159, Las multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por personal de la DITRA, se distribuirá en un (50%) para el municipio donde se entregue el comparendo y el otro (50%) para la DITRA. (Convenio Federación Colombiana de Municipios)	Aprox. \$27.124 millones vigencia 2011*	DITRA	Para inversión en capacitación, planes de educación y seguridad vial, locaciones y construcción de Escuela de Seguridad Vial
Convenio con Ministerio de Transporte - Transferencia de recursos para gastos de funcionamiento de la DITRA	\$2.118,4 millones Vigencia 2013	DITRA	Para atender los gastos funcionamiento de la DITRA

## RECURSOS PUBLICOS PARA LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

ORIGEN JURIDICO	MONTO	EJECUTOR / BENEFICIAR.	DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS
Ley 62/93, art. 31. Convenios con las autoridades departamentales y/o municipales para asignación de policías de tránsito, para la coordinar y cooperar con el desarrollo del control y regulación del tránsito y el transporte.	\$40.000 millones (Vigencias 2011-2012-2013)	Organismo de tránsito // DITRA	Para funcionamiento e inversión de la DITRA, en sus direcciones locales que apoyan a los organismos de tránsito
Convenio de Cooperación «Programa de seguridad en carreteras Nacionales» Proyecto «Adecuación y dotación de infraestructura para la seguridad vial» Dcto. 29 /02 art. 3º núm. 6 y 7 (modificados por el Dcto. 3680/07)	\$49.877 millones vigencia 2013 (Ejecución hasta 30.06.14)	INVIAS (Coordinación Programa) // DITRA	Para funcionamiento del Programa e inversión en la DITRA (Año 2013 = Renovación parque auto motor fuerza pública)
Proyecto "Dotación de señales, construcción y mejoramiento de obras para seguridad vial"	\$14.405 millones vigencia 2013	INVIAS	Para inversión en señalización vial de carreteras nacionales
Ley 769/02, artículo 159, multas por infracciones de tránsito	\$286.293 millones vigencia 2011*	Municipio, Departamento // Organismo de Tránsito	Para funcionamiento e inversión en planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial

## RECURSOS PUBLICOS PARA LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

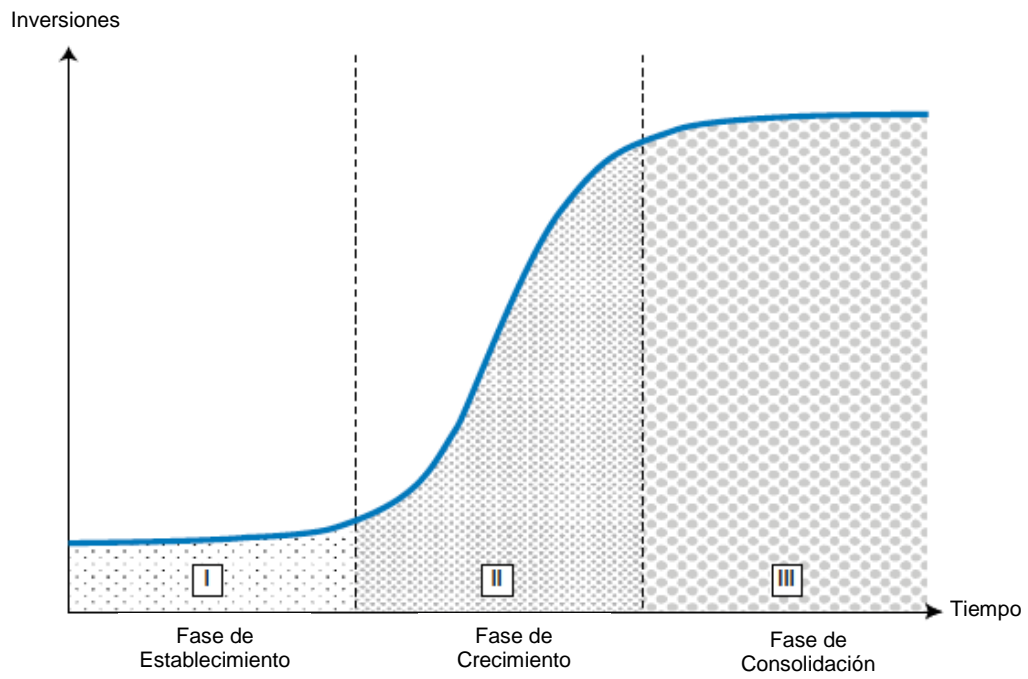
ORIGEN JURIDICO	MONTO	EJECUTOR / BENEFICIAR.	DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS
Ley 769/02, art. 10 (10% por la administración del sistema integrado de información sobre multas y sanciones - SIMIT, cuando se cancele el valor adeudado.	\$23.238 millones vigencia 2011*	Federación Colombiana de Municipios	Para administración y operación del SIMIT.
Subcuenta ECAT - FOSYGA «CONTRIBUCION 50%». Ley 100/93 art. 223 literal b) «FONSAT» Decreto 663/93, art. 198. (Aporte del 11.4% de las primas SOAT emitidas bimestral)	\$998.000 millones vigencia 2012	Consortio SAYP 2011 // Ministerio de Salud	Para pago de indemnizaciones en caso de accidentes de tránsito que involucren vehículos no identificados o no asegurados y pago de excedentes que resulten de la atención de las víctimas de accidentes de tránsito
Ley 100/93, art. 244 y Decreto 3990/07, art. 9º, tres por ciento (3%) de las primas que anualmente recaudan las compañías aseguradoras por SOAT	\$35.107 millones vigencia 2012	Corporación Fondo de Prevención Vial // Encargo fiduciario	Para inversión en Campañas de prevención vial nacional tales como el control al exceso de velocidad, control al consumo de alcohol y estupefacientes, promoción del uso de cinturones de seguridad.

Los proyectos independientes de gran escala que incluyan intervenciones múltiples necesitarán generalmente presupuestos de al menos USD 30 millones, pudiendo alcanzar los USD 100 millones o más.

Los proyectos a tal escala abordan una estrecha gama de intervenciones tales como programas sistemáticos de ingeniería de seguridad apuntando a los peligros de la red serán igualmente eficaces, siempre y cuando tomen en cuenta todos los elementos del sistema de gestión de la seguridad relevantes para su ejecución.

Las intervenciones multisectoriales únicas dirigidas a los comportamientos críticos para la seguridad tales como velocidad, uso del casco motociclista o ebriedad al volante, o los servicios pre-hospital post-accidente, pueden realizarse eficazmente con presupuestos tan bajos como USD 1 a 3 millones, a condición de ser muy selectivos y que sus recursos se concentren en pequeños corredores o zonas de la red vial, para asegurar el logro de resultados medibles.

Figura 27 Las fases de la estrategia de inversión

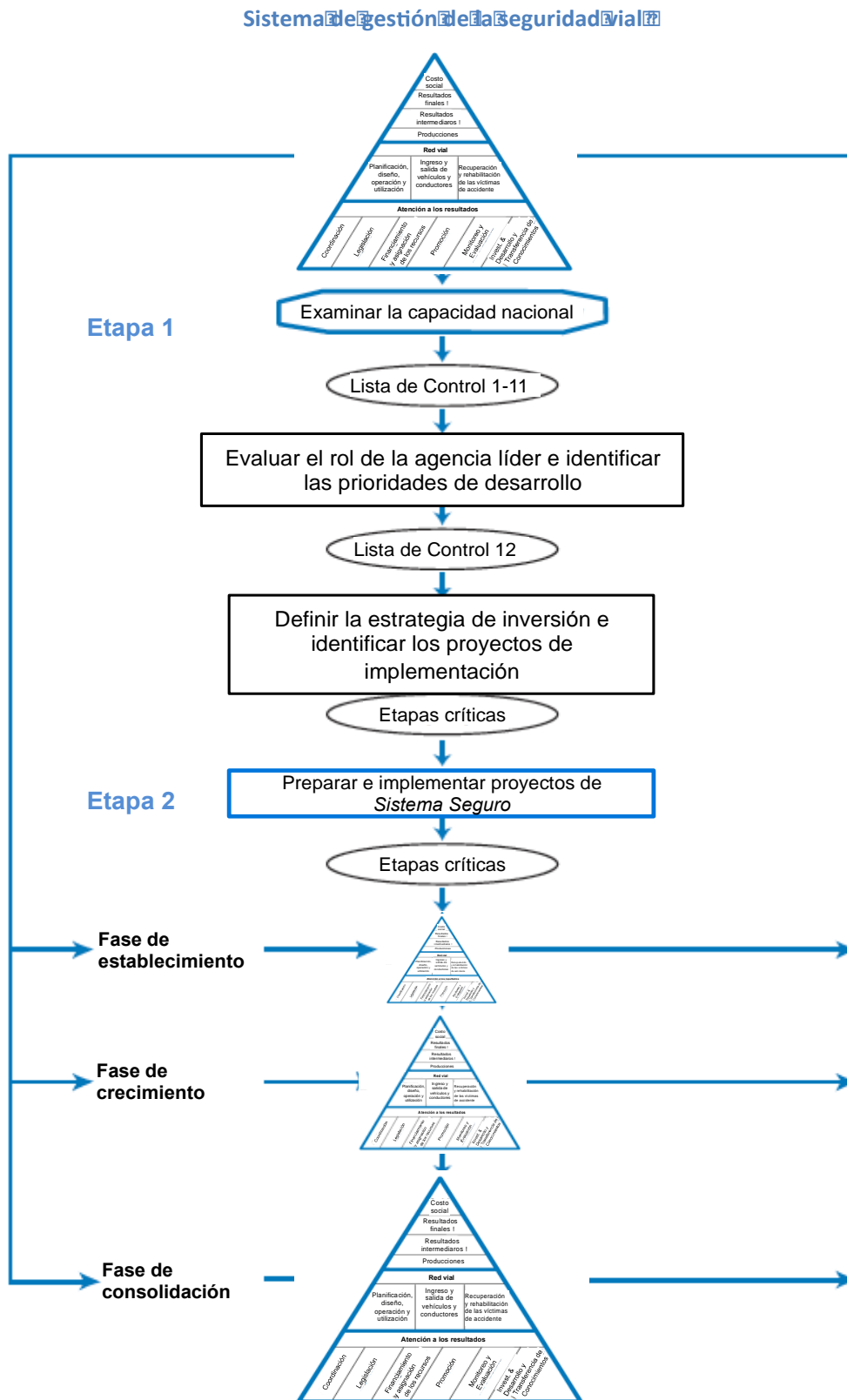


Fuente: Adaptado de Muller y Wegman. 1999.

Tabla 18. Orden secuencial de las inversiones.

Elemento del sistema	Fase de desarrollo de la capacidad y ejemplos de iniciativas prioritarias		
	Establecimiento	Crecimiento	Consolidación
<b>Resultados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer metas cuantitativas de resultados para los corredores y las zonas de alto riesgo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer metas nacionales cuantitativas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descentralizar las metas nacionales a las regiones, provincias y distritos</li> </ul>
<b>Intervenciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementar medidas multisectoriales exhaustivas en corredores de demostración y zonas urbanas de alto riesgo selectivos</li> <li>Revisar y comparar a nivel internacional las políticas e intervenciones en materia de seguridad vial, e iniciar la implementación de las reformas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementar medidas multisectoriales exhaustivas en los demás corredores de demostración y zonas urbanas de alto riesgo en toda la red</li> <li>Implementar las reformas en curso en materia de políticas e intervenciones de seguridad vial e introducir nuevas medidas conformes con las buenas prácticas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mantener las medidas multisectoriales exhaustivas en toda la red, y ampliar las metas a carreteras de menor riesgo</li> <li>Revisar y comparar a nivel internacional las políticas y las intervenciones de seguridad, e implementar las reformas</li> </ul>
<b>Funciones institucionales de gestión</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer el rol y las funciones de la agencia principal y las disposiciones relacionadas de coordinación</li> <li>Gestionar, seguir y evaluar los resultados de la seguridad vial en los corredores de demostración y zonas de alto riesgo</li> <li>Revisar y comparar a nivel internacional las funciones de gestión e iniciar la implementación de las reformas</li> <li>Contratar el establecimiento de la modernización de un sistema nacional de análisis de los accidentes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar y refocalizar el rol y las funciones de la agencia líder, y las disposiciones relacionadas de coordinación</li> <li>Gestionar, seguir y evaluar los resultados de la seguridad vial en los corredores y las zonas de alto riesgo en toda la red</li> <li>Implementar las reformas en progreso de las funciones de gestión institucional</li> <li>Difundir los datos sobre los resultados de la seguridad vial obtenidos por el sistema nacional de análisis de los accidentes, y asegurar el acceso abierto al sistema a todos los asociados y las partes interesadas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisar y reformar el rol y las funciones de la agencia líder y las disposiciones relacionadas de coordinación</li> <li>Ampliar la plataforma de monitoreo y evaluación de los resultados de seguridad a las carreteras de menor riesgo de la red</li> <li>Revisar y reformar las funciones de gestión institucional</li> <li>Modernizar el sistema nacional de análisis de los accidentes y ampliar sus capacidades de monitoreo de los resultados</li> </ul>

Figura 28 Las etapas de la implementación



## ANEXO 12: CRONOGRAMA DE TRABAJO

Tabla 19. Cronograma de Trabajo.

1ª Misión: celebración de las entrevistas a los Agentes de seguridad vial	28 enero a 1 febrero
Informe resumen de las entrevistas	15 febrero
Informe de diagnóstico y recomendaciones del nivel de institucionalidad	1 abril
2ª Misión: apoyo al MT para el proyecto de ley de la Agencia	1 a 5 de abril
Revisión de proyecto de ley y recomendaciones sobre funciones y estructura de potencial de la agencia o entidad de seguridad vial	10 de abril
Informe de Análisis de capacidad de la gestión de la seguridad vial	15 de mayo
3ª Misión: Revisión del análisis de capacidad y hoja de ruta	24 a 28 de junio
Informe final	15 de julio
Taller final: presentación del informe y diseminación de las conclusiones	septiembre