

20251000013491

Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No. 20251000013491

Bogotá D.C., 17-02-2025

Concejala
CRISTINA CALDERÓN RESTREPO
Concejo de Bogotá
secretariageneral@concejobogota.gov.co
Calle 36 No. 28A 41
Bogotá

ASUNTO: Respuesta al Radicado 1-2025-02365 del 04 de febrero de 2025 que traslada la solicitud de información del Concejo de Bogotá (Radicado ANSV No. 20256600007182 del 04 de febrero de 2025)

Honorable Concejala,

En concordancia con la competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), de manera respetuosa nos permitimos allegar la información solicitada:

6. ¿Se ha estimado el impacto económico de la siniestralidad vial en Bogotá? Incluya costos anuales en pérdidas económicas (fuerza de trabajo, productividad, etc.).

Respuesta:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial no ha llevado a cabo estudios con el alcance específico de estimar el impacto económico de la siniestralidad vial en Bogotá. Sin embargo, se puede consultar el estudio de Márquez Díaz, L. G., & Avella Arévalo, H. W. (2012). "Estimación del valor estadístico de la vida asociado a la seguridad vial en Bogotá". Revista Ingenierías Universidad de Medellín, 11(21), 101-111. Donde se utiliza la estimación del valor estadístico de la vida (VEV), como herramienta para cuantificar las externalidades generadas por la accidentalidad en proyectos de transporte para Bogotá.

8. ¿Qué recursos económicos se han invertido en campañas de educación vial dirigidas a motociclistas?

Respuesta:

Actualmente desde la ANSV se tiene en implementación el programa Motodestrezas, una estrategia de sensibilización y de capacitación a los

motociclistas para promover y apoyar la consolidación de una cultura vial que priorice la protección a la vida, fortaleciendo los conocimientos específicos para la conducción segura de la motocicleta, enfocándose principalmente en técnicas de posicionamiento adecuado sobre la moto, técnica adecuada de frenado de emergencia, proyección de mirada, selección y uso adecuado de los elementos de protección personal de calidad, enfoque de vulnerabilidad y reconocimiento de factores de riesgo entre los que se mencionan la velocidad, puntos ciegos, aseguramiento inadecuado de la carga, conducción con acompañante, entre otros.

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

Adicionalmente, dentro de los resultados de impacto preliminares del programa se ha realizado un análisis de las cifras de siniestralidad en los departamentos en los cuales se está ejecutando el programa en la vigencia 2025, donde encontramos los índices de variación porcentual de motociclistas fallecidos entre el 2023 y 2024.

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

| | | |
|----------|--------|----|
| Casanare | 2,14% | 3 |
| Caldas | 4,76% | 4 |
| Meta | 10,05% | 22 |
| Sucre | 12,22% | 11 |
| Putumayo | 18,29% | 15 |
| Quindío | 19,30% | 11 |
| Boyacá | 20,37% | 22 |

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

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

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

La inversión en este programa en su edición 2024-2025 es de \$ 13.499.885.023.

11. ¿Se han realizado análisis costo-beneficio sobre la implementación de fotomultas y otras tecnologías para mejorar la seguridad vial?

Respuesta:

De acuerdo con las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, las víctimas por siniestros viales fallecen en mayor medida durante los días del fin de semana, que corresponden a los días en que menos control operativo se ejerce en los municipios. De acuerdo con la información contenida en la Figura 1, entre enero y diciembre de 2023, los viernes, sábado y domingo aportaron el 55% de la fatalidad vial del país, es decir que 4700 personas murieron los fines de semana en Colombia por siniestros viales.

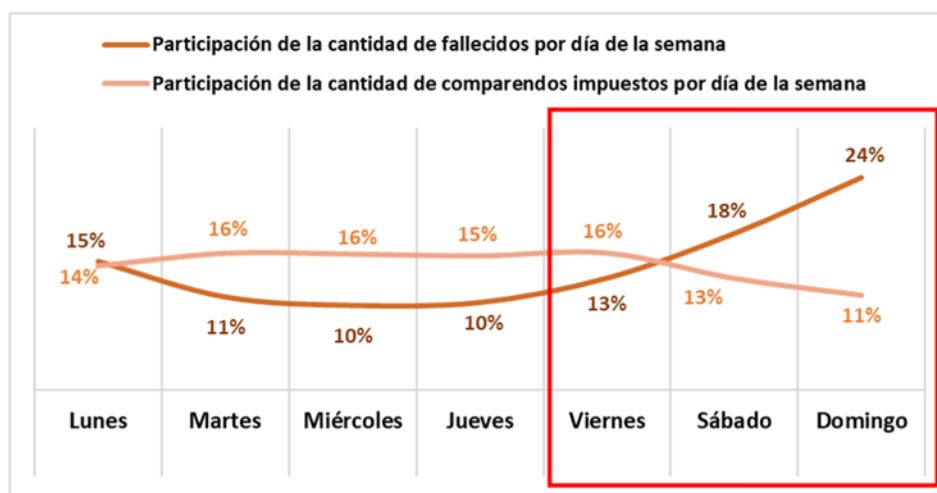


Figura 1 Participación comparendos y fallecidos por día de la semana

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con datos de medicina legal

El domingo es el día con mayor registro de muertes (2.075), para el año 2023. Mismo día en el que el control (imposición de comparendos) es el más bajo.

De lo anterior es importante indicar que, en Colombia, entre enero y diciembre del año 2023 fallecieron 8.546 personas en siniestros viales (moto 61,9%, peatón 21,3%, vehículo 7,1%, bicicleta 5,4%, Transporte carga 2,4%. Transportes pasajeros 1,4%, otros 0,6%).

Otros datos relevantes que evidencian la magnitud de los efectos del problema son:

- En 2023 los motociclistas participaron en el 78% de todos los casos de fatalidad vial del país (62% como víctima y 16% como objeto de choque para otros usuarios" matriz de colisión), y fue el único actor vial que registró un aumento en la cantidad de fallecidos del país.
- El 43,5% de las hipótesis de causa que se pudieron establecer en el año 2023 fueron por causas asociadas al exceso de velocidad. (Otras hipótesis que se pudieron establecer: Desobedecer señales 33,75%, otras 7,34%, embriaguez aparente 4,29%, posibles fallas mecánicas 2,76%, malas condiciones de la vía 2,57%, cruzar sin observar 2%).
- El 62,9% de los fallecidos en el 2023 (5.374 decesos), ocurrieron en Antioquia, Valle del cauca, Cundinamarca, Santander, Tolima, Huila, Córdoba, Cesar, Meta y la ciudad de Bogotá
- El 23,9% de los fallecidos en el 2023 ocurrieron en Bogotá, Cali, Medellín, Cartagena, Villavicencio, Barranquilla, Santa marta, Montería, Pereira, y Cúcuta. (2044)
- El 83% de los fallecidos correspondieron a hombres mientras el 17% correspondieron a mujeres.
- Cuatro de cada diez víctimas fatales por siniestros viales en Colombia están entre los 15 y los 35 años.

- Desde el inicio de la post pandemia (2021), los siniestros viales son cada vez más letales. En 2020 por cada mil siniestros que ocurrieron hubo 49 muertes, mientras que en 2023 la cantidad fue 61. Ver Figura 2 Cantidad de fallecidos por cada mil siniestros viales Colombia 2020 – 2023.

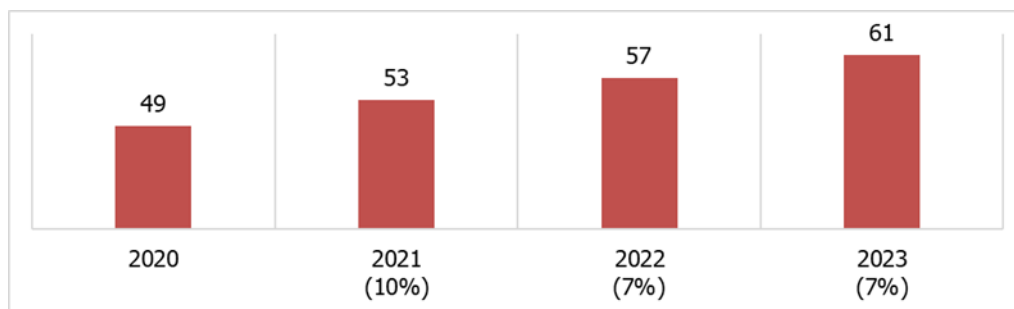


Figura 2 Cantidad de fallecidos por cada mil siniestros viales Colombia 2020 – 2023
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con datos de medicina legal

- Los siniestros viales son la primera causa de muerte violenta en la mujer, generalmente fallecen como pasajeras de una motocicleta conducida por un hombre joven.
- Los siniestros viales son la segunda causa de muerte violenta en Colombia después del homicidio.
- La conducción de motocicletas en Colombia es un factor dinamizador de la siniestralidad y la morbilidad vial, que se ha venido acentuando en esta nueva dinámica de la movilidad post pandemia por el incremento de su parque, pues actualmente por cada vehículo registrado en el parque automotor hay 7 motocicletas activas en el país.

La siniestralidad vial en Colombia representa en promedio un costo económico de 1.1% del PIB del país por año, de acuerdo con los estudios realizados por el Fondo de Prevención Vial y la Universidad de los Andes "*Costo Económico de la accidentalidad vial en Colombia. Cálculo para el período 2008-2010*"^[1]. Así mismo, Fasecolda en su estudio "*Costos de la accidentalidad vial en Colombia*"^[2], habla sobre los costos de la accidentalidad vial en Colombia. Por su parte algunas ciudades de Colombia como Cali han realizado estudios sobre los costos de la siniestralidad vial en sus territorios, estableciendo dicho costo mediante el "*Documento técnico de soporte para la reducción de velocidad a 50 km/h en la ciudad de Santiago de Cali*"^[3].

Con respecto a los beneficios con la implementación de sistemas automáticos y semiautomáticos para la vigilancia y control, desde la ANSV a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial se ha identificado que para el sector urbano, donde se evaluaron 36 puntos de las cámaras autorizadas entre el 2018 a 2020 (2021 no se autorizó cámaras), en el 52,8% de las áreas donde se encuentran los dispositivos se presentó reducción de las fatalidades asociadas a siniestros viales, y para el sector rural, se evaluaron 36 puntos autorizados en carreteras nacionales entre el 2018 y 2021, se evidenció una reducción de las fatalidades de 47,2% en las áreas de instalación de las cámaras. Se destaca que, en los 72 puntos evaluados, el 50% de las áreas presentó una reducción de la

fatalidad, lo que implica que en los puntos donde se presentó reducción, se logró salvar 42 vidas posterior a la aprobación para la instalación de estos dispositivos, así mismo la ciudad de Bogotá en asocio con WRI realizó un estudio sobre el “efecto de las cámaras salvavidas en la seguridad vial en Bogotá en 2020 y 2021”, donde se concluye que la implementación, de estos sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de infracciones, reduce en un 40% la probabilidad de siniestros fatales en las vías donde se instalan estos dispositivos^[4].

^[1]https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/Costos_economico_accidentalidad_calculo_2008_2010.pdf)

^[2]<https://www.fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/costos-de-la-accidentalidad-vial-en-colombia-2018.pdf>)

^[3]<https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/157775/cali-modificara-su-limite-maximo-de-velocidad-a-50-kmh/>)

^[4]https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/las_camaras_salvavidas_reducen_en_mas_de_un_40_la_probabilidad_de_siniestros_fatales_en_vias)

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

Los Sistemas Inteligentes de Transporte, particularmente los equipos de control de infracciones en vía son ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito, una herramienta común en un alto número de países del mundo, siendo posible destacar que aquellos con menores tasas de fallecidos en siniestros viales, cuentan con mayor número de ayudas tecnológicas. En la figura 3 es posible identificar la tendencia mundial de menor cantidad de fallecidos por cada 100.000 habitantes: a mayor cantidad de cámaras menor cantidad de víctimas fatales.

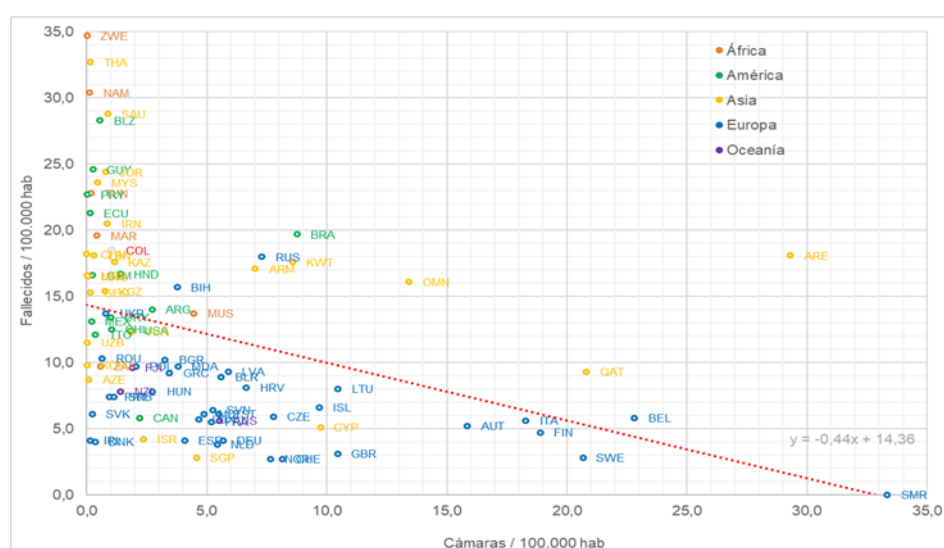


Figura 3. Relación de tasa por cada 100.000 habitantes de cámaras y de siniestralidad en el mundo

Fuente: ANSV con base en (Organización Mundial de la Salud 2018) y (Speed Camera Database)

Las bondades del uso de ayudas tecnológicas en los procesos de detección de infracciones de tránsito frente a la disminución de siniestros viales, se encuentra reconocida a nivel mundial. En países como Suecia, Australia, Reino Unido y Francia las cámaras redujeron las víctimas fatales en más del 30%, en tan solo los tres primeros años de implementadas (Figura 4).

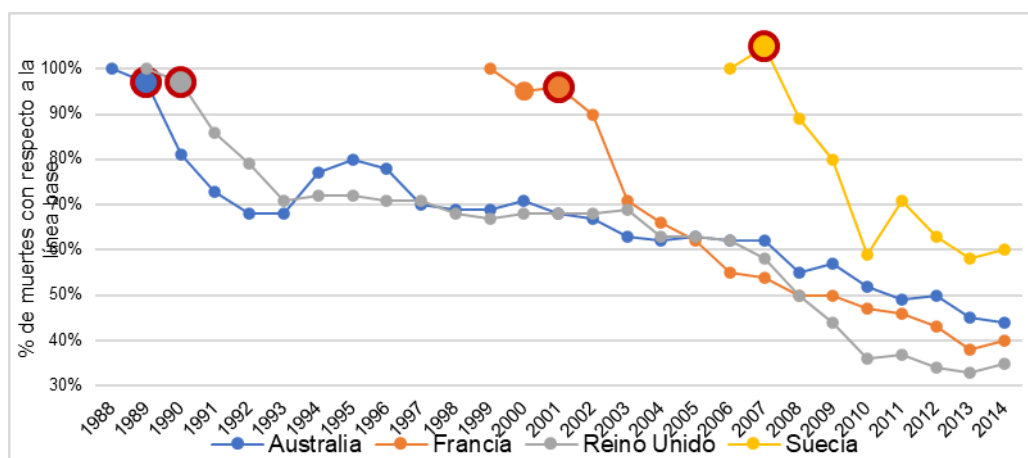


Figura 4. Tendencias de fatalidades en el mundo a partir del uso de ayudas tecnológicas
Fuente: ANSV con base (Richter, Berman, Friedman, & Ben-David, 200 Speed, road injury and public health; & Trafikverket (2020)

CASO ESPAÑA

El sistema de fiscalización vial es visto como un sistema de gestión pública que garantiza el cumplimiento de la norma de tránsito y está compuesto por cuatro componentes: gobernanza pública, procedimiento sancionador, policía, plataforma y tecnología.

En relación con este último componente, es preciso señalar que el objetivo español fue cambiar el comportamiento de conducir con exceso de velocidad; con este fin, se han instalado cerca de 1.200 radares fijos y móviles que, en conjunto con la creación y operación del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, ha favorecido la reducción de cerca del 70 % de fallecidos a causa de siniestros viales desde el año 2004.

Las ayudas tecnológicas en España son instaladas en los lugares de mayor siniestralidad y donde se alcanzan mayores velocidades. Las cámaras instaladas se rotan periódicamente, sin que las cabinas que las cubren sean movidas o retiradas, lo cual genera una mayor sensación de control y permite persuadir el comportamiento de los conductores en las vías. Según la Dirección General de Tráfico, una de cada tres cabinas ubicadas en las vías nacionales contiene una cámara de fotodetección.

CASO REINO UNIDO

A inicios de la década de los noventa, se instalaron las primeras cámaras de control de velocidad en Reino Unido. A continuación, se describen los tipos de cámaras para la detección de dichas infracciones:

- Cámara fija de velocidad: cámara instalada permanentemente en la infraestructura vial que se utiliza para monitorear e identificar los vehículos que exceden el límite de velocidad.
- Cámara móvil de velocidad: cámara que puede trasladarse a diferentes ubicaciones para identificar la velocidad de los vehículos; requiere la intervención humana para funcionar.

- Cámara de velocidad media: cámara que se utiliza para identificar la velocidad promedio de circulación de los vehículos mediante la medición de la velocidad en dos puntos de la vía.
- Cámara de luz roja: cámara que detecta los vehículos que no se han detenido ante la luz roja de un semáforo.
- Cámara de luz roja y velocidad: cámara que se utiliza para identificar los vehículos que exceden los límites de velocidad y no se detienen ante la luz roja de un semáforo.

Se ha comprobado que las cámaras que controlan velocidad han tenido un impacto positivo en la seguridad vial en Reino Unido, toda vez que reducen la cantidad de accidentes y muertes en la vía. De acuerdo con la investigación realizada por London School of Economics and Political Science (LSE) en el 2017, para el periodo comprendido entre los años 1992 y 2016, en las zonas ubicadas a menos de 500 metros de las cámaras, los accidentes disminuyeron entre un 17 % y un 39 % y las muertes entre un 58 % y un 68 %^[1].

CASO AUSTRALIA

Las cámaras de Australia surgen como un elemento complementario de control y disuasión de la fuerza policial en el estado de New South Wales (NSW), con el fin de mejorar la seguridad de las vías, reduciendo la velocidad, el número y la severidad de los accidentes.

Existen cuatro tipos de sistemas utilizados en NSW para alentar a los conductores al cumplimiento de la velocidad máxima permitida: dispositivos fijos, de velocidad y luz roja, móviles y punto a punto (Ver Tabla 1). Todas las cámaras de velocidad se prueban regularmente para garantizar que miden las velocidades con precisión. La certificación de dispositivos de medición de velocidad es administrada por Roads and Maritime Services para garantizar la precisión y confiabilidad de las cámaras de velocidad móviles. Adicionalmente, se revisa periódicamente, que los ingresos generados por las cámaras de velocidad se destinen directamente a mejorar la seguridad vial.

Tabla 1. Tipo de ayudas tecnológicas en Australia

| Tipo de sistema | Propósito principal | Año de implementación | Número de puntos |
|-------------------------|--|-----------------------|------------------------------------|
| Fijos | Detección de exceso de velocidad en puntos negros / tramos críticos o de alto riesgo, zonas escolares, túneles y autopistas. | 1997 | 139 cámaras en 110 puntos. |
| De velocidad y luz roja | Detección de paso en rojo o exceso de velocidad en intersecciones de alto riesgo. | 2009 | 191 cámaras en 171 intersecciones. |

| | | | |
|------------------------------------|---|---|---|
| Móviles | Efectos disuasorios generales en la red. Se mueven alrededor de la red de carreteras y se utilizan en todo el estado, en todo tipo de carreteras, en todo momento del día. Al igual que la aplicación policial, la ubicación exacta de la aplicación de la cámara de velocidad móvil es impredecible. | Reintegrado en 2010 (Inicia en 1991, pero detiene su operación en 2008) | 1024 puntos, 7000 horas de control al mes |
| Punto a punto (Velocidad promedio) | Fortalecimiento del control en ruta (Solo para vehículos pesados). Funcionan calculando la velocidad promedio de un conductor entre dos puntos. Si la velocidad promedio es más alta que el límite reglamentado, se puede emitir una infracción por exceso de velocidad. | 2010 | 25 secciones de control |

Fuente: ANSV de Colombia con base en (Transport for NSW, 2012)

Las imágenes detectadas por las cámaras de velocidad muestran el color, el tipo, la marca y la placa de matrícula del vehículo y registran la siguiente información:

- Fecha de la infracción
- Hora de la infracción
- Detalles de ubicación de la cámara que tomó la foto
- Dirección de desplazamiento del vehículo infractor.
- Velocidad del vehículo infractor.
- Límite de velocidad aplicable a la carretera donde se encuentra la cámara.
- Otros parámetros de seguridad e integridad.

En la figura 5 se evidencia la disminución gradual de los accidentes en NSW a lo largo de los últimos 30 años, producido, entre otros, por la inclusión de diferentes medidas de control, las cuales han influido en la disminución de la velocidad de los conductores y en la reducción de conductas temerarias.

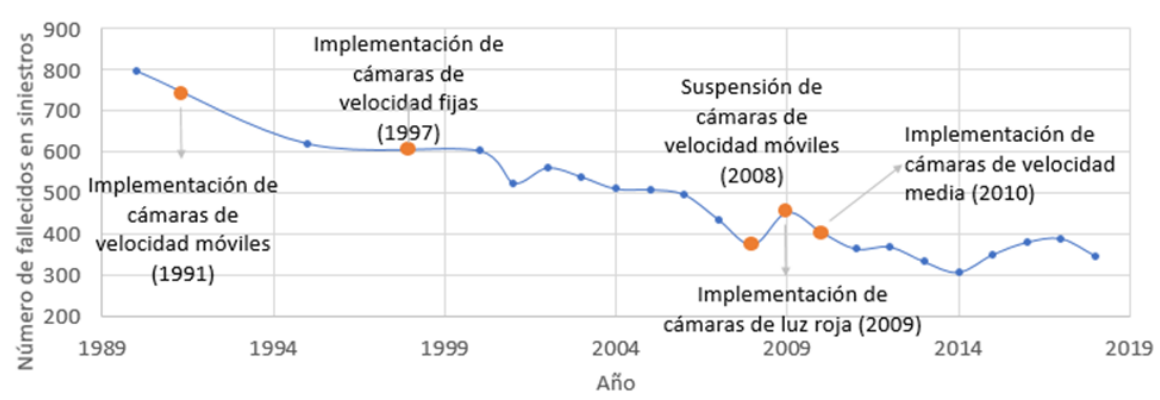


Figura 5. Siniestros viales en NSW e inclusión de ayudas tecnológicas
 Fuente: ANSV con base en (Center for Road Safety. Transport for NSW, 2020)

Al respecto, la reducción de víctimas fallecidas ha sido hasta de un 80 %, y de víctimas heridas de un 37 %; en cuanto a la reducción de accidentes, se evidencia una reducción entre un 22 y 32 % en las zonas con ayudas tecnológicas implementadas. Además, se observa que los conductores han mejorado mucho el cumplimiento de la norma.

Tabla 2 Efectividad de las ayudas tecnológicas. NSW

| Tipo de cámara | Accidentes | Fallecidos | Heridos | Peatones | Ahorros asociados (Millones de USD) |
|----------------------|---|------------|---------|----------|-------------------------------------|
| Fija de velocidad | -32 % | -80 % | -37 % | NA | 339.42 |
| Luz roja | -38 % | -74 % | -40 % | -48 % | 107.57 |
| Velocidad media | -22 | -44 | -4 | NA | 85.32 |
| Móviles de velocidad | Disminución en % vehículos a exceso de velocidad | | | | |
| | Infracciones disminuyen un 27% (2016 a 2017) | | | | |
| | 99% de los vehículos que allí circulan respetan el límite de velocidad. | | | | |

Fuente: ANSV con base (Transport for NSW, 2012)

La implementación de las ayudas tecnológicas se fortalece con una estrategia de evaluación y seguimiento al desempeño de todas las cámaras (según el tipo de sistema) que se encuentran en funcionamiento a partir de indicadores como el número de accidentes, de fallecidos, lesionados, entre otros. Esto se hace para medir la efectividad de la cámara y brindar una herramienta a los tomadores de decisión de la continuación o suspensión de los dispositivos.

CASO FRANCIA

Las ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito en Francia se conocen como «Controles automatizados» y son empleados para controlar principalmente, límites de velocidad y cruces semafóricos. La Agencia Nacional para el Tratamiento Automatizado de Infracciones (ANTAI), se encarga de instalarla en todo el país, de publicar el mapa georreferenciado de los radares que funcionan, gestionar los equipos, enviar notificaciones y, en general, ser

responsable del proceso sancionatorio, incluido el pago, salvo cuando se discuta la legalidad de la sanción, remitido a otras autoridades.

De acuerdo con información del Ministerio del Interior de Francia, con la instalación de las ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito se ha generado un impacto positivo en la siniestralidad vial debido a que los conductores han reducido significativamente su velocidad promedio, pasando de 91 km/h a 80 km/h.

Según los análisis presentados, los cambios comportamentales producto de las acciones de control y vigilancia contribuyeron a una caída promedio de accidentes fatales del 66 %, casi 23.000 vidas salvadas desde el 2003 que inició el programa. La figura 6 describe la caída de la mortalidad, frente a la disminución de la velocidad.^[2]



Figura 6. Reducción de la mortalidad en siniestros viales como resultado de la instalación de radares

Fuente: ANSV a partir de (Delegación de la Seguridad Vial)

Principales conclusiones de las experiencias Internacionales

El uso de dispositivos para el control de velocidad ha demostrado que tienen incidencia en la disminución de la velocidad, luego, su uso debería estar priorizado dentro de las estrategias de seguridad vial en el país. En concreto, deberían incluirse en los tramos viales, donde se evidencian problemas de seguridad vial, producto de la velocidad de los conductores.

Resultado del efecto disuasorio que presentó en algunos países, la presencia de los puntos de control para infracciones, sin importar, si efectivamente lleva a cabo su funcionalidad, se recomienda implementar puntos de control para efectos disuasorios.

^[1] Tang. C.K. *Do speed cameras save lives?* London School of Economic. 2017.

^[2] [En 20 años, los radares de velocidad han salvado más de 20.000 vidas \(francetvinfo.fr\)](http://francetvinfo.fr)

Ahora bien, con respecto a cada ciudad es pertinente precisar que, la evaluación de impacto es responsabilidad de las autoridades de tránsito que cuentan con este tipo de tecnología para el control en sus respectivas jurisdicciones, acción encargada en función al Artículo 19 de la Ley 2251 de 2022.

13. ¿Existe un cálculo de los costos económicos derivados de accidentes provocados por conductores bajo efectos del alcohol o sustancias psicoactivas?

Respuesta:

El Fondo de Prevención Vial realizó el estudio "*Prevalencia de consumo de alcohol en accidentes de tránsito y costos asociados, Bogotá*" con el objeto de describir la prevalencia del consumo de alcohol en los conductores involucrados en accidentes de tránsito con lesionados en Bogotá y estimar los costos directos e indirectos generados por la atención de personas atendidas por siniestros viales, que requieren atención de urgencias o manejo de hospitalización en II, III y IV nivel complejidad. El documento técnico puede ser consultado en el link: https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/2014_Consumo_alcohol_costos_siniestralidad_Bogota.pdf

17. ¿Cómo se garantizan las condiciones de señalización y demarcación vial antes, durante y después de las intervenciones viales?

Respuesta:

Para garantizar las condiciones de señalización y demarcación vial antes, durante y después de las intervenciones viales, se deben seguir varias etapas clave. En primer lugar, antes de la intervención, se realiza una planificación y un estudio técnico que identifica las necesidades de señalización y demarcación vial en el área a intervenir. Este estudio evalúa factores como las condiciones de siniestralidad, las características de operación, inventario de señales existentes, origen y destino de los viajes, entre otros aspectos. Con base en estos análisis, se determinan las propuestas de señalización y demarcación necesarias. Estas propuestas deben ser aprobadas por la autoridad de tránsito correspondiente para garantizar que todas las medidas sean consistentes con las normativas vigentes.

Durante la intervención, se implementan señales temporales para guiar y proteger a los usuarios de la vía mientras se realizan las obras. Estas señales deben ser claramente visibles y cumplir con los estándares de seguridad. Además, se efectúan inspecciones constantes para garantizar que los diseños sean implementados de acuerdo con las especificaciones y que los trabajos se reciban a satisfacción.

Después de la intervención, se lleva a cabo una inspección final para asegurar que todas las señales y demarcaciones estén en su lugar y cumplan con los

requisitos técnicos. Una vez finalizada la intervención, se realiza un seguimiento exhaustivo de las pólizas de estabilidad de la obra. Este seguimiento es responsabilidad de la interventoría, la entidad administradora vial y la comunidad como parte interesada. Posteriormente, se establece un plan de mantenimiento regular para garantizar que las condiciones de señalización se mantengan en óptimas condiciones a lo largo del tiempo.

18. ¿Cuál es el proceso, trámites y plazos para implementar demarcación y señalización después de intervenciones en la malla vial?

Respuesta:

El proceso, los trámites y los plazos para implementar la demarcación y señalización de la malla vial después de intervenciones son definidos por la entidad administradora vial correspondiente.

Cabe precisar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) en su Artículo 110, parágrafo 2º, establece que:

"(...) Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. (...)"

Adicionalmente, el Artículo 115 de la misma ley, en su parágrafo 1, dispone que:

"(...) Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción. (...)"

Para obtener detalles técnicos específicos sobre los procedimientos, trámites y plazos, es necesario contactar a la entidad administradora vial correspondiente, ya que estos pueden variar dependiendo del contexto local.

19. Relacione la normativa legal y técnica vigente sobre medidas de pacificación vial y su estado de reglamentación e implementación.

Respuesta:

El Manual de Señalización Vial 2024, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024, establece los lineamientos para la aplicación y el uso de los dispositivos de regulación del tránsito y seguridad vial en las vías del territorio nacional. En dicho manual, se menciona la aplicabilidad de estos dispositivos en los proyectos de pacificación del tránsito. En este sentido, las intervenciones con enfoque en la pacificación del tránsito pueden llevarse a cabo de diversas maneras, siendo una de ellas el uso de dispositivos de señalización vial.

Adicionalmente, y en correspondencia con los lineamientos establecidos en el Manual, el 20 de diciembre de 2024 se publicó en la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) la *Guía de Pacificación del Tránsito*. Este documento presenta una metodología para orientar la planificación, el diseño y la evaluación de proyectos de pacificación del tránsito. Durante el presente año, la ANSV gestionará el proceso de adopción de la guía, mediante acto administrativo.

La visualización y descarga del Manual de Señalización Vial 2024, así como de la Guía de Pacificación del Tránsito se puede realizar en los siguientes enlaces:

<https://www.ansv.gov.co/es/publicaciones/manual-de-senalizacion-vial>

<https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/12128>

***20. ¿Qué porcentaje de la malla vial tiene medidas de pacificación?
¿Existen planes para modificar estas condiciones en esta
administración?***

Respuesta:

Se considera que esta pregunta no es de competencia de la ANSV, toda vez que la misma hace referencia a la malla vial de la ciudad de Bogotá la cual es administrada por la Alcaldía Mayor de la ciudad.

***21. ¿Qué intervenciones viales se tienen proyectadas para la
pacificación en Bogotá? Incluya tramos, justificación, presupuesto
y contratos asociados.***

Respuesta: La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) no tiene proyectos previstos para la ciudad de Bogotá en el corto plazo. Actualmente, las intervenciones programadas están dirigidas a municipios de categorías 4, 5 y 6. Estas categorías corresponden a municipios con características específicas en términos de población y desarrollo, donde se busca mejorar las condiciones de seguridad vial y reducir la siniestralidad en zonas que presentan mayores desafíos.

***35. ¿Qué estudios recientes se han realizado sobre la movilidad de
mujeres en Bogotá y qué brechas de género se han identificado?***

Respuesta:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país, en este sentido, no realiza estudios sobre la movilidad en Colombia o en sus regiones, su misionalidad es realizar investigaciones que permitan determinar las causas de la siniestralidad vial en el país.

Ahora bien, en 2024 el ONSV realizó y publicó la investigación "Siniestralidad vial de mujeres en Colombia, un análisis con enfoque de género", este

documento se configura como una investigación descriptiva que aborda la siniestralidad vial de las mujeres en Colombia, proporcionando información clave sobre la movilidad de adolescentes, niñas y mujeres, su participación en siniestros viales y otros aspectos relevantes para profundizar en la caracterización de este fenómeno. Además, el informe busca no solo visibilizar estas problemáticas, sino también posicionar la equidad de género como un eje estratégico en las políticas de seguridad vial.

Asimismo, el informe ofrece una perspectiva comparativa al analizar la siniestralidad vial junto con otras causas de muerte violenta de mujeres en el país. Al hacerlo, busca generar una comprensión integral de las problemáticas que enfrentan las mujeres en relación con la movilidad y la violencia. Esto destaca la importancia de incorporar sus realidades en el diseño de políticas públicas que promuevan una movilidad más segura, inclusiva y equitativa para todas.

Si bien la investigación se aborda a nivel nacional, hay una sección territorial en el cual se concluye que desde 2015 a 2022, Bogotá ha sido la ciudad con el mayor número de mujeres fallecidas por siniestros viales, con un promedio de 114 fatalidades por año en este periodo. Le siguen Cali, con un promedio de 68 fatalidades, y Medellín, con un promedio de 52 víctimas.

En la investigación también se resalta que en Bogotá y a nivel nacional, las fatalidades por siniestros viales, es la principal causa de muerte violenta en las mujeres, le siguen los homicidios, suicidios y otro tipo de accidentes.

El estudio está publicado en el portal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se podrá descargar en el siguiente link: <https://ansv.gov.co/es/node/12153>

38. ¿Qué estrategias existen para fomentar el uso de bicicleta por mujeres y mejorar su seguridad?

Respuesta:

Al respecto es pertinente aclarar que la ANSV no tiene en su misionalidad el fomento de ningún modo de transporte, por lo cual la promoción del uso de la bicicleta no es responsabilidad de esta entidad.

Respecto a la seguridad vial en el uso de la bicicleta en mujeres, el programa Bicidestrezas, que actualmente se está ejecutando en 80 municipios a nivel nacional, incluido Bogotá D.C, vincula a las mujeres ciclistas en sus diferentes metodologías para mejorar sus habilidades, conocimientos y comportamientos en las vías. En el plan de trabajo aprobado se proyecta beneficiar a más de 6.000 ciclistas en la ciudad; actualmente el proceso está en sus primeros meses de implementación por lo que las cifras de beneficiarios aún no se aprueban, sin embargo, de manera preliminar se puede comunicar que en Bogotá cerca del 30% de personas beneficiadas son mujeres.

Por otro lado, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) cuenta con el "Protocolo Integral de Prevención, Atención y Protección contra la Violencia de Género, Acoso y/o Discriminación con Enfoque Diferencial", cuyo objetivo es garantizar un entorno seguro, inclusivo y respetuoso para servidores/as

públicos/as, contratistas, colaboradores/as y la ciudadanía que recibe sus servicios.

Este protocolo también protege a la ciudadanía que recibe atención de la entidad, asegurando espacios libres de violencia, acoso y discriminación en sus intervenciones.

Con este enfoque integral, la ANSV refuerza su compromiso con la prevención y atención de la violencia de género, promoviendo espacios seguros y equitativos, en las actividades de la entidad en las que participan las mujeres.

Con lo anterior, se considera respuesta su solicitud, quedando esta entidad a su disposición para cualquier duda o consulta adicional que se presente.

Atentamente,

MARIANTONIA TABARES PULGARÍN
Directora Agencia Nacional de Seguridad Vial

Copia: correspondenciaexterna@contraloriabogota.gov.co

Aprobó: William Mauricio Vallejo Caicedo – Director de Infraestructura y Vehículos
Darío Rincón Jaramillo – Director de Comportamiento
Darlyn Alejandra Dávila García – Directora del ONSV

Proyectó: Ana María Solarte Osorio – Contratista ANSV *Ana María Solarte O.*
Luz Amparo Méndez – Profesional Especializado DIV pregunta 19
Carolina Franky - Profesional Especializado DIV preguntas 17, 18 y 21
Gustavo Núñez - Profesional Especializado DIV pregunta 11

Revisó: Maderley Pérez Penagos – Asesora 16 – 1020 Dirección General ANSV
Liliana Yanneth Bohórquez Avendaño - Asesora 16 – 1020 Dirección Infraestructura y Vehículos ANSV