

20251000004631

Al contestar por favor cite estos datos:  
**Radicado No. 20251000004631**

Bogotá D.C, 2025-01-22

Concejal

**MARIA VICTORIA VARGAS SILVA**

**CONCEJO DE BOGOTÁ**

[comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)

Calle 36 No. 28A-41

Bogotá

**ASUNTO:** Respuesta al Radicado MT No. 20253030087002 del 21 de enero de 2025 que traslada la solicitud de información del Concejo de Bogotá (Radicado ANSV No. 20256400000112 del 22 de enero de 2025)

Cordial saludo,

Hemos recibido comunicación del Ministerio de Transporte a través del radicado MT No. 20253030087002 mediante la cual se da traslado a su solicitud de información. En virtud de lo anterior, y dentro del marco de las competencias de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se da respuesta en los siguientes términos:

- 1. La Asamblea General de las Naciones Unidas mediante su Resolución 74/299 de 2020, declaró un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debido al tránsito por lo menos en un 50% durante ese período. Sírvase informar que acciones a adelantado la Secretaría para avanzar en ésta acción de la Resolución de Naciones Unidas.***

***Respuesta:***

La Dirección de Comportamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, es el área encargada de gestionar, hacer seguimiento y evaluar la formulación e implementación de acciones, estrategias, programas, planes y proyectos referentes al comportamiento de los actores en la vía en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031.

El Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022 – 2031 es el instrumento que concreta la política pública en seguridad vial en Colombia, promoviendo una cultura de seguridad vial en todos los actores viales, mejorando la infraestructura vial, fortaleciendo la normatividad y aumentando la capacidad institucional.

En este plan, se establecen las metas y estrategias que propenden lograr una reducción en el número de siniestros viales y de víctimas fatales en las vías del país, es así como, sus indicadores, se configuran en la línea superior sobre la cual se armonizan los demás instrumentos de planeación institucional.

Desde el área de acción 4. Comportamiento seguro, cuyo objetivo es incentivar los comportamientos seguros en actores viales, durante el lapso del presente informe se cuenta con los siguientes proyectos e iniciativas:

**Estrategia pedagógica territorial para mejorar habilidades, destrezas, conocimientos y percepciones en seguridad vial:** Dando cumplimiento a la acción 1.2.6 del Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022 – 2031 que requiere la implementación de una estrategia pedagógica territorial dirigida a los actores viales, desde la Dirección de Comportamiento se ha venido implementando la Estrategia para mejorar habilidades, destrezas, conocimientos y percepciones en seguridad vial que agrupa la oferta institucional. Con corte al 31 de diciembre 2024 se ha alcanzado un total de 324.825, de los cuales 37.723 han sido en Bogotá. Los procesos implementados en el período del que derivan los asistentes son los siguientes:

- **Motodestrezas:** Estrategia de formación a motociclistas con el objetivo de fortalecer conocimientos, habilidades y destrezas en la conducción de la motocicleta a través de dos modalidades: Capacitación y Sensibilización. La primera consta de cuatro (4) módulos, 3 prácticos y 1 teórico (cada uno de una (1) hora), donde se abordan temas asociados a la conducción segura de la motocicleta y reconocimiento del vehículo desde un enfoque de vulnerabilidad y corresponsabilidad. El segundo consta de una intervención en vía o tipo feria, no mayor a 30 minutos, donde se abordan contenidos relativos a los factores de riesgo del entorno, uso de elementos de protección personal y simulación de conducción en la motocicleta acorde condiciones específicas del territorio.

Vale la pena mencionar que, en la modalidad de capacitación, los motociclistas que finalizan los cuatro (4) módulos de la estrategia obtienen una constancia de asistencia, una cartilla digital con los contenidos vistos, y la posibilidad de participar por un chaleco reflectivo tipo arnés y un casco protector certificado.

En la modalidad de sensibilización, previa solicitud de las entidades y/o autoridades, los participantes interactúan con un simulador de conducción de motocicleta y de igual manera, la posibilidad de participar por un chaleco reflectivo tipo arnés y un casco protector certificado.

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

- **Estrategia integral de promoción de la seguridad vial escolar y de niños, niñas y adolescentes:** Suscrita con el Contrato ANSV-009 del 2024. Estos beneficiarios corresponden a los niños, niñas y adolescentes participantes de la actividad

"*Caminos seguros al colegio*" acompañamiento a estudiantes peatones de instituciones educativas priorizadas, de manera que sus recorridos desde y hacia la escuela sean experiencias de viaje seguras con actividades lúdico-pedagógicas en seguridad vial; conformación de redes protectoras de cuidado y reconocimiento de la ciudad como ciudad educadora y "*herramientas móviles de educación vial*" consistente en dos rutas móviles que desarrollan educación vial a través de juegos a gran formato, títeres y actividades recreativas.

- *Acciones internalizadas de formación:* Comprende el desarrollo de acciones, por parte de expertos de la ANSV, para realizar talleres, sensibilizaciones, orientaciones, capacitaciones a la sociedad civil en general en temas asociados a la seguridad vial, desde el marco de la corresponsabilidad y el autocuidado. Durante el 2024, se beneficiaron 27.360 personas de 512 municipios de los 32 departamentos del país.
- *Escuela Virtual de Seguridad Vial:* Es un espacio con recursos educativos digitales para los distintos actores viales: usuarios de la vía, autoridades y entidades aliadas, instituciones educativas, empresas, etc. Estos recursos son de uso abierto y hacen parte del programa "Formación y educación en seguridad vial" de la ANSV.

### **Asistencia técnica a Instituciones Educativas para la formulación, implementación y/o seguimiento al Plan de Movilidad Escolar – PME**

Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial y su Dirección de Comportamiento, se ha dado continuidad a las estrategias de seguridad vial escolar y para niñas, niños y adolescentes bajo el enfoque de sistema seguro y el derrotero de nuestro Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 aprobado por el decreto 1430 de 2022. En esta medida se ha consolidado una estrategia integral de movilidad escolar segura en varios frentes:

- a. Asistencias técnicas y capacitaciones con la estrategia institucional de la ANSV de intervención a municipios.
- b. Asistencias técnicas y capacitaciones sobre planes de movilidad escolar y educación vial por solicitudes territoriales e incluso directas de instituciones educativas y con estrategias presenciales y virtuales.
- c. Proyecto de contratación sobre estrategia integral de movilidad escolar segura con tres componentes: Planes de movilidad escolar con énfasis en educación vial, herramientas móviles de educación vial y caminos seguros al colegio en 23 departamentos, 55 municipios y 151 instituciones educativas.
- d. Mesa intersectorial de movilidad escolar segura y para niñas, niños y adolescentes con la participación de entidades de orden nacional y local.
- e. Acciones de promoción de la seguridad vial y apoyo de experiencias significativas según propuestas territoriales.
- f. Adicionalmente, se han desarrollado diferentes actividades no ligadas estrictamente a los planes de movilidad escolar, pero si relacionadas con seguridad vial para niñas, niños y adolescentes en el marco del contrato de *Acciones por la vida* o acciones pedagógicas y artísticas en vía y en instituciones educativas proyectado para 60 municipios y 24 departamentos.

- g. La evidencia más clara de logros frente a la estrategia de seguridad vial escolar y de niñas, niños y adolescentes, es el comparativo de víctimas fatales en el país por siniestros viales en comparativo del 2023 y 2024. En esta línea se resalta que hubo una variación negativa o reducción de 98 víctimas menores de 18 años por siniestros viales en el 2024 con respecto al año anterior o lo que es lo mismo, 18,28% de variación porcentual ya que en el año 2023 fallecieron 536 menores de 18 años en contraste con 438 fallecidos en el 2024.
- h. Asistencias técnicas y capacitaciones con la estrategia institucional de la ANSV de intervención a municipios y por solicitudes territoriales e incluso directas de instituciones educativas. Con esto se logró impactar a más de 1800 instituciones, 3000 participantes y logrando 87 Planes de movilidad escolar de 46 municipios.
- i. Asistencias técnicas y capacitaciones sobre planes de movilidad escolar y educación vial y con estrategias presenciales y virtuales y el proyecto de contratación sobre estrategia integral de movilidad escolar segura, culminando 2024 con 6.082 asistencias técnicas en todo el territorio nacional. En el caso particular de Bogotá fueron 1.102 instituciones y 1.863 personas asistidas técnicamente.
- j. Mesa intersectorial de movilidad escolar segura y para niñas, niños y adolescentes. A través de esta mesa se iniciaron submesas de trabajo conjunto y alianzas con Ministerio de Transporte, Ministerio de Educación, Superintendencia de transporte, ICBF, Defensoría del pueblo, DITRA, Ministerio de Salud, OPS; Ministerio del deporte. Se lograron actividades conjuntas para jornadas de regreso a clases e inspección de rutas escolares, formación a conductores y monitores/es, educación vial a través del juego para estudiantes, foro de buenas prácticas de movilidad activa para el transporte escolar, promoción de sistemas de retención infantil en eventos de vacaciones, regreso a clases y con medios de comunicación, y proyección de planes de acción para 2025.
- k. Acciones de apoyo a la seguridad vial escolar: se resalta el apoyo interinstitucional y de alianza público-privada con la Fundación Gonzalo Rodríguez, la empresa IMPALA TERMINALS para el desarrollo y sostenibilidad del proyecto "*Sendero del Río*" en Soledad, Atlántico, lo que incluye también vinculación ciudadana, propuestas de réplica y sistematización de la experiencia.

### **Asistencia técnica a empresas, organizaciones e instituciones para la formulación, implementación y/o seguimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV**

En el marco de la estrategia de intervención a municipios se realiza la promoción de los espacios de formación tanto para quienes verifican los PESV como para quienes tienen que construirlos y ejecutarlos, teniendo como principales aliados a cámara de comercio y organismos de tránsito.

Las asistencias técnicas en Planes Estratégicos de Seguridad Vial son espacios presenciales o virtuales en los cuales se explican y se resuelven preguntas e inquietudes relacionadas con la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial a la luz de la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte que establece la

metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Las asistencias técnicas se orientan en ampliar conocimientos a los asistentes en el contexto normativo que generó los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, los beneficios asociados a la seguridad vial laboral, se profundiza en cada uno de los pasos que configuran la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial con el objetivo de concientizar y orientar hacia la articulación del Plan Estratégico con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo –SGSST en primera instancia y de manera complementaria con los diferentes sistemas y modelos de gestión empresarial.

De igual manera se realizan acciones de formación a los conductores de automotores de cuatro ruedas en adelante en diferentes temáticas orientadas hacia el fortalecimiento de los programas de gestión de factores de riesgos críticos como son los de gestión de velocidad, prevención de la fatiga, prevención de la distracción, riesgos de conducción bajos los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas, protección de actores vulnerables y cumplimiento de normas de tránsito.

Culminando el 2024 se registraron 2.648 asistencias técnicas a empresas, entidades y organizaciones obligadas a implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 12 de la ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019. Estas asistencias técnicas contaron con la participación de 4.233 asistentes. En el caso de Bogotá fueron 663 entidades asistidas técnicamente, y 1.010 personas asistidas.

Para fortalecer lo anterior, de manera complementaria inició la ejecución del contrato 460 de 2024 que desarrolla capacitación certificada en Planes Estratégicos de Seguridad Vial mediante la modalidad de diplomado con el beneficio adicional de dictar talleres virtuales y presenciales, y brindar asistencias técnicas no solamente en los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, sino en la implementación integral del sistema seguro en entornos laborales.

Al corte de 24 de enero de 2025 se tienen 1.500 personas inscritas del mismo número de entidades, empresas y organizaciones obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. De igual manera se tiene el compromiso de la participación de 400 personas encargadas de verificar la implementación de los PESV de la Superintendencia de Transporte, el Ministerio de Trabajo y los organismos de tránsito. Así mismo, el 5 de diciembre de 2025 se realizó en la ciudad de Villavicencio el primer foro de seguridad vial laboral organizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

### **Red Nacional de Líderes por la Seguridad Vial**

La Red Nacional de Líderes y Lideresas por la Seguridad Vial (RNLLSV) es una iniciativa desarrollada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), cuyo

propósito principal es empoderar y articular a personas comprometidas con la mejora de la seguridad vial en el país. Esta red representa un espacio colaborativo y participativo que busca fortalecer el rol de la ciudadanía en la promoción de una cultura vial que priorice la prevención de siniestros, la reducción de lesiones y muertes en las vías, y la convivencia pacífica en los entornos de movilidad.

La red surge como parte de las estrategias contempladas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, alineándose con la meta global de reducir en al menos un 50% las muertes por siniestros de tránsito en el país. La formalización de la red fue establecida mediante la Resolución 245 de 2024, que adopta un Anexo Técnico con los lineamientos específicos para su creación, desarrollo y sostenibilidad. Este marco normativo asegura que la red tenga una estructura clara, mecanismos de participación definidos y objetivos alineados con las políticas nacionales e internacionales en materia de seguridad vial.

Para el 2024, se registran 7.863 sensibilizaciones en el ciclo de capacitaciones de formadores y promotores en el marco de la Red Nacional de Líderes por la Seguridad Vial. En el caso de Bogotá, han sido 5.441.

### Estrategia de Intervención a Municipios

La estrategia de intervención a municipios busca abordar de manera integral las problemáticas de seguridad vial en Colombia, con el objetivo de reducir la siniestralidad y transformar la cultura vial de la población. Implementada bajo los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la estrategia se enfoca en tres ejes principales: pedagogía, control y monitoreo. Esta intervención prioriza municipios con altas tasas de mortalidad vial y contempla acciones como talleres, campañas educativas, operativos de control y asistencia técnica para fortalecer las capacidades institucionales y comunitarias, alineándose con principios de corresponsabilidad y enfoque diferencial.

1. **Reducción de siniestralidad:** Municipios como Pasto (-35%), Montería (-21%) y Riohacha (-33%) lograron reducciones significativas en muertes por siniestros viales.
2. **Fortalecimiento institucional:** Conformación de grupos ciudadanos y actualización de planes locales de seguridad vial, en línea con el PNSV 2022-2031.
3. **Capacitación y sensibilización:** Más de 20 talleres sobre seguridad vial, responsabilidad civil y gestión de velocidad, alcanzando autoridades locales, comunidades y actores viales vulnerables.
4. **Incorporación del enfoque de género:** Realización de actividades como "Tejiendo redes por la movilidad" para promover igualdad y cuidado en las vías.
5. **Implementación tecnológica:** Verificación y optimización de dispositivos SAST en ciudades clave como Cali, Barranquilla y Medellín.

### Acciones de Enfoque de género



La entidad cuenta con el plan de acción de la política institucional de igualdad y equidad de género de la ANSV, que tiene como objetivo, promover el desarrollo de una cultura organizacional que implemente acciones estratégicas encaminadas a la equidad e igualdad de género, mediante la incorporación de la perspectiva y el enfoque de género en todas las dependencias de la ANSV.

De esta forma, la política se desarrolla en el marco de cinco (5) ejes, los cuales orientan el quehacer de la entidad y se articulan con los pilares del comité sectorial de género y son los siguientes:

**EJE 1:** planificación para la igualdad y equidad de género

**EJE 2:** capacidad institucional para incorporar el enfoque de género en las acciones de la entidad

**EJE 3:** ambiente laboral garante de igualdad y equidad de oportunidades y libre de violencias, acoso y discriminación

**EJE 4:** gobernanza por medio de la participación ciudadana y el trabajo interinstitucional

**EJE 5:** Resultado de impacto de las políticas públicas

En este sentido y desde la dirección de comportamiento, se realiza el acompañamiento técnico de las acciones de la política, además se desarrollan intervenciones de la estrategia “seguridad vial: Un asunto de género” que aborda acciones de seguridad vial respecto al comportamiento humano y su relación con los estereotipos de género y las diferencias entre hombres y mujeres.

- Se ha adelantado una publicación de la investigación “Siniestralidad Vial de Mujeres en Colombia Un análisis con enfoque de género”, que analiza el fenómeno de la siniestralidad vial de mujeres entre 2015 y 2022 en Colombia, elaborado entre el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y el Equipo de Género de la Agencia.
- Se desarrolló la línea metodológica sobre masculinidades que ha dado lugar al taller “Seguridad vial: un asunto de hombres”. Este taller tiene por finalidad la sensibilización de hombres a nivel nacional sobre los roles de género para los hombres, los costos que esto genera, sus impactos en el comportamiento en la vía lo cual se refleja en los mayores índices de siniestralidad y finalmente.
- Se logró la firma del marco de cooperación con la Organización Panamericana de la Salud, que fomenta la formulación de estrategias pedagógicas y herramientas para la construcción y promoción de la movilidad segura y la adopción de comportamientos seguros entre los diferentes actores viales en el marco de las recomendaciones del Plan Mundial por la Seguridad Vial (2021-2030) la generación de compromisos consientes sobre el fomento de masculinidades positivas para la seguridad vial.
- La Agencia mostró resultados significativos y transformadores en política pública de igualdad de género, los cuales fueron evaluados y corroborados de manera externa e independientes por parte del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en el marco del Sello Equipares para Instituciones Pública a través de estándares, instrumentos y metodologías de evaluación internacionales.

- Como resultado en agosto del año 2024 se le otorga a la Agencia Nacional de Seguridad Vial el Sello de Igualdad de Género Plata. Este Sello reconoció el compromiso, esfuerzo y trabajo de la Agencia por promover la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres, tanto internamente como externamente en su quehacer institucional y proyectos de seguridad vial.
- Se da cumplimiento semestral a lo largo del 2024 de las metas propuestas en las acciones 1.33 y 6.16 del CONPES 4080 - Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres a través de los informes y evidencias cargadas en el sistema SISCONPES.

## Investigaciones, estudios y diagnósticos

Durante 2024, la ANSV logró lo siguiente:

ANÁLISIS DE TIPIFICACIÓN DE DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL: El objeto de la investigación consistió en analizar la tipificación de delitos contra la seguridad vial en Colombia, con el fin de reducir comportamientos inseguros. Para analizar lo anterior, fue indispensable conocer las causas de las conductas de riesgo de los diferentes actores viales de que trata la acción 1.3.2 del anexo del PNSV, fue necesario revisar la legislación existente en materia de tránsito y seguridad vial, identificar conductas peligrosas que representan un riesgo para la seguridad vial, analizar estadísticas, estudios e informes de siniestralidad vial y problemáticas, revisar evaluaciones de impacto donde se evaluaron las conductas peligrosas en la seguridad vial y comparar con estándares internacionales.

Entre otras, las principales conclusiones de la investigación fueron las siguientes:

**1. Aumento de la siniestralidad vial y vulnerabilidad de motociclistas y peatones:** Colombia enfrenta una crisis de seguridad vial marcada por un aumento en los siniestros viales letales. Los motociclistas representan más del 60% de las víctimas fatales, seguidos por peatones y ciclistas. Factores humanos como el exceso de velocidad, la conducción bajo efectos de alcohol o sustancias psicoactivas, y la omisión al deber objetivo de cuidado son los principales detonantes de esta problemática.

**2. Deficiencias en la legislación vigente:** La normativa colombiana carece de una tipificación clara de conductas temerarias y del dolo eventual, lo que genera ambigüedad en la interpretación judicial y limita la capacidad del Estado para sancionar infracciones graves. Las sanciones actuales son insuficientes para disuadir comportamientos de alto riesgo, especialmente en situaciones de reincidencia.

**3. Desconexión entre políticas educativas, legislativas y de infraestructura:** Las políticas públicas no integran adecuadamente educación vial, estrategias legislativas efectivas y mejoras en infraestructura. Esta fragmentación reduce la eficacia de las intervenciones y perpetúa la problemática.



**4. Infraestructura vial deficiente y riesgos para usuarios vulnerables:** La ausencia de infraestructura segura incrementa el impacto de los errores humanos. No se prioriza la protección de actores vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas, lo que aumenta su exposición al riesgo.

**5. Necesidad de modernización tecnológica y aprendizaje internacional:** La incorporación de tecnologías de monitoreo en vehículos y estrategias exitosas de países como Brasil (Ley Seca) y los enfoques de Visión Cero en Suecia y Canadá ofrecen modelos viables para fortalecer la seguridad vial en Colombia

La investigación de la acción 1.3.5. fue socializada con los equipos internos de trabajo de la Dirección de Comportamiento, entre ellos, el grupo de investigación de la acción 1.3.2. (identificación de las causas que originan conductas riesgosas) y el equipo de motos.

INVESTIGACIÓN SOBRE LAS CAUSAS QUE ORIGINAN LAS CONDUCTAS RIESGOSAS EN CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS (CARGA Y PASAJEROS, VEHÍCULOS LIVIANOS DE 4 RUEDAS, MOTOS Y ELÉCTRICOS): Su objetivo fue identificar a nivel nacional cuáles son los tipos y causas de las conductas riesgosas en conductores de vehículos motorizados. Así como proponer estrategias para su gestión desde los diferentes componentes del sistema seguro.

#### **La principal conclusión fue:**

La presencia de sesgos individuales fomenta la generación de conductas riesgosas y por consiguiente de siniestros viales. La aceptación social y cultural es promotor de conductas riesgosas. La falta de control y la percepción de impunidad es una causa importante de conductas riesgosas. Necesidad de campañas educativas más fuertes y complementadas con estrategias de control. El estado de la infraestructura es otra de las causas importantes de generación de conductas riesgosas. Registros de siniestros viales incompletos entorpece el análisis de causas de estos.

DIAGNÓSTICO PARA IDENTIFICAR LAS DIFICULTADES PERSISTENTES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL LABORAL DE CONFORMIDAD CON EL ENFOQUE SISTEMA SEGURO: Su objetivo fue reconocer el estado actual de la siniestralidad vial en entornos laborales a nivel nacional.

La principal conclusión estuvo orientada en estrategias que pudiesen gestionar las dificultades más comunes como lo fueron la resistencia al cambio por parte de conductores experimentados, falta de recursos para implementación de estrategias pro seguridad vial, desplazamientos en infraestructuras con imperfecciones, dificultades para impactar el comportamiento de los conductores de las organizaciones, diferencias en la interpretación de la normativa o falta de interés o de participación en las jornadas de capacitación, etc.

#### **ESTRATEGIA DE GOBERNANZA:**

Con el propósito de orientar la armonización de políticas públicas de seguridad vial en el orden local con el Plan Nacional de seguridad vial y el objetivo de la Resolución 74/299 de 2020, la ANSV actualizó y puso a disposición de las entidades territoriales la Guía Metodológica para la elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial, que incorpora nuevos elementos que fortalecen la gestión de la política pública en territorio. A este documento se puede acceder en el enlace a [https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/2024/Gobernanza/Guia\\_Metodologica\\_PLSV.pdf](https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/2024/Gobernanza/Guia_Metodologica_PLSV.pdf), donde podrán encontrar los lineamientos técnicos que se tienen diseñados para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad vial. Es importante tener en cuenta que este es un documento de referencia y que no representa vinculación u obligatoriedad en su observación o uso por parte de las entidades territoriales en virtud de la formulación de sus planes locales de seguridad vial.

Movilidad Integral

En la búsqueda de involucrar al sector privado y a la academia, en la articulación con la oferta de la ANSV se adelantó comunicación con las siguientes empresas en la ciudad de Bogotá:

| Nº | EMPRESA         | UBICACIÓN   | FECHA DE REUNIÓN |
|----|-----------------|-------------|------------------|
| 1  | G-Stop          | Bogotá D.C. | 31/07/2024       |
| 2  | Movilidad Jager | Bogotá D.C. | 16/08/2024       |
| 3  | T-Clock         | Bogotá D.C  | 20/08/2024       |
| 4  | Minca Electric  | Bogotá D.C  | 17/10/2024       |

En cuanto a la estrategia de la Seguridad Vial desde la academia, durante el último trimestre de 2024, se adelantaron los siguientes acercamientos con colegios distritales para presentar la oferta institucional de la ANSV, así:

| REGIÓN  | DEPARTAMENTO | CIUDAD OFICIO DE RELACIONAMIENTO | # COLEGIOS |
|---------|--------------|----------------------------------|------------|
| Central | Cundinamarca | Bogotá                           | 5          |
|         | Huila        | Neiva                            | 1          |
|         | Tolima       | Ibagué                           | 1          |

2. ***"En el marco de la Resolución 74/299, de Naciones Unidas se identifican 5 acciones concretas en la cuales deben focalizarse las autoridades nacionales, y/o locales, así como la sociedad civil (sector privado), siendo estas:***

- a. ***Infraestructura vial segura***
- b. ***Vehículos seguros***

- c. *Uso seguro de las vías de tránsito*

d. *Respuesta después de los accidentes*

e. *Transporte multimodal y planificación del uso del suelo*

**Sírvase informar que acciones a adelantado la Secretaría frente a las 5 acciones señaladas”.**

**Respuesta:**

**a. Infraestructura vial segura**

**Documentos técnicos para una infraestructura más segura**

A partir de las acciones orientadas a generar especificaciones de seguridad vial para una infraestructura vial segura que se encuentran definidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, la ANSV ha realizado diversos documentos técnicos, que aportan en la construcción de especificaciones técnicas que permiten vías más seguras en el país. A continuación, se relacionan los documentos técnicos realizados por la ANSV sobre infraestructura vial y velocidades:

| Documento   | Descripción  | Acto administrativo  |
|---|--|--|
| <b>Metodología para el diseño, selección e instalación de sistemas de contención vehicular</b>                        | La metodología tiene como fin orientar a las entidades y profesionales que diseñen y ejecuten proyectos de infraestructura vial, en la técnica paso a paso para la selección adecuada de las barreras longitudinales, los amortiguadores de impacto y las rampas de emergencia, así como con la selección del nivel de contención requerido, de acuerdo con las características de la vía donde se pretende instalar dicho sistema.  | Resolución de Mintransporte 20243040022485 de 21 de mayo de 2024                       |
| <b>Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación</b> | Este documento contiene un conjunto de lineamientos, requisitos y recomendaciones necesarios para llevar a cabo un proyecto de señalización, en las etapas de diseño, implementación y mantenimiento, así mismo establece las características y funciones de los dispositivos de señalización vial que se utilizarán para tal efecto. Este Manual en actualización incorpora nuevos elementos al adoptado en el año 2015, busca fortalecer el marco normativo y técnico que consolida los principales requerimientos y estándares relacionados con la señalización vial. | Resolución del Ministerio de Transporte N° 20243040045005 del 17 de septiembre de 2024 |
| <b>Metodología para auditorías de seguridad vial:</b>   | La Agencia Nacional de Seguridad Vial elaboró la metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial, que tiene como objetivo evaluar los niveles de seguridad vial de la infraestructura vial del país y adoptar las acciones a que haya lugar. La realización de auditorías permite aumentar las condiciones de seguridad en las vías, por medio de las acciones derivadas de sus resultados, tanto en la fase de diseño, como de construcción y operación,  | Resolución Mintransporte N° 20213040035705 de 2021                                     |

| Documento   | Descripción  | Acto administrativo   |
|---|--|---|
|   | convirtiéndose en un insumo esencial para este tipo de actividad.  |   |
| <b>Reglamento Técnico aplicable a los sistemas de contención vehicular</b>            | El reglamento técnico aplicable a los sistemas de contención vehicular exige que los sistemas de contención vehicular que se comercialicen en Colombia cumplan con estándares técnicos de desempeño, los cuales son exigidos en países con buenas prácticas en materia de seguridad vial. Lo anterior, permite contar en el mercado con sistemas de contención que contengan y redirijan de manera óptima y segura a los vehículos que salen de la vía, reduciendo los siniestros por caída de abismo o por enganchamiento de los vehículos con el sistema.  | Resolución Mintransporte 20223040044065 de 2022                 |
| <b>Metodología para el diseño de zonas laterales</b>                                  | La “metodología para el diseño de zonas laterales” presenta lineamientos técnicos que apoya la estructuración de infraestructura vial segura desde la fase de planificación. El documento dispone los lineamientos sobre el diseño de las zonas laterales, teniendo en cuenta el entorno vial y una metodología que incorpora aspectos técnicos y buenas prácticas que promueven el diseño geométrico de zonas laterales más seguras para minimizar intervenciones con SCV.  | No ha sido adoptada. Esta publicada en la página WEB de la ANSV |
| <b>Orientaciones de seguridad vial para los pasos peatonales en Colombia</b>          | La Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrolló al interior de la entidad, durante la vigencia 2021, un documento llamado “Orientaciones de seguridad vial para los pasos peatonales en Colombia”. Este documento tiene como objetivo formular lineamientos técnicos de seguridad vial a considerar en el diseño y la operación de cruces peatonales en distintos entornos. Para el cumplimiento de este fin, el documento incluyó un estado del arte donde se exponen  | No ha sido adoptada. Esta publicada en la página WEB de la ANSV |
| <b>Guía para la conformación y actualización de inventarios de señalización vial.</b> | <p>La guía busca definir los parámetros para el desarrollo de los inventarios de señalización vial en el ámbito nacional y territorial. Lo anterior con el fin de promover la conformación de este tipo fr inventarios de manera eficiente, uniforme, oportuna y actualizada.</p> <p>Dar a conocer la importancia de los inventarios de señalización vial a las entidades encargadas de administrar la señalización de la infraestructura vial del país.</p> <p>Identificar los principales retos en la conformación de los inventarios de señalización vial.</p> <p>Definir las condiciones y características</p> | No ha sido adoptada. Esta publicada en la página WEB de la ANSV |

| Documento   | Descripción  | Acto administrativo   |
|---|--|---|
|   | técnicas para la conformación de los inventarios de señalización vial.   |   |
| <b>La Guía de Pacificación del Tránsito</b>                     | La Guía de Pacificación del Tránsito expone una propuesta metodológica que busca orientar el desarrollo de proyectos de pacificación del tránsito, a través de lineamientos técnicos para su diseño e implementación, desde una perspectiva integral e interdisciplinaria. El grupo objetivo al que va dirigida incluye a los profesionales del sector del transporte y la seguridad vial, los responsables de la infraestructura vial, la academia y la ciudadanía en general.  | No ha sido adoptada. Esta publicada en la página WEB de la ANSV   |
| <b>Plan Nacional de Gestión de la velocidad 2023</b>            | El <i>Programa Nacional de Gestión de la Velocidad (PNGV)</i> es una herramienta clave para proponer lineamientos técnicos que permitan una gestión integral de la velocidad en el país, con el objetivo de reducir las fatalidades y lesiones graves asociadas al exceso de velocidad, transformando las vías en espacios más seguros para todos los actores viales. Este programa busca que las entidades nacionales, regionales y locales adopten medidas alineadas con directrices que aborden sensibilización, infraestructura, regulación y control, promoviendo límites de velocidad adecuados y estrategias coherentes con las necesidades de movilidad y seguridad vial. A través de estas acciones, el PNGV aspira a generar un impacto significativo en la reducción de siniestros y fortalecer la articulación entre los diferentes actores responsables de la movilidad segura en Colombia. | Resolución 20233040025895 de 2023 "por la cual se reglamenta la implementación de los Planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos" |
| <b>Guía Práctica de Sensibilización en Velocidad Versión II</b> | La <i>Guía Práctica de Sensibilización en Velocidad</i> , basada en el enfoque de Sistema Seguro, aborda la problemática de la siniestralidad por exceso de velocidad en Colombia, ofreciendo herramientas conceptuales y pedagógicas para entender y gestionar este factor de riesgo. Diseñada para equipos de educación vial, su objetivo es orientar a entidades públicas y privadas en la planeación y ejecución de actividades de sensibilización enfocadas en promover velocidades seguras. La guía incluye dinámicas adaptables a diferentes actores viales y contextos, como vías, entornos escolares y empresariales, utilizando recursos fácilmente accesibles y de bajo costo, muchos de los cuales están disponibles para descarga en el documento.  | Resolución No. 20233040025895 de 2023. Actualización y publicación en el año 2024.  |

| Documento  | Descripción  | Acto administrativo                    |        |
|--|--|--|--------|
| <b>Lineamientos para la construcción de planes de gestión de la velocidad</b>  | <i>Los Lineamientos para la construcción de planes de gestión de la velocidad, es un documento que aborda el proceso para construir planes de gestión de la velocidad con el objetivo de mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad, dividiéndolo en cuatro etapas: diagnóstico de movilidad y siniestralidad, formulación y adopción de estrategias alineadas con el Plan Nacional de Seguridad Vial, implementación con cronogramas y recursos adecuados, y monitoreo y evaluación de los resultados. Además, se sugieren actualizaciones periódicas, rendición de cuentas anual y estrategias integrales que abarcan gobernanza, infraestructura, control, comunicación y pedagogía, adaptadas a las particularidades de cada territorio. Con base en el enfoque de "Sistema Seguro", se promueve la educación sobre los riesgos de la velocidad y se priorizan medidas para prevenir siniestros, considerando la vulnerabilidad de actores como peatones y ciclistas.</i> | Resolución 20233040025895 de 2023.     | No. de |
| <b>La Metodología para establecer la Velocidad Limite en Ciudades Colombianas.</b>   | <i>La Metodología para establecer la Velocidad Limite en Ciudades Colombianas es un documento metodológico de análisis para establecer y gestionar límites de velocidad en vías rurales y urbanas en Colombia, con el fin de mejorar la seguridad vial. Se enfoca en la identificación de tramos homogéneos, la evaluación de riesgos, y la implementación de medidas de control y señalización para reducir la siniestralidad. Además, busca promover la educación y sensibilización de los conductores sobre los riesgos del exceso de velocidad y la importancia de respetar los límites establecidos.</i>  | Resolución 20233040025995 de 2023.     | No. de |
| <b>Planes de asistencia Técnica para:</b><br><br><b>1. La Metodología para establecer la velocidad limite en ciudades colombianas.</b><br><b>2. Lineamientos para la construcción de planes de gestión de la velocidad</b> | Los documentos tienen como objetivo principal establecer planes de asistencia técnica institucional orientados a mejorar la seguridad vial en Colombia mediante una gestión efectiva de la velocidad. Este propósito busca reducir fatalidades y lesiones graves causadas por el exceso de velocidad, a través de la educación, la promoción de buenas prácticas y la implementación de estrategias integrales que abarcan áreas como gobernanza, comunicación, pedagogía y sensibilización. Asimismo, el documento pretende equipar a las entidades territoriales y profesionales con herramientas prácticas para implementar estas estrategias, fomentando una movilidad más segura, eficiente y alineada con los principios del "Sistema Seguro"  | Publicados mediante Pagina Web en 2024 |        |



| Documento                            | Descripción   | Acto administrativo                    |
|--------------------------------------|---|--|
| <b>Guía de Control en Velocidad.</b> | <i>La guía de Control en Velocidad</i> tiene como objetivo proporcionar un enfoque detallado para implementar un control manual efectivo de velocidad en las vías de Colombia, gestionado por la Policía Nacional. La guía busca reducir la siniestralidad vial mediante la gestión adecuada de la velocidad, destacando la importancia de la planificación, ejecución de controles, y el uso de recursos tecnológicos y físicos. Además, se pretende ofrecer herramientas a las autoridades para mejorar la vigilancia y el cumplimiento de las normas de tránsito, con el fin de disminuir las fatalidades relacionadas con el exceso de velocidad. | Publicados mediante Pagina Web en 2024 |

Como complemento a los documentos de política pública para una infraestructura vial segura, la ANSV a través de la Dirección de Infraestructura y Vehículos adelanta acciones orientadas a la implementación de medidas de seguridad vial en puntos críticos de siniestralidad, identificados mediante la información que reporta el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. En el marco del Programa Obras por la vida serán atendidos en 2025 alrededor de 170 puntos críticos distribuidos en 64 municipios de 18 departamentos del país.

Adicionalmente se realizan auditorías, inspecciones y visitas de seguridad vial para evaluar las condiciones de seguridad vial de la infraestructura, los resultados de dichas visitas son comunicados de manera oficial a los administradores de la infraestructura, a quienes de acuerdo con la Resolución 20213040035705 se les exige presentar un plan de acción teniendo en cuenta los hallazgos determinados en la auditoria y/o inspección. Desde el 7 de agosto de 2022 a la fecha se han realizado 20 visitas y/o inspecciones a 711.7 km a nivel nacional.

### Proyecto IRAP Colombia

Con la finalidad de avanzar en la materialización de acciones que permitan reducir las cifras de muertos y lesionados en siniestros viales, se fundamentó la necesidad de iniciar un proceso de evaluación de la red primaria y vías de interés de la red secundaria del orden nacional, según las mejores prácticas internacionales a través de la metodología del Programa Internacional de Evaluación de Vías (iRAP).

La metodología iRAP identifica los elementos de la infraestructura que presentan altos niveles de riesgo para los usuarios viales, basándose en evidencia científica demostrable, así como en las mejores prácticas internacionales, de forma que la evaluación detallada de la red vial analizada y las recomendaciones para su mejora conduzcan a salvar vidas y a reducir la cantidad de lesionados graves en las vías.

Por lo anterior, se fundamentó la necesidad de iniciar un proceso de contratación por convocatoria pública, por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

cuyo objeto consistió en “Realizar la recolección y codificación de datos para evaluar la red primaria y vías de interés de la red secundaria nacional utilizando la metodología del Programa Internacional de Evaluación de Vías (iRAP)”, donde se evaluaron 22000 km/calzada de vías primarias y secundarias.

En tal sentido, se solicitó el apoyo de la Banca Multilateral (BID, BM), a través de recursos de cooperación técnica, recibir el apoyo de la organización iRAP para la evaluación de los 22.000 km/calzada de la red primaria y parte de la red secundaria nacional, con base en los datos levantados y codificados en la contratación pública anteriormente mencionada.

Como resultado se obtuvo la Clasificación por Estrellas para tramos de cada 100 m, otorgando un puntaje para la infraestructura vial que se clasifican en 5 Estrellas que representa el diseño vial de menor riesgo para el entorno de velocidad predominante o de operación y una Clasificación de 1 Estrella, que representa una vía con un diseño de infraestructura deficiente para el entorno de velocidad predominante o de operación, la cual se encuentra discriminada para cuatro usuarios de la vía (ocupantes de vehículo, motociclistas, peatones y ciclistas).

A continuación, se incluye los resultados de la Clasificación por Estrellas de las vías de la Red Vial de Colombia:

*Resultados de la Clasificación por Estrellas de las vías de la Red Vial de Colombia para los 4 usuarios de la vía - (Datos suavizados).*

| Clasificación por Estrellas | Ocupantes de Vehículos |            | Motociclistas |            | Peatones      |            | Ciclistas     |            |
|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
|                             | Longitud (Km)          | Porcentaje | Longitud (Km) | Porcentaje | Longitud (Km) | Porcentaje | Longitud (Km) | Porcentaje |
| 5 Estrellas                 | 452.60                 | 2.1%       | 195.90        | 0.9%       | 106.50        | 0.5%       | 410.00        | 1.9%       |
| 4 Estrellas                 | 3013.42                | 13.7%      | 2168.60       | 9.9%       | 475.50        | 2.2%       | 1015.54       | 4.6%       |
| 3 Estrellas                 | 9511.20                | 43.2%      | 8500.49       | 38.6%      | 874.79        | 4.0%       | 2834.12       | 12.9%      |
| 2 Estrellas                 | 5627.39                | 25.6%      | 5856.23       | 26.6%      | 812.08        | 3.7%       | 1860.40       | 8.5%       |
| 1 Estrella                  | 2925.58                | 13.3%      | 4808.97       | 21.9%      | 1589.37       | 7.2%       | 1688.62       | 7.7%       |
| No aplica                   | 470.10                 | 2.1%       | 470.10        | 2.1%       | 18142.05      | 82.5%      | 14191.61      | 64.5%      |
| Totales                     | 22000.3                | 100%       | 22000.3       | 100%       | 22000.3       | 100%       | 22000.3       | 100%       |

Fuente: iRAP – ViDA

La evaluación arroja que, bajo las condiciones de flujo y velocidad entregados, en los sitios donde se consideró la presencia de cada usuario muestran que:

- Para ocupantes de vehículos, 59% de la longitud evaluada se ha clasificado con 3 Estrellas o más, igualmente se identificó el porcentaje en 2 y 1 estrellas siendo de 25,6 y 13,3% respectivamente.
- Para motociclistas, 49% de la longitud evaluada se ha clasificado con 3 Estrellas o más, igualmente se identificó el porcentaje en 2 y 1 estrellas siendo de 26,6 y 21,9% respectivamente.
- Para peatones, se estimó su presencia en 3,858 km, de los cuales, 38% se ha clasificado con 3 Estrellas o más, igualmente se identificó el porcentaje en 2 y 1 estrellas siendo de 21 y 41% respectivamente.

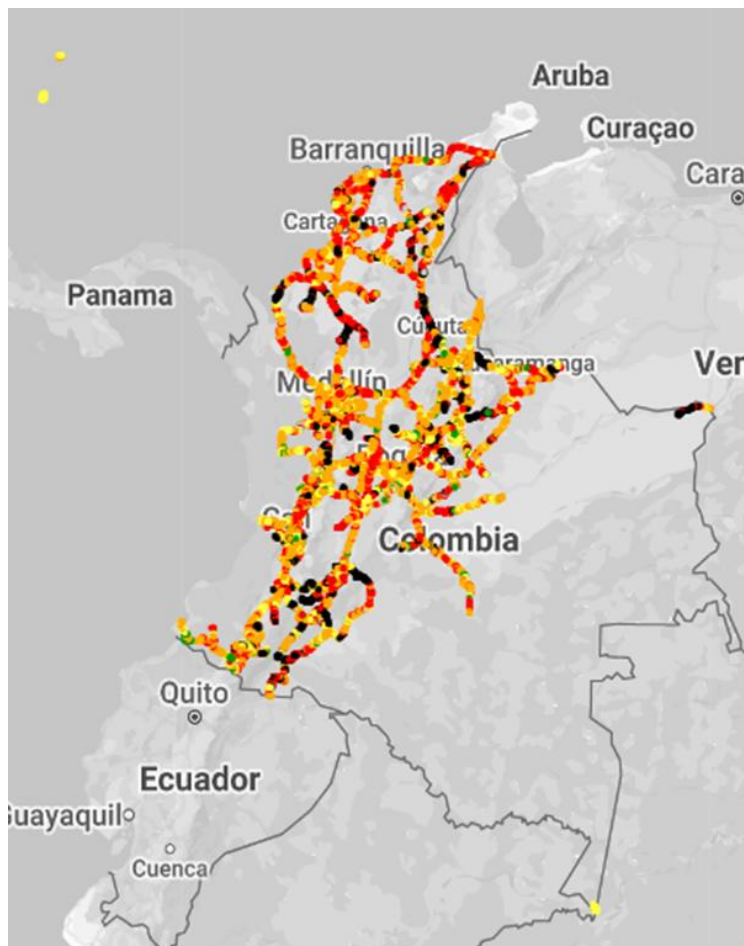
- Para ciclistas, se estimó su presencia en 7,808 km de los cuales, 54% se ha clasificado con 3 Estrellas o más, igualmente se identificó el porcentaje en 2 y 1 estrellas siendo de 24 y 22% respectivamente.

La categoría “No aplica”, corresponde a los kilómetros que durante la inspección tenían obras en proceso de construcción o mantenimiento y red vial en mal estado, las cuales cambian radicalmente las condiciones de seguridad vial de estos trayectos.

Así mismo, esta categoría para los peatones y ciclistas, además de las obras en proceso de construcción o mantenimiento, incluye las distancias donde no había presencia de estos usuarios, ni observados ni proyectados.

Estos resultados permiten apreciar que, mediante la selección de las medidas de mejora adecuadas, existe el potencial de mejorar la seguridad del 41% de las calzadas vehiculares analizadas para ocupantes de vehículos; de manera similar, para motociclistas, el 51% de la red tiene potencial de mejorar su seguridad, 62% para peatones, y 45% para los ciclistas, siempre y cuando las medidas seleccionadas estén orientadas al bienestar y seguridad de estos usuarios.

*Mapa de clasificación de estrellas para ocupantes de vehículos, Red vial Evaluada.*



Fuente: iRAP – ViDA

Así las cosas, la ANSV realizó la socialización de los resultados de la metodología IRAP con los administradores viales de las vías nacionales (ANI e INVIAS) para que desde su competencia implementen acciones en temas de infraestructura que permitan mejorar las condiciones de seguridad vial en las vías nacionales.

Asistencia Técnica en la Implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad donde se brindó apoyo técnico integral en la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad, con un enfoque estratégico para fortalecer las capacidades institucionales y territoriales. Las actividades incluyeron capacitación en la Guía Práctica de Sensibilización en Velocidad, Plan Nacional de Gestión de la Velocidad, Metodología para Establecer la Velocidad Límite y Planes de Asistencia Técnica Institucional. Estas herramientas permitieron orientar a las autoridades locales y otros actores clave en la adopción de estrategias eficaces para la gestión de la velocidad y la reducción de siniestralidad vial.

El impacto alcanzado de las Asistencias Técnicas y Capacitaciones Entre 2023 y 2024, es de: 2,642 personas, incluyendo autoridades de tránsito, administradores de infraestructura vial, académicos y actores de interés. La cobertura territorial se dio en 26 departamentos y 48 municipios de todo el país, abarcando regiones prioritarias con altos índices de siniestralidad vial.

Las Estrategias y Temáticas Abordadas en las capacitaciones se diseñaron para abordar las dinámicas locales de movilidad y promover la adopción de prácticas alineadas con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Se trabajaron temas clave como:

- Métodos para establecer límites de velocidad basados en análisis técnicos y normativos.
- Sensibilización sobre los impactos de la velocidad en la seguridad vial.
- Implementación de medidas de infraestructura que favorezcan velocidades seguras.
- Generación de capacidades técnicas en las entidades territoriales para diseñar y ejecutar los Planes de Gestión de la Velocidad.

El alcance de estas actividades demuestra el compromiso con la descentralización y fortalecimiento de capacidades técnicas en el territorio. Las asistencias técnicas no solo contribuyeron a la implementación de políticas públicas en seguridad vial, sino que también fomentaron la creación de redes de trabajo interinstitucional para abordar de manera integral los retos asociados a la gestión de velocidad en Colombia. En adelante, la continuidad y expansión de este programa serán esenciales para consolidar los avances logrados y garantizar un impacto sostenible en la reducción de siniestros viales en el país.

## **b. Vehículos Seguros**

La Dirección de Infraestructura y Vehículos ha desarrollado un modelo de gestión enmarcado en el ciclo de vida del vehículo para definir acciones que contribuyan a la reducción de siniestros viales de ocupantes de vehículos y demás actores viales.

Además, debido al tránsito de vehículos y a la actividad de conducción catalogada como peligrosa, pero necesaria para todos los actores viales, es necesario que los vehículos estén equipados con sistemas de seguridad para evitar o mitigar siniestros viales.

Con las acciones planteadas en el Plan Mundial para el Decenio para la Seguridad Vial, la Ley 2251 de 2022 donde se estableció armonizar las regulaciones relacionadas con seguridad vehicular asegurando consistencia con la normativa internacional, y la implementación del Acuerdo de Naciones Unidas de 1958 una vez Colombia se adhiera formalmente, incluyendo su trámite de homologación para vehículos y componentes, la Ley 2290 de 2023 para poder llevar a cabo el trámite de adhesión del Acuerdo de la Organización de Naciones de 1958 y el Decreto 1430 de 2022 y lo establecido para el área de Vehículos Seguros, el país adoptó una política de seguridad vehicular de tal manera que mediante estrategias orientadas tanto a vehículos nuevos como vehículos en operación se pueda contribuir la reducción de muertes y traumatismos como consecuencia de un siniestro vial.

El PNSV 2022-2031 adoptado mediante Decreto 1430 de 2022 establece en el área de acción de vehículos de seguros dos objetivos generales:

1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país.
2. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.

## **1. Vehículos nuevos**

El primer objetivo general se enmarca en la estrategia de armonización con estándares de seguridad vehicular internacionales, priorizando la armonización de la normatividad técnica de seguridad vehicular colombiana con los reglamentos anexos al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas.

Para cumplir con lo anterior, la ANSV ha definido establecer mediante reglamentación requisitos técnicos de desempeño de seguridad para que un vehículo esté equipado de sistemas y componentes que permitan evitar siniestros viales, que el conductor controle su entorno, que el vehículo sea visible antes los demás actores viales y en caso de que se vea involucrado en un siniestro vial se mitiguen las consecuencias a sus ocupantes y a los demás actores viales.

Es así como se están definiendo requisitos técnicos de sistemas y componentes para las diferentes tipologías vehiculares.

La ANSV inició esta labor con el desarrollo de análisis de impacto normativo (AIN) para actualizar y generar reglamentaciones vehiculares cumpliendo con lo establecido en el PNSV 2022-2031 (adoptando requisitos de desempeño de los reglamentos ONU anexos al Acuerdo de 1958 con el fin de hacer un tránsito

gradual a lo establecido en este Acuerdo) y enviando los respectivos proyectos de reglamentos técnicos al Ministerio de Transporte.

Como resultado de estos AIN y los proyectos de reglamento, el Ministerio de Transporte expidió los siguientes reglamentos técnicos en 2022:

| No. | Resolución     | Producto                                    | Exigencia por Producto  |
|-----|----------------|---|---|
| 1   | 20223040044455 | Llantas neumáticas vehículos 4 ruedas o mas | Llantas neumáticas  |
|     |                |   | Llantas reencauchadas   |
|     |                |   | Llantas de repuesto   |
|     |                |   | Llantas neumáticas (resistencia a la rodadura y la ruido y adherencia en superficies mojadas) |
|     |                |   | Sistema monitoreo de presión de llantas neumáticas  |
|     |                |   | Instalación   |
| 2   | 20223040044585 | Sistemas de frenado 4 ruedas                | Desempeño de Frenado  |
|     |                |   | Sistema de asistencia en Frenado (BAS)  |
|     |                |   | Control Electrónico de estabilidad (ESC)  |
|     |                |   | Sistema avanzado de frenado autónomo de emergencia (AEBS)                                     |
|     |                |   | Forros de Freno (material de fricción)  |
|     |                |   | Tambores  |
|     |                |   | Discos  |
|     |                |   | Líquidos para frenos  |
|     |                |   | Cilindros Maestros hidráulicos  |
|     |                |   | Cilindros de rueda hidráulicos  |
| 3   | 20223040044845 | Cintas retrorreflectivas                    | Cintas Retrorreflectivas para uso en Vehículos  |
| 4   | 20223040065305 | Llantas neumáticas motocicletas             | Llantas neumáticas motocicletas   |
| 5   | 20223040044945 | Acristalamientos                            | Acristalamientos de seguridad   |
| 6   | 20223040062115 | Sistemas de frenado motocicletas            | Desempeño de sistema de frenado motocicletas  |
| 7   | 20223040044935 | Sistemas de retención                       | Anclajes para sistemas de retención infantil  |
|     |                |   | Anclajes de cinturones de seguridad   |



|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  |  | Cinturones de seguridad                                 |
|  |  |  | Sistema de recordatorio de uso de cinturón de seguridad |

Sin embargo, este proceso reglamentario de Naciones Unidas se convierte en un reto para el país, al ser un esquema nuevo, pero a su vez único y reconocido a nivel internacional para evaluar reglamentación de vehículos, sistemas y componentes y como instrumento para reducir los riesgos de siniestros viales. Así, la ANSV ha venido realizando modificaciones requeridas para facilitar la verificación y el cumplimiento de las disposiciones establecidas en los reglamentos técnicos y por otra parte se le ha venido brindando apoyo técnico a la entidad de vigilancia y control (SIC) a cargo del cumplimiento de requisitos para el proceso de verificación previa, de manera que estos reglamentos técnicos puedan entrar en vigor a partir de mayo de 2025 y los vehículos que se comercialicen en el país cumplan con los requisitos establecidos en la anterior tabla.

Aunado a todo lo anterior, la ANSV identificó la necesidad y conveniencia para que Colombia haga parte Acuerdo de 1958 de la Organización de Naciones Unidas. Para ello, se desarrolló y promovió la expedición de la Ley 2290 del 13 de febrero de 2023. En razón a que la Corte Constitucional dio vía libre para la formalización de la adhesión de Colombia al Acuerdo, se ha apoyado al Ministerio de Transporte con los requisitos exigidos por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores para desarrollar el proceso, y con el plan para su implementación.

Como parte de otras acciones del PNSV de apropiar conocimiento e interés en los consumidores de vehículos en relación con las tecnologías de seguridad, la ANSV desarrolló la Resolución 536 de 2019 “Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país, la que deban llevar los manuales de propietario y se dictan otras disposiciones”. Esta Resolución implica para los productores y proveedores de vehículos nuevos en el país, con relación a cualquier tipo de información, que anuncien o informen acerca de la tenencia o no de sistemas de seguridad en los vehículos incluidos las motocicletas.

Así mismo, se brindó el soporte técnico para la elaboración de las estrategias orientadas a (i) informar y sensibilizar a los consumidores frente a la importancia y utilidad de los sistemas de seguridad y a (ii) informar y sensibilizar a los conductores frente a la importancia y utilidad de la revisión técnico-mecánica. Con el diseño de estas estrategias se ha definido un plan de acción para su implementación con seguimientos anuales hasta 2031.

## 2. Vehículos en Operación

El segundo objetivo general del PNSV se enmarca en la estrategia para aumentar las condiciones de seguridad para los vehículos en operación.

En lo relacionado con el objetivo específico de fortalecer el proceso de revisión técnico-mecánica, se desarrolló un estudio por medio de una consultoría cuyo objeto fue “Formular esquema actualizado de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para Colombia” a partir de una revisión de los aspectos operativos, normativos de inspección técnica a nivel internacional y una revisión del esquema operativo y normativo de la revisión técnico-mecánica en Colombia. Con base en el análisis y la identificación de buenas prácticas a nivel internacional en comparación a lo aplicado en el esquema colombiano se formuló una propuesta del esquema de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para aplicar en Colombia.

A partir de ello, se desarrolló el plan de implementación del esquema actualizado, el cual se aplicará con base en los resultados del estudio.

En lo relacionado con el objetivo específico de adoptar un esquema que incorpore buenas prácticas de mantenimiento vehicular y suministro de autopartes, se desarrolló la estructuración de este estudio por medio de una ficha técnica y como anexo una propuesta económica para que los actores interesados a través del SECOP II llevaran a cabo el proceso de cotización. A partir de ello, se está realizando el análisis para poder continuar con el proceso de contratación del estudio.

***3. El Gobierno Nacional a través del Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial, en el Artículo 4 de la norma señalada, se establece articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial, sírvase anexar las acciones adelantadas de articulación.***

***Respuesta:***

Es importante tener en cuenta que la Agencia Nacional de Seguridad Vial no tiene competencias de inspección vigilancia o control sobre la formulación de planes locales de seguridad vial o de concepto sobre los mismos, no obstante, el plan local de seguridad vial de la ciudad de Bogotá fue revisado por el equipo técnico de gobernanza y se observó lo siguiente:

Plan Distrital de seguridad vial “Consolidando un sistema seguro Bogotá protege la vida en las vías”

Este análisis del Plan Distrital de Seguridad Vial de la ciudad de Bogotá se plantea en términos de su armonización con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 y las apuestas y enfoques allí contenidos.

***1. Aspectos Generales***

El Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV), se encuentra adoptado mediante el Decreto 494 del 26 de octubre de 2023. El mencionado Decreto, recoge la normatividad vigente que sobre la materia existe en el país. Allí, se resalta que la ciudad mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 crea la

Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, como *“una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo”*. En efecto, en esta instancia recae la coordinación, seguimiento de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital [185](#) de 2012 modificado y adicionado por el Decreto Distrital [444](#) de 2021 (Artículo 16).

Ahora bien, el Decreto 494 establece que la vigencia del plan es de 10 años comprendidos entre el 2023 y el 2032. Se destacan aspectos como las cifras presentadas en términos de actores vulnerables, así como el objetivo común y al compromiso de reducir en un 50 % las víctimas fallecidas. El mismo Decreto menciona que la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) no cuenta con información que permita determinar el nivel de gravedad de las lesiones, ni las herramientas y estándares para la caracterización y el seguimiento de estas víctimas. Sin embargo, establece que, dentro de los 3 años siguientes a la adopción del presente Plan, la SDM en articulación con las entidades pertinentes, establezca la metodología para identificar la línea base de lesionados graves y proyectar la meta de reducción.

En efecto, los considerandos mencionan la articulación de este plan con el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) vigente. Es así como el artículo 7, recoge los mismos principios del Plan Nacional. A su vez, el artículo 4 propone como objetivo del Plan Distrital de Seguridad Vial de Bogotá el siguiente: *“Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente”*, y como meta *“La meta del PDSV 2023-2032 es reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas (indicador a 30 días) en siniestros viales para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022”* (artículo 5).

La meta, se encuentra alineada con las apuestas internacionales contenidas en el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030.

En relación con los ejes estratégicos, programas y acciones del plan distrital de seguridad vial, éstos se encuentran organizados a partir de las ocho (8) áreas de acción del enfoque de sistema seguro, solo con un cambio de denominación en los nombres. Por ejemplo, el enfoque de sistema seguro habla de “comportamientos seguros” y el plan de Bogotá lo denomina como “cultura de movilidad segura”, tal vez respondiendo a los antecedentes históricos de la ciudad en términos de promoción de la cultura ciudadana.

Los contenidos del Documento Técnico de Soporte del Plan Distrital de Seguridad Vial de Bogotá se resumen a continuación:

## **2. *Análisis Documento técnico de soporte***

Los contenidos del Documento Técnico de Soporte del Plan Distrital de Seguridad Vial de Bogotá se resumen a continuación:

En el primer capítulo se presentan los antecedentes y justificación relacionados con el contexto de la gestión de la seguridad vial a nivel mundial, nacional y distrital, la síntesis de los principales logros, retos y oportunidades de mejora del PDSV 2017- 2026, el marco conceptual del nuevo PDSV y la metodología de armonización y actualización del PDSV 2023-2032.

En el segundo capítulo se presenta el diagnóstico de la seguridad vial en el Distrito, desde el punto de vista de las fatalidades por siniestros viales, con el fin de contextualizar la magnitud y características de la problemática. Así mismo, se describen los efectos que la postpandemia ha tenido en la criticidad de la situación.

En el tercer capítulo, se presenta la formulación del presente PDSV 2023-2032, los principios, objetivos, metas, ejes estratégicos, programas y acciones, así como los indicadores, costos de implementación y fuentes de financiación, el plan de trabajo y las instancias de coordinación y seguimiento.

### **1.2. *Antecedentes y justificación***

Además de un adecuado contexto sobre la seguridad vial a nivel mundial y nacional, se destaca el análisis realizado a los resultados obtenidos a partir de la implementación del Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026, en adelante PDSV 2017-2026, en donde la ciudad es pionera en la lucha contra los fallecimientos y las lesiones ocasionadas por el tránsito, adoptando la Visión Cero. Uno de los aspectos a destacar de este plan es la formulación de un Plan de Seguridad Vial del Motociclista. De hecho, se menciona que con base en el seguimiento realizado en la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial al PDSV 2017-2026, con corte del cuarto trimestre de 2022 se avanzó con un 55 % acumulado de implementación.

Sin embargo, el principal impacto obtenido con el plan distrital anterior hace referencia a que entre el año 2017 al 2022 se salvaron 201 vidas. En 2022 la tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes fue de 6.79. Al comparar esta cifra con la tasa nacional de mortalidad para 2022 se tiene que el indicador de Bogotá es 56% menor al promedio nacional.

También, a través del PDSV 2017-2026 se creó e implementó el Programa de Gestión de la Velocidad en el Distrito, como una apuesta pionera y ambiciosa en el abordaje multivariable de este factor de riesgo.

Un aspecto importante en materia de articulación con otros actores fue la creación de la Red de Seguridad Vial que tiene como objetivo promover la colaboración interinstitucional mediante el intercambio, la visibilidad y la divulgación de las prácticas empresariales enfocadas en preservar la vida en las vías.

Otros resultados fueron la creación e implementación del Programa Plazoletas Bogotá, la elaboración de la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en Vías Urbanas, la instalación de cámaras de fotodetección, la transversalización de la visión cero en instrumentos de planeación, el desarrollo de lineamientos técnicos de seguridad vial, la puesta en marcha del Centro de orientación a víctimas de siniestros viales - ORVI (primero en Colombia y segundo en América Latina), entre otros.

Así mismo, se hace mención del Plan de Ordenamiento Territorial - POT (Decreto 555 de 2021) y la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, que incorporan criterios de seguridad vial orientados a la consolidación de un Sistema de Movilidad Seguro, que preserve la vida de las personas usuarias.

Luego de una presentación sobre la necesidad de actualizar el Plan Distrital de Seguridad Vial, se presenta la metodología adelantada en la formulación del nuevo instrumento de planeación, la cual siguió las fases que se presentan a continuación:

- Fase 1. Identificación y convocatoria de actores relevantes, con el fin de adelantar un proceso estratégico, participativo, plural y abierto a diferentes voces y perspectivas.
- Fase 2. Análisis del actual PDSV en contraste con el nuevo PNSV, cuyo objetivo fue hacer un balance y revisión de la actual estructura del PDSV 2017-2026 en contraste con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 que proporciona el nuevo marco de la política pública de Colombia en la materia.
- Fase 3. Ideación y concertación de acciones del nuevo PDSV 2023-2032.
- Fase 4. Consolidación de resultados, socialización y aprobación.

Aunque se evidencia que no siguieron los lineamientos de la *Guía Metodológica para la Elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial*, diseñada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las fases cumplen con los propósitos allí establecidos.

### 1.3. Diagnóstico

Efectivamente el diagnóstico, presenta un análisis histórico detallado sobre las víctimas fatales en periodo de tiempo que recoge información desde el año 2000 hasta el 2022. El análisis además recoge cifras por tipo de actor, por hora y día de la semana y por grupo etario y sexo, así como una matriz de colisión.

Lo anterior evidencia un adecuado análisis situacional, que además incluye la descripción de los efectos post pandemia, tales como aumento de la velocidad, incremento en el uso de motocicletas, que conllevó a un mayor número de motociclistas sin experiencia, frentes de obras de mediano y gran impacto.

1.4. Componente estratégico

En el componente estratégico se plantea un objetivo general y tres (3) objetivos a saber: i) infraestructura, vehículos y velocidad, ii) comportamiento, y iii) corresponsabilidad. De esta manera la estructura del plan es la siguiente:



Fuente: Elaboración SDM

Vale la pena indicar que las áreas de acción del enfoque de sistema seguro, se denominan ejes en este plan Distrital

A continuación, los comentarios sobre cada uno de los ejes:

- a. **Eje 1. Velocidades seguras:** Incluye la formulación e implementación del Plan de Gestión de Velocidad, así como medidas encaminadas al fortalecimiento del control de la velocidad. Una acción relevante, se refiere a Desarrollar un sistema de reporte de exceso de velocidad en articulación con el Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá – SIT-B.
- b. **Eje 2. Vehículos seguros:** Tiene previsto el desarrollo de acciones encaminadas a la implementación de requerimientos vehiculares y de elementos de protección, así como de incentivos y desincentivos a la circulación de vehículos de carga y paulatinamente a otras tipologías en el marco del ascenso tecnológico a vehículos más seguros en el Distrito.
- c. **Eje 3. Infraestructura vial segura:** Busca desarrollar auditorías e inspecciones de seguridad vial, además de acciones encaminadas al seguimiento y evaluación de medidas innovadoras de seguridad vial que involucren nuevos



- componentes, técnicas y materiales de infraestructura y señalización.
- d. **Eje 4. Cultura de movilidad segura:** Incorpora acciones de promoción de conocimientos prácticos en seguridad vial, el desarrollo de campañas masivas, estrategias pedagógicas y el desarrollo de lineamientos en seguridad vial para ambientes educativos.
  - e. **Eje 5. Cumplimiento de normas:** Recoge acciones como el uso de la estadística espacial en la planeación de las operaciones de control, el incremento de acciones de control, complementar todas las acciones de control en vía con pruebas de tamizaje aleatorias para el control de la embriaguez, implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales (IPAT electrónico),
  - f. **Eje 6. Atención y cuidado a víctimas de siniestros viales:** Incluye mejoras en la atención de las ambulancias a siniestros viales, clasificar los tipos de lesiones, capacitar en primer respondiente, fortalecer los protocolos para la atención a siniestros y los lineamientos y servicios para la atención a víctimas.
  - g. **Eje 7. Gobernanza:** Busca diseñar e implementar un Sistema de Alertas Tempranas para la toma de decisiones en materia de Seguridad Vial. Un aspecto importante para destacar es el enfoque de integración regional, ya que, en el área de acción de gobernanza, se plantea la meta: “Contribuir en un esquema de Gobernanza en el marco de la integración Regional”. Sin duda, la integración con otros municipios de la región genera un impacto positivo en la seguridad vial, especialmente en el ingreso y salida de la ciudad y en el transporte de los productos para la comercialización. Además, incluye la articulación con otros actores y la incorporación de la seguridad vial en normativa y/o en instrumentos de planeación de orden distrital.
  - h. **Eje 8. Gestión del conocimiento:** La acción principal consiste en mejorar la captura, caracterización y procesamiento de datos de siniestralidad vial en el Sistema de Movilidad, así como difundir la información de siniestralidad vial, adelantar investigaciones sobre los factores de riesgo y crear y actualizar la Biblioteca Técnica de Seguridad Vial

#### 1.5. Componente de seguimiento y evaluación

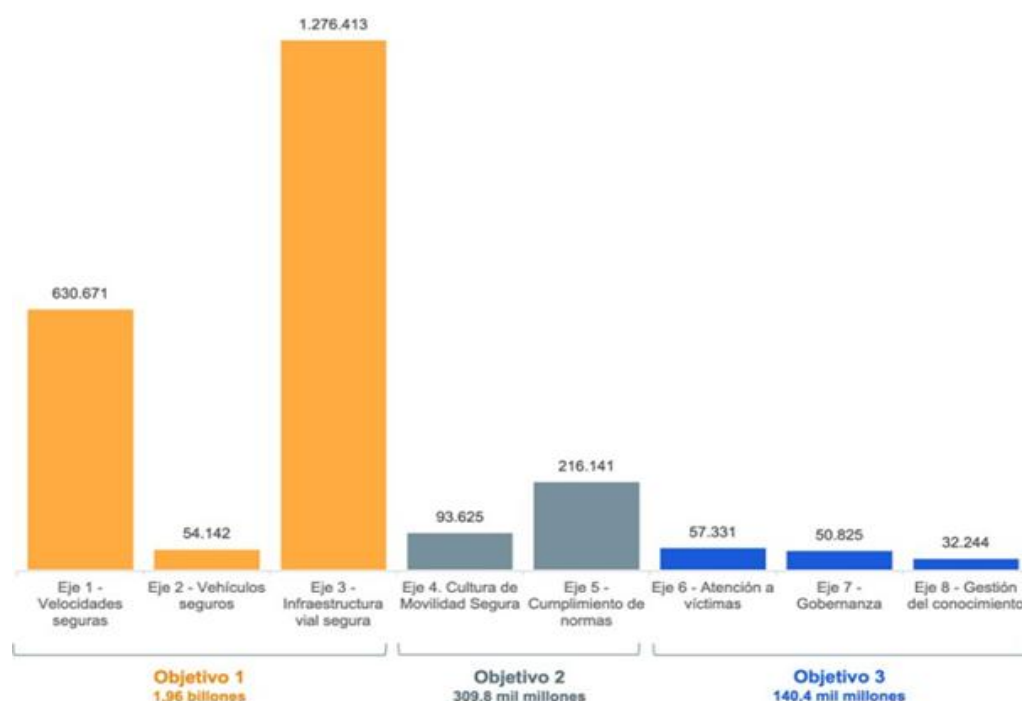
Incorpora indicadores de resultado intermedio y de producto, además de unos indicadores transversales e indicadores por eje estratégico. Estos indicadores cuentan con unidad de medida, línea base y metas.

El plan incluye un plan de acción y la estimación de costos y fuentes de financiación. Al respecto, los programas y las acciones que trata el PDSV 2023- 2032 se ejecutarán con los recursos de cada una de las entidades responsables de su implementación.

Como otras fuentes de financiación se mencionan las siguientes:

- ♣ Contribución de estacionamiento fuera de vía
- ♣ Aprovechamiento económico por PMTs
- ♣ Estampilla a favor del sistema de transporte público
- ♣ Impuesto a las transacciones de compraventa de taxis
- ♣ Cobro por vehículos afiliados empresas transportadoras (taxis)
- ♣ Reestructuración Impuesto de Vehículos
- ♣ Creación de un fondo o mecanismo innovador de financiación para seguridad vial.

Figura 20. Estructura de componente de seguimiento y evaluación (COP millones)



Fuente: Elaboración SDM, a partir de supuestos y consideraciones mencionadas

### 3. Conclusiones:

- a. El Plan Distrital de Seguridad Vial de Bogotá, se encuentra articulado con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 de manera óptima, haciendo las mismas apuestas estratégicas y enfatizando en el enfoque de sistema seguro y sus ocho (8) áreas de acción.
- b. Además de plantear un esquema claro de seguimiento y coordinación, determina las fuentes de financiación y la gestión de otros recursos. Así mismo, define de manera clara la articulación interinstitucional requerida para su implementación y seguimiento.
- c. Uno de los aspectos a resaltar consiste en la incorporación de acciones innovadoras y pertinentes a la realidad de la ciudad, así como el reconocimiento de los actores vulnerables.

- d. El Plan no parte de cero, sino que reconoce y fortalece los resultados obtenidos en la ciudad.

#### 4. Recomendaciones:

1. Teniendo en cuenta que la vigencia del plan es de diez (10) años en correspondencia con el principio de visión de largo plazo, se recomienda que, con el propósito de atender variaciones en los fenómenos o la necesidad de reorientación de acciones del plan, se incorpore en el acto administrativo la revisión y la posibilidad de ajuste del plan cada dos años.
2. A la luz del ejercicio de formulación del nuevo Plan de Desarrollo Territorial, es importante revisar la articulación de este Plan Distrital de Seguridad Vial, con las metas que en materia de seguridad vial allí se plantean para garantizar la articulación de las dos herramientas de planeación. Lo anterior, además debe verse reflejado en el nuevo Plan de Desarrollo mediante la financiación de acciones que ya se encuentren establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial.
3. Valdría la pena hacer un mayor énfasis en el enfoque territorial, teniendo en la división de la ciudad en 20 localidades, así como resaltar los enfoques diferencial y de género, ya que el documento si incorpora una mirada desde el enfoque de movilidad sostenible y segura, aun cuando este podría desarrollarse aún más.

**4. Con base, en el artículo 4º del Decreto 1430 de julio de 2022, la administración distrital de la ciudad de Bogotá D.C., expidió el Decreto Distrital No. 494 del 26 de octubre de 2023, mediante el cual adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023- 2032, y se derogó el decreto distrital hasta ese momento vigente en esta materia: el Decreto Distrital 813 de 2017 (Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026). Sírvase informar y soportar las razones por las cuales no se contempla aspectos específicos relacionados con acciones en materia de seguridad vial para los usuarios de motocicletas en la ciudad de Bogotá.**

#### **Respuesta:**

La ANSV no tiene la competencia para dar respuesta a lo planteado en el ítem anterior. Por tal motivo y teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se da traslado por competencia a la Secretaría Distrital de Movilidad.

**5. ¿Sírvese informar en qué año se implementó la política de Visión Cero? y cuáles fueron los resultados de esta?**

**Respuesta:**

En el año 2013, a través de la Ley 1682 de 2013 15, la seguridad es definida como una característica que debe estar presente en la infraestructura de transporte, de tal forma que la mencionada ley dispone que dicha infraestructura debe atender a criterios de seguridad y a la **visión de cero muertes en siniestros viales**.

En este mismo año, se da un avance en el país determinante en la materia; un primer logro: **la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)** como máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial. Al respecto, la Ley 1702 de 2013, crea esta entidad y le asigna como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en las vías del territorio nacional.

Esta ley incorpora disposiciones adicionales enmarcadas en el propósito de combatir la siniestralidad vial. Así, entre otros aspectos, regula el Comité Operativo como instancia de articulación y coordinación de acciones entre entidades del sector transporte, los consejos territoriales como ámbitos de concertación entre el nivel local y nacional, el Consejo Consultivo de Seguridad Vial como órgano propositivo, de debate y de alineación y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) como instancia encargada de diagnosticar, analizar e investigar políticas, planes y estrategias de seguridad vial.

Posteriormente, en el periodo 2015-17, el país define una estrategia enfocada en la reducción de la siniestralidad vial, a partir de acciones dirigidas a la educación y control en el cumplimiento de normas de tránsito, mecanismos de control de vehículos, auditorías de seguridad vial, control y sanción por parte de las autoridades de tránsito y tarifas de seguros de accidentes de tránsito acordes con la participación en las cifras de siniestralidad.

Así mismo, se reconoce los sistemas inteligentes de transporte como elementos necesarios para reducir la siniestralidad (DNP, 2015)

De igual forma, la Ley 769 de 2002, define accidentes de tránsito. Adicionalmente, dada la adopción del *enfoque Sistema Seguro*, así como el **enfoque visión cero**, el nuevo plan de seguridad vial 2022 – 2031, documento utiliza la expresión «**siniestro vial**» ya que esta refleja la concepción incorporada en dichos enfoques, reforzando la idea de que los eventos en las vías son prevenibles.

Ilustración 4. Áreas de acción para consolidar el enfoque Sistema Seguro en Colombia



Fuente: ANSV a partir de (OMS, 2017) e (Instituto de Recursos Mundiales, 2018).

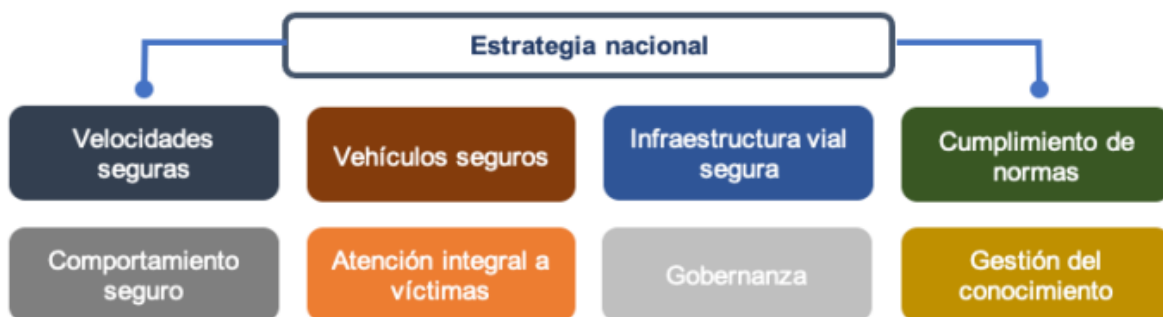
La adopción del enfoque Sistema Seguro refleja y fortalece el reconocimiento del valor de la vida y, por lo tanto, la importancia que tiene su protección para el desarrollo personal, familiar y de la sociedad.

Por lo anterior, el PNSV 2022 – 2031 se enmarca en el siguiente objetivo: Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial. En articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular, el objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la meta mundial: Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030.

Avanzar hacia el enfoque Sistema Seguro requiere la formulación y ejecución de acciones eficientes y de largo alcance, enfocadas en la protección de la vida de todos los actores viales y en la prevención de los siniestros viales desde la óptica multicausal. Para ello, el PNSV 2022 - 2031 enmarca dichas acciones en dos grandes estrategias, una nacional y una territorial.

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

Ilustración 5. Áreas de acción de la estrategia nacional del PNSV 2022 - 2031



Fuente: ANSV, 2022

Con la implantación en el territorio colombiano de la Estrategia de Sistema Seguro (PNSV 2022-2031) que se basa en la Estrategia de Visión Cero, la siniestralidad en los últimos años se ha venido contiendo 2023, ya el último año 2024 los resultados son evidentes, es la primera vez en 18 años que la cifra cede.



Gráfica 3. Cifras preliminares 2017-2024. ONSV (base: INMLCF)

## 6. ¿Sírvasse informar a cuánto asciende el parque de motocicletas en la ciudad de Bogotá a hoy?

Para dar respuesta a los ítems 6,7 y 8, es importante mencionar que según lo dispuesto en el Artículo 11, numeral 5 del Decreto 787 de 20151, la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través de la Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV, es la entidad encargada de 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 siniestralidad para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

Es del caso igualmente señalar que el Observatorio se alimenta de fuentes productoras de datos como el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT del Ministerio de Transporte, en donde se encuentran entre otros registros, el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito - RNAT que se alimenta del Informe Policial de Accidentes de Tránsito – IPAT, a partir del cual se genera la información estadística sobre siniestralidad vial, la cual se complementa con el análisis de otras fuentes primarias como el Sistema de Información de Desaparecidos y Cadáveres - SIRDEC y el Sistema de Información de Clínica Forense – SICLICO, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses



a partir el cual se obtiene el número de víctimas fatales y no fatales en siniestros de tránsito conocidas por el sistema médico forense colombiano.

En ese orden, si bien las funciones de la ANSV relacionadas con el manejo y gestión de información son desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, la ANSV no es la entidad productora de esta información.

**Precisado lo anterior, y de acuerdo con las competencias y el nivel de acceso del ONSV, procedemos a dar respuesta:**

***Respuesta:***

***A continuación, se detalla parque automotor activo matriculado en la ciudad de Bogotá.***

| Etiquetas de fila | Cantidad Vehiculos |
|-------------------|--------------------|
| Automovil         | 1.348.508          |
| Bus               | 17.080             |
| Buseta            | 2.986              |
| Camion            | 23.364             |
| Camioneta         | 500.416            |
| Campero           | 252.127            |
| Ciclomotor        | 352                |
| Cuadriciclo       | 381                |
| Cuatrimoto        | 2.457              |
| Microbus          | 8.617              |
| Motocarro         | 1.667              |
| Motocicleta       | 510.718            |
| Mototriciclo      | 119                |
| Sin Clase         | 2                  |
| Tractocamion      | 776                |
| Tricimoto         | 25                 |
| Volqueta          | 1.653              |
| Total general     | 2.671.248          |

Fuente: Registro Nacional de Automotores -RNA del RUNT

***7. ¿Sírvasse informar cuantos "usuarios de motocicletas" fallecieron y cuantos se lesionaron en la ciudad de Bogotá, durante el periodo 1 de enero al 31 de diciembre de 2024?***

***Respuesta:***

A continuación, se detallan las víctimas usuarios de motocicleta en siniestros viales para la ciudad de Bogotá D.C en el año 2024, los datos son preliminares con corte diciembre 31.

| CantRegistros<br>Etiquetas de fila | Etiquetas de columna |           |
|------------------------------------|----------------------|-----------|
|                                    | Lesionado            | Fallecido |
| Enero                              | 231                  | 20        |
| Febrero                            | 231                  | 30        |
| Abril                              | 254                  | 19        |
| Mayo                               | 220                  | 24        |
| Junio                              | 193                  | 26        |
| Julio                              | 231                  | 18        |
| Agosto                             | 234                  | 22        |
| Septiembre                         | 242                  | 26        |
| Octubre                            | 175                  | 28        |
| Noviembre                          | 116                  | 26        |
| Diciembre                          | 87                   | 31        |
| Total general                      | 2449                 | 297       |

Fuente: Bases SIRDEC y SICLICO del Instituto Nacional de Medicina Legal

8. *Sírvase informar de manera discriminada y porcentualmente la causa que originó bien el fallecimiento o la lesión de dichos usuarios, por ejemplo: por deterioro de la infraestructura vial, o por exceso de velocidad, o por no respetar las señales de tránsito, etc...*

**Respuesta:**

A continuación, se detalla las circunstancias o causas probables identificadas en los siniestros viales que generaron víctimas usuarios de motocicleta para el año 2024, para el cálculo de porcentaje se excluyen los registros sin información, los datos son preliminares con corte diciembre 31.

| Circunstancia                                | Lesionado | 2024  |           |       |
|--|-----------|-------|-----------|-------|
|  |           | %     | Fallecido | %     |
| De Motociclista O Ciclista                   | 819       | 34,3% |           | 0,0%  |
| Desobedecer Señales De Tránsito              | 209       | 8,8%  | 63        | 63,6% |
| Adelantar Cerrando                           | 248       | 10,4% |           | 0,0%  |
| Exceso De Velocidad                          | 185       | 7,8%  | 25        | 25,3% |
| Cambio De Carril Sin Indicación              | 169       | 7,1%  | 1         | 1,0%  |
| De Pasajero                                  | 161       | 6,7%  |           | 0,0%  |
| Cruzar Sin Observar                          | 121       | 5,1%  |           | 0,0%  |
| Aprovisionamiento Indebido                   | 69        | 2,9%  |           | 0,0%  |
| No Mantener Distancia De Seguridad           | 63        | 2,6%  | 1         | 1,0%  |
| Adelantar Invadiendo Carril De Seguridad     | 58        | 2,4%  | 1         | 1,0%  |
| Contravía                                    | 56        | 2,3%  |           | 0,0%  |
| Pasar Semáforo En Rojo                       | 32        | 1,3%  |           | 0,0%  |
| Adelantar Por La Derecha                     | 31        | 1,3%  |           | 0,0%  |
| Adelantar En Curva O Pendientes              | 27        | 1,1%  |           | 0,0%  |
| Embriaguez (Alcohólica Y No Alcohólica)      | 21        | 0,9%  | 2         | 2,0%  |
| No Respetar Prelación                        | 19        | 0,8%  |           | 0,0%  |
| Frenar Bruscamente                           | 17        | 0,7%  |           | 0,0%  |
| Cruzar En Diagonal                           | 14        | 0,6%  | 1         | 1,0%  |
| Adelantar En Zona Prohibida                  | 11        | 0,5%  |           | 0,0%  |
| Dejar Obstáculos En La Vía                   | 7         | 0,3%  |           | 0,0%  |
| Malas Condiciones De La Vía                  | 5         | 0,2%  | 2         | 2,0%  |
| Cruzar En Estado De Embriaguez               | 6         | 0,3%  |           | 0,0%  |
| Posibles Fallas Mecánicas                    | 5         | 0,2%  | 1         | 1,0%  |
| Carga Sobresaliente Sin Señales              | 3         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| Descender O Subir Del Vehículo En Vías       | 3         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| Reverso Imprudente                           | 3         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| No Hacer Uso De Señales Reflectivas          | 3         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| Cansancio / Dormido                          | 3         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| Enviar Mensajes De Texto                     | 3         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| Transitar Entre Vehículos                    | 1         | 0,0%  | 1         | 1,0%  |
| Vehículo Mal Estacionado                     | 1         | 0,0%  | 1         | 1,0%  |
| Transitar Uno Al Lado Del Otro               | 2         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| De Peatón                                    | 2         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| Falta De Mantenimiento Mecánico              | 2         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| Salir Por Delante De Un Vehículo             | 2         | 0,1%  |           | 0,0%  |
| Transitar Por Vías Prohibidas                | 1         | 0,0%  |           | 0,0%  |
| Jugar En La Vía                              | 1         | 0,0%  |           | 0,0%  |
| Falta De Precaución Por Niebla, Lluvia, etc. | 1         | 0,0%  |           | 0,0%  |
| Hablar Por Teléfono Sin Uso De Manos Libres  | 1         | 0,0%  |           | 0,0%  |
| Circular Por Calzadas O Carriles             | 1         | 0,0%  |           | 0,0%  |
| Transitar Por La Calzada                     | 1         | 0,0%  |           | 0,0%  |
| Sub Total Con Información                    | 2387      |       | 99        |       |
| Sin Información                              | 62        |       | 198       |       |
| Total general                                | 2449      |       | 297       |       |

Fuente: Bases SIRDEC y SICLICO del Instituto Nacional de Medicina Legal

9. **Sírvase remitirnos a la mayor brevedad posible el documento técnico denominado "Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, el cual hace parte integral del citado decreto distrital No. 494 de octubre 26 de 2023, en razón a que en la web de la Secretaría Jurídica Distrital no fue publicado como anexo de dicho acto administrativo, y tampoco logró ubicarse en la web de la Secretaría de Movilidad.**

**Respuesta:**

Se incluye como anexo el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032.

**10. *Sírvase informarnos si se han fijado o no políticas públicas de movilidad distritales específicamente para "usuarios de motos", que se encuentren a hoy vigentes, teniendo en cuenta que para otros actores vulnerables la administración distrital sí las ha establecido:***

- a) para peatones;***
- b) para los usuarios de bicicleta;***
- c) para movilidad motorizada de cero y bajas emisiones.***

**Respuesta:**

La ANSV no tiene la competencia para dar respuesta a lo planteado en el ítem anterior. Por tal motivo y teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se da traslado por competencia a la Secretaría Distrital de Movilidad.

**11. *Sírvase informarnos las acciones que a corto plazo adoptará para reducir el fallecimiento y lesionados de usuarios de motos en Bogotá, teniendo en cuenta que en los últimos 3 años (2021,2022 y 2023) las cifras de estos vienen en aumento, según la información tanto del Observatorio de Seguridad Vial – Agencia Nacional de Seguridad Vial, como del propio Observatorio de Movilidad Distrital de Bogotá.***

**Respuesta:**

La ANSV no tiene la competencia para dar respuesta a lo planteado en el ítem anterior. Por tal motivo y teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se da traslado por competencia a la Secretaría Distrital de Movilidad.

**12. *Sírvase informarnos si ya se reunió la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial Distrital para los fines relacionados con la implementación, ejecución y seguimiento al Plan Distrital de Seguridad Vial 2023- 2032, anexar actas, informes, entre otros.***

**Respuesta:**

Desde la línea de Regionalización de la Dirección de Coordinación Interinstitucional se acompañaron las correspondientes sesiones en el año 2024 de la siguiente manera:

- El día 18 de enero se acompañó la primera sesión del Comité Intersectorial de Seguridad Vial del año 2024 de manera virtual, donde se realizó a los compromisos plasmados en la última sesión del CISV del año 2023.
- El día 3 de mayo se acompañó de manera virtual la segunda sesión del Comité Intersectorial de Seguridad vial del Distrito, resaltando las acciones que se realizaron en el primer trimestre por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad y la socialización de la nueva oferta institucional por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la vigencia en curso. De igual manera, se realizó el seguimiento a compromisos anteriores así:

**13. *Sírvase informar, ¿qué entidades distritales, así como la dependencia (s) y funcionarios específicos, son los responsables de la implementación? del nuevo Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, contemplado en el Decreto Distrital 494 del 26 de octubre de 2023.***

**Respuesta:**

La ANSV no tiene la competencia para dar respuesta a lo planteado en el ítem anterior. Por tal motivo y teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, se da traslado por competencia a la Secretaría Distrital de Movilidad.

Con lo anterior, se da cabal respuesta a la solicitud planteada, quedando esta entidad a disposición para cualquier duda o consulta adicional que se presente.

Atentamente,

**MARIANTONIA TABARES PULGARÍN**  
Directora Agencia Nacional de Seguridad Vial

Copia: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co)

Anexo: Decreto\_494\_de\_2023\_Plan Distrital de Seguridad Vial.pdf

Aprobó:

Luis Yair Aguilar Rojas – Director de Coordinación Interinstitucional - ANSV  
William Mauricio Vallejo Caicedo – Director de Infraestructura y Vehículos - ANSV  
Darío Rincón Jaramillo – Director de Comportamiento - ANSV  
Darlyn Alejandra Dávila García – Directora ONSV - ANSV

Consolidó: Ana María Solarte Osorio – Contratista ANSV

Revisó: Maderley Pérez Penagos – Asesora 16 – 1020 Dirección General ANSV