Agencia Nacional de Seguridad Vial

20244000078081

Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No. 20244000078081

Bogotá D.C., 2024-09-09 15:41

Doctor
LIBARDO GARCÍA GUERRERO
Director
Área Metropolitana de Barranquilla
subtransporte@ambq.gov.co

ASUNTO: Respuesta a Radicado No. 20246600048072 del 28 de agosto de 2024.

Cordial saludo,

En atención a su solicitud radicada bajo el número 20246600048072 de fecha 28 de agosto de 2024, comedidamente nos permitimos dar respuesta en los siguientes términos.

En atención al interrogante 1:

El Plan Nacional de Seguridad Vial, fue adoptado mediante el Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, el cual puede ser consultado a través del enlace https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=191348. De igual manera el documento técnico de soporte del Plan Nacional de Seguridad Vial puede ser consultado en el enlace https://ansv.gov.co/sites/default/files/2023-08/22.08.30%20-%20Documento%20t%C3%A9cnico%20de%20soporte%20-%20PNSV.pdf

La respuesta a las preguntas 2, 4 y 5 se consolidaron con información suministrada por las diferentes Direcciones Técnicas de la Agencia Nacional de Seguridad vial, a saber.

En atención al interrogante 2 sobre Auditorías de Seguridad:

Por parte de la Dirección de DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y VEHÍCULOS – DIV:

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 segundaria 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.

Con esta finalidad, 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)",* por un valor total de Dos mil cuatrocientos setenta y un millones trescientos siete mil doscientos veinticuatro pesos m/cte ($2.471.307.224,00), donde se evaluaron 22000,1 km/calzada de vías primarias y secundarias.

Inversión Total: En la ciudad de Barranquilla se realizó levantamiento y codificación de atributos viales de las vías nacionales o red primaria y red vial secundaria de una longitud de 19,15 km/calzada y un (1) punto de información complementaria con una inversión aproximada de $ 1.541.575.

El interrogante 3 fue trasladado por competencia al Ministerio de Transporte con el Radicado No. 20244000076371 de fecha 03 de septiembre de 2024.

En atención al interrogante 4 sobre datos cartográficos de siniestralidad en el Área Metropolitana de Barranquilla, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial informa:

Es importante mencionar que según lo dispuesto en el Artículo 11, numeral 5 del Decreto 787 de 2015, "*Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)y se dictan otras disposiciones",* 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.

No obstante, vale la pena señalar que el Observatorio se alimenta de fuente 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. Es decir, la ANSV no es la entidad productora de esta información.

Una vez aclarado lo anterior, y de acuerdo con las competencias y el nivel de acceso del ONSV, se pone en su conocimiento que de acuerdo con la información obtenida a partir de la georreferenciación realizada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de los registros administrativos de necropsias asociadas a siniestros viales del sistema de información SIRDEC del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), se adjunta archivo formato Excel "*Fallecidos 2018-2024_6 ML Área Metropolitana Barranquilla.xlsx"* periodo 2018 - 2024*. (*para 2024 datos preliminares con corte junio/2024).

Es necesario aclarar que no todos los registros recibidos del INMLCF cuentan con información suficiente asociada al siniestro vial, especialmente si es en carretera, pues generalmente no incluye la codificación requerida en los campos de dirección, descripción u otros para poder realizar la ubicación geográfica de los hechos, por lo cual no es posible tener todas las cifras de ocurrencia.

En atención al interrogante 5 sobre Estudios caracterización, diagnóstico de transporte formal e informal de Barranquilla y su Área Metropolitana que se trasladó igualmente por competencia al Ministerio de Transporte mediante Radicado No. 20244000076371 de fecha 03 de septiembre de 2024, suministramos la siguiente información:

a. En cuanto a cifras de siniestralidad, teniendo en cuenta nuestras fuentes de información, no es posible diferenciar en las bases de datos eventos asociados a vehículos particulares que prestan servicio de transporte de pasajeros ya que en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) adoptado según Resolución 11268 de 2012, no están definidas estas particularidades.

   Para su conocimiento nos permitimos adjuntar información correspondiente a los comparendos impuestos en Barranquilla y municipios área metropolitana periodo 2021 a 2024 (corte junio) por la infracción causal D.12 *"Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito",* esta información se obtiene del Sistema de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito-SIMIT.

Cantidad Comparendos			Año			
Codigo Municipio	Municipio	Tipo Infractor	2021	2022	2023	2024
08001	BARRANQUILLA	Conductor	2186	2410	1032	807
08001	BARRANQUILLA	Motociclista	223	59	28	12
08001	BARRANQUILLA	Sin Información				1
08296	GALAPA	Conductor	1		4	1
08433	MALAMBO	Conductor	3		2	
08573	PUERTO COLOMBIA	Conductor	47	28	27	13
08758	SOLEDAD	Conductor	2	3	1	8

08758	SOLEDAD	Sin Información	1	1		
Total general			**2.463**	**2.501**	**1.094**	**842**

Fuente: Cálculos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial con base en datos del SIMIT

b. Adjuntamos información parque automotor activo por tipo de vehículo tipo de servicio matriculado en Barranquilla y municipios área metropolitana, esta información se obtiene del Registro Nacional de Automotores -RNA del RUNT.

Cantidad Vehiculos Parque Automotor		Municipio				
Tipo Vehiculo	Tipo Servicio Homologado	BARRANQUILLA	GALAPA	MALAMBO	PUERTO COLOMBIA	SOLEDAD
Motocicleta	Diplomático	4				
	Oficial	726	7	14	11	13
	Particular	30.557	101.698	25.679	23.705	36.100
Automovil	Diplomático	4				
	Oficial	61	2		1	1
	Particular	94.696	580	46	11.696	2.276
	Público	13.189	208		682	4.715
Camioneta	Diplomático	1				
	Oficial	304	4		10	33
	Particular	40.195	217	30	4.658	658
	Público	2.078	58	146	3.249	161
	Sin Información	2				
Campero	Diplomático	1				
	Oficial	103	1		1	5
	Particular	10.038	33	1	787	151
	Público	18			27	1
Camion	Oficial	55	2	3	5	2
	Particular	1.487	20	6	151	91
	Público	2.411	452	77	3.425	176
Bus	Oficial	1				
	Particular	45			6	14
	Público	4.892	115	29	220	101
Motocarro	Particular	343	4.056	853	3	56
Microbus	Oficial	12				

	Particular	236	1	1	26	20
	Público	1.393	15	1	423	196
Buseta	Oficial	3				
	Particular	31	1		5	11
	Público	1.136	7	2	74	57
Tractocamion	Oficial				2	
	Particular	27				4
	Público	648	19		196	54
	Sin Información	1				
Volqueta	Particular	111	3	1	9	8
	Público	432	26	8	295	32
Cuatrimoto	Oficial	1				
	Particular	228	48	3	129	28
Ciclomotor	Particular	13	74	98	27	
Mototriciclo	Particular	24	1			
Tricimoto	Particular		6			
Cuadriciclo	Particular	1	4			
Sin Clase	Particular	1				
Total general		**205.509**	**107.658**	**26.998**	**49.823**	**44.964**

Fuente: Cálculos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial con base en datos del RNA-RUNT

c. Teniendo en cuenta el Estudio de caracterización a la población de conductores de servicio público de transporte terrestre automotor, en los aspectos sociales, económicos, demográficos, laborales y de seguridad vial realizado por el Consorcio Infiteser en el marco del contrato 096-2022 con la ANSV , los invitamos a consultar los resultados correspondientes https://ansv.gov.co/es/node/11046 y el Perfil de los conductores de transporte público terrestre en Barranquilla (https://ansv.gov.co/es/node/10160)

d. Finalmente, la invitamos a consultar información adicional publicada en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (estadísticas, publicaciones, boletines estadísticos), en donde puede encontrar insumos adicionales a través nuestra página web https://ansv.gov.co/observatorio.

Adicionalmente, desde el Área de Movilidad Integral de la Dirección de Coordinación Interinstitucional se han adelantado los siguientes estudios y diagnósticos:

CONSULTORIA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y DE CARGA CONTRATO 105 DE 2022

La consultoría tuvo por objeto el "DISEÑO Y EJECUCIÓN DE LA METODOLOGÍA DE DIAGNÓSTICO INTEGRAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL TERRITORIO NACIONAL Y LA FORMULACIÓN, PRE-FACTIBILIDAD E IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS Y ACCIONES DE MEJORA." Lo anterior, para las siguientes modalidades:

- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera
- Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros (incluye los SITM y los SETP)
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial
- Servicio Público de Transporte de Carga

La consultoría constó de cinco (5) etapas con nueve (9) productos que se describen a continuación:

1. Documento de Metodología del diagnóstico
2. Documento de Experiencias (benchmarking)
3. Documento Captura de Información
4. Documento de Diagnóstico Integral de la Seguridad Vial en el Transporte Público
5. Guía metodológica para realizar el diagnóstico integral de la seguridad vial en el transporte público de pasajeros y de carga
6. Formulación y análisis de propuestas para el mejoramiento de la siniestralidad en el transporte público de pasajeros y de carga
7. Hoja de ruta general para el mejoramiento de la siniestralidad en el transporte público de pasajeros y de carga
8. Estudio de prefactibilidad de medidas específicas para el mejoramiento de la siniestralidad vial en el transporte público de pasajeros y de carga
9. Proyecto de anexo técnico

El objetivo de la consultoría era generar una metodología de diagnóstico integral de la seguridad vial para el transporte público que pudiera ser replicada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial u otra entidad para conocer cómo se encuentran las entidades territoriales en ese aspecto. De esta forma se planteó aplicarla en ciento veintiséis (126) entidades territoriales distribuidas en siete (7) categorías y de esta forma obtener el diagnóstico de la seguridad vial en estas:

1. Ciudad Capital
2. Área Metropolitana
3. Ciudad Aledaña a la capital
4. Ciudad Fronteriza
5. Nodos logísticos
6. Ciudades turísticas
7. Municipios alejados

Esta focalización se hizo para tener un enfoque más transversal de todos los tipos de Entidades Territoriales donde la dinámica local pudiera impactar en la seguridad vial del transporte público. Para esto la consultoría debía recabar información primaria y secundaria en los municipios focalizados de acuerdo con la metodología planteada en el producto 1, teniendo en cuenta los indicadores planteados, siguiendo la ruta del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 y sus ocho (8) áreas de acción.

Con la metodología aplicada y teniendo el diagnóstico de la seguridad vial del transporte público de pasajeros y de carga, la consultoría entregó una guía para la aplicación de la metodología con las cual las entidades territoriales o cualquiera que tuviera acceso a esta, pudiera evaluar cómo se encuentra la seguridad vial del transporte público y si las medidas implementadas si estaban dando resultados positivos.

A partir del diagnóstico el consultor entregó cinco (5) estrategias con 24 acciones para mejorar la seguridad vial con su respectiva hoja de ruta correspondiente a los Productos 6 y 7. Una vez revisadas las acciones, se priorización catorce, las cuáles fueron expuestas al Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y a las otras áreas técnicas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para llevar su desarrollo a nivel de prefactibilidad, correspondiente al producto 8 de la consultoría.

Por último, la consultoría entregó el anexo técnico para el desarrollo de las estrategias y acciones priorizadas, ya sea a través de una nueva consultoría o a través del personal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en colaboración con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte. Este anexo incluye la descripción de la necesidad, el objeto, el alcance, las especificaciones técnicas, el personal mínimo requerido, el presupuesto y los productos mínimos.

RESULTADOS BARRANQUILLA Y ÁREA METROPLITANA CONSULTORIA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y DE CARGA CONTRATO 105 DE 2022

Para la ciudad de Barranquilla, en cuanto al diagnóstico del transporte público de pasajeros y de carga se encontró que para el periodo comprendido entre el 2017 y el 2021 murieron en total 151 personas en siniestros viales donde se encontraba involucrado un vehículo de transporte público, de cuales el 40% está asociado al transporte de carga. Es importante mencionar que, para este mismo periodo los vehículos de transporte público estuvieron involucrados en 31% del total de fallecidos por siniestros viales en esta Entidad Territorial. En temas de siniestralidad vial con fallecido para el transporte público de esta Entidad Territorial, el usuario que se ve más afectado es el peatón con el 44%.

Ahora bien, en cuanto a infracciones, Barranquilla ocupa el segundo lugar de las treinta (30) ciudades capitales incluidas en la consultoría (Bogotá no está incluida), asociadas al transporte público de pasajeros y de carga, siendo el transporte público de pasajeros la que mayor número de infracciones registra.

En cuanto al análisis de riesgos de la metodología para el consolidado del transporte público de pasajeros y de carga, este se encuentra en un riesgo medio que para el caso está definido como que debe ser corregido o en su defecto reducir el riesgo si el costo de tratamiento es moderado. Para las categorías de transporte público de carga, masivo, colectivo, carretero y taxi este riesgo pasa a ser alto por lo que se debe corregir o reducir el riesgo significativamente a un alto costo. Por lo tanto, se requiere poner especial atención a la mitigación de factores de riesgo de las modalidades especial e individual (taxi), en relación con el peatón como actor vial más afectado.

Para la gestión de los riesgos se debe tener en cuenta a los conductores de transporte público como un actor clave dentro de los grupos a intervenir pues denotan potencial frente al cumplimiento de la norma y participan de forma activa en las estrategias de seguridad vial y a la ciudad de Barranquilla y su secretaría de tránsito como actor movilizador de dichas estrategias. Aquí las empresas entran como actor colaborador para la implementación de las estrategias de seguridad vial por lo que se debe buscar que este aumente su responsabilidad en las acciones de control y cumplimiento de normas.

Particularmente, se identificó la necesidad de la Entidad Territorial de **mejorar la infraestructura** vial bajo el marco del área de acción de infraestructura segura pues el mal estado de esta influye en los tiempos logísticos de los viajes y pueden generar comportamientos inseguros e incumplimiento de la norma por excesos de velocidad para garantizar los horarios definidos.

Asimismo, para el transporte de carga, se identificó la necesidad de **capacitaciones y sensibilizaciones para el cumplimiento de la norma y reducción de excesos de velocidad**.

Adicional a lo anterior, se identificó la necesidad de **fortalecer la respuesta frente a un siniestro vial** y la **capacitación de conductores como primer respondiente.**

SOLEDAD

Para el municipio de Soledad, en cuanto al diagnóstico del transporte público de pasajeros y de carga se encontró que para el periodo comprendido entre el 2017 y el 2021 murieron en total 38 personas en siniestros viales donde se encontraba involucrado un vehículo de transporte público, de cuales el 47% está asociado al transporte de carga. Es importante mencionar que, para este mismo periodo los vehículos de transporte público estuvieron involucrados en 35% del total de fallecidos por siniestros viales en este municipio. En temas de siniestralidad vial con fallecido para el transporte público de esta Entidad Territorial, el usuario que se ve más afectado es el motociclista con el 58%.

En cuanto al análisis de riesgos de la metodología para las categorías de transporte público de carga, masivo, colectivo, carretero y taxi, estas tienen este riesgo en medio por lo que se debe que debe ser corregido o en su defecto reducir el riesgo si el costo de tratamiento es moderado. Por lo anterior se

requiere poner especial atención a la mitigación de factores de riesgo particularmente de la modalidad carga, en relación con el usuario de motocicleta.

Ahora bien, de acuerdo con las problemáticas encontradas se identificó la necesidad de realizar un **trabajo coordinado entre las empresas y el municipio de Soledad**, para desarrollar estrategias que permitan disminuir las conductas riesgosas por parte de conductores, así como el establecimiento de horarios laborales enmarcados en los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Adicional a lo anterior, se identifica la necesidad de realizar **planes de mejora a nivel de infraestructura vial** y de **hacer campañas de promoción que incentiven comportamientos seguros y seguimiento al manejo de velocidades.**

GALAPA

Para el municipio de Galapa, en cuanto al diagnóstico del transporte público de pasajeros y de carga se encontró que para el periodo comprendido entre el 2017 y el 2021 murieron en total 10 personas en siniestros viales donde se encontraba involucrado un vehículo de transporte público, de cuales el **70%** está asociado al **transporte de carga**. Es importante mencionar que, para este mismo periodo los vehículos de transporte público estuvieron involucrados en 32% del total de fallecidos por siniestros viales en este municipio. En temas de siniestralidad vial con fallecido para el transporte público de esta Entidad Territorial, el usuario que se ve más afectado es el peatón con el 40%.

En cuanto al análisis de riesgos de la metodología para el consolidado del transporte público de pasajeros y de carga, este se encuentra en un riesgo medio que para el caso está definido como que debe ser corregido o en su defecto reducir el riesgo si el costo de tratamiento es moderado. Para la categoría de transporte público de carga el riesgo es intolerable por lo que debe ser corregido, incluso a un alto costo y para la categoría de transporte individual taxi el riesgo es alto por lo que se debe corregir o reducir el riesgo significativamente a un alto costo. Aunado a lo anterior, se requiere poner especial atención a la mitigación de factores de riesgo de las modalidades carga e individual (taxi), en relación con el peatón.

Ahora bien, de acuerdo con las problemáticas encontradas se identificó la necesidad de realizar un **trabajo articulado entre las empresas y Galapa**, para desarrollar estrategias que permitan disminuir las conductas riesgosas por parte de conductores. Además, se identifica la necesidad de realizar **planes de mejora a nivel de infraestructura vial** y de **hacer campañas de promoción que incentiven comportamientos seguros y seguimiento al manejo de velocidades.**

PUERTO COLOMBIA

Para el municipio de Puerto Colombia, en cuanto al diagnóstico del transporte público de pasajeros y de carga se encontró que para el periodo comprendido entre el 2017 y el 2021 murieron en total 4 personas en siniestros viales donde se encontraba involucrado un vehículo de transporte público, de cuales **el 50%**

está asociado al **transporte individual taxi**. Es importante mencionar que, para este mismo periodo los vehículos de transporte público estuvieron involucrados en 14% del total de fallecidos por siniestros viales en este municipio. En temas de siniestralidad vial con fallecido para el transporte público de esta Entidad Territorial, el usuario que se ve más afectado es el usuario del taxi con el 50%.

En cuanto al análisis de riesgos de la metodología para la categoría de transporte público individual taxi el riesgo es alto por lo que se debe corregir o reducir el riesgo significativamente a un alto costo. Aunado a lo anterior, se requiere poner especial atención a la mitigación de factores de riesgo de las modalidades de carga, en relación con el usuario de individual (taxi). En cuanto a velocidad, en temas de control se debe prestar atención al transporte de carga, debido a que es el que más excede los límites de acuerdo con las mediciones hechas en campo por la consultoría.

Ahora bien, de acuerdo con las problemáticas encontradas se identificó la necesidad de realizar un **trabajo articulado entre las empresas y el Municipio de Puerto Colombia**, para desarrollar estrategias que permitan disminuir las conductas riesgosas por parte de conductores. Además, se identifica la necesidad de realizar **planes de mejora a nivel de infraestructura vial** y de **hacer campañas de promoción que incentiven comportamientos seguros y seguimiento al manejo de velocidades.**

MALAMBO

Para el municipio de Malambo, en cuanto al diagnóstico del transporte público de pasajeros y de carga se encontró que para el periodo comprendido entre el 2017 y el 2021 murieron en total 28 personas en siniestros viales donde se encontraba involucrado un vehículo de transporte público, de cuales **el 39%** está asociado al **masivo, colectivo y carretero**. Es importante mencionar que, para este mismo periodo los vehículos de transporte público estuvieron involucrados en 43% del total de fallecidos por siniestros viales en este municipio. En temas de siniestralidad vial con fallecido para el transporte público de esta Entidad Territorial, el usuario que se ve más afectado es el motociclista con el 64%.

En cuanto al análisis de riesgos de la metodología para el consolidado del transporte público de pasajeros y de carga, este se encuentra en un riesgo alto por lo que se debe corregir o reducir el riesgo significativamente a un alto costo. Para las categorías de transporte público de carga, masivo, colectivo, carretero y especial este riesgo también es alto. Por lo tanto, se requiere poner especial atención a la mitigación de factores de riesgo de las modalidades especial, carga, carretero y colectivo, en relación con el usuario de motocicleta. En cuanto a velocidad, en temas de control se debe prestar atención al transporte especial, debido a que es el que más excede los límites de acuerdo con las mediciones hechas en campo por la consultoría.

Ahora bien, de acuerdo con las problemáticas encontradas se identificó la necesidad de realizar un **trabajo articulado entre las empresas y el Municipio de Malambo**, para desarrollar estrategias que permitan disminuir las conductas riesgosas por parte de conductores. Además, se identifica la necesidad de realizar **planes de mejora a nivel de infraestructura vial** y de **hacer campañas de promoción que incentiven comportamientos seguros y seguimiento al manejo de velocidades.**

Los resultados de dichos estudios adelantados en la ciudad de Barranquilla y su área metropolitana pueden ser consultados en el enlace Resultados Barranquilla y su Área Metropolitana

En estos términos se atiende su petición de forma clara, amplia y de fondo. Cualquier inquietud adicional puede dirigirla al correo electrónico correspondenciaansv@ansv.gov.co.

Atentamente,

LUIS YAIR AGUILAR ROJAS
Firmado digitalmente por LUIS YAIR AGUILAR ROJAS

LUIS YAIR AGUILAR ROJAS
Director de Coordinación Interinstitucional
Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV

Anexos: Archivo formato Excel “Fallecidos 2018-2024_6 ML Área Metropolitana Barranquilla.xlsx” periodo 2018 - 2024.

Proyectó: Jenyfer Bernal – DCI
Proyectó: Carolina Franky Martínez - DIV
Proyectó: Asdrúbal Torres Triana - ONSV
Proyectó: Paula Andrea Bonilla – Movilidad Integral DCI

Revisó: Cesar Salcedo – Contratista DCI
Revisó: Andrea V. Castaño Moreno Contratista DCI
Andrea Castaño Moreno
Firmado digitalmente por Andrea Castaño Moreno