Agencia Nacional de Seguridad Vial

RESOLUCIÓN 966 DE 2024

(28 DE NOVIEMBRE DE 2024)

"Justificación de contratación bajo la modalidad de contratación directa (artículo 2.2.1.2.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015" El municipio de Guadalajara de Buga (Valle del Cauca)"

LA DIRECTORA GENERAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
VIAL

En ejercicio de las facultades conferidas por la ley, en especial la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 del 2007, el Decreto No. 1082 de 2015, el Decreto No. 1207 del 18 de julio de 2023, y,

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 2 de la Constitución Política establece que: *"Son fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución" adicional a ello, el estado velara por ejecutar las diferentes políticas y acciones encaminadas a mejorar la seguridad vial de todo el territorio nacional".*

Que igualmente el artículo 113 de la Constitución Política preceptúa que *"Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para el cumplimiento de sus fines".* En efecto, el artículo 209 de la ibidem, inciso 2°, determina que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado, mandatos que nos llevan a generar sinergias que permitan una articulación efectiva y eficiente en el desarrollo de la función pública; lo anterior, con el ánimo de generar bienestar y calidad de vida de todos los habitantes del territorio colombiano.

Que el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia establece:

> "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con base en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones".

Que así mismo, el artículo 288 constitucional instituye los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad, los cuales, en atención a lo establecido en el artículo 5 de la Ley 489 de 1998, *"deben ser observados en el señalamiento de las competencias propias de los organismos y entidades de la Rama Ejecutiva y en el ejercicio de los servidores públicos*".

Que, a su turno, el Artículo 4° de la Ley 489 de 1998 señala que la función administrativa del Estado busca la satisfacción de todas las necesidades de los habitantes, de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política. Los organismos, entidades y personas encargadas de manera permanente o transitoria, del ejercicio de funciones administrativas, deben ejercerlas consultando el interés general.

Que el artículo 6° de la precitada Ley 489 de 1998 establece:

> "En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares".

Que, el inciso primero del artículo 95 ibidem, establece que:

> "Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos (…)".

Que, la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, fue creada por la Ley 1702 de 2013, y es una Unidad Administrativa Especial de Carácter Descentralizado, del Orden Nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte. De conformidad con el artículo 2° de la misma Ley es:

> "(…) la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito."

Que, el Artículo 5 de la Ley 1702 de 2013 define:

> "(…) **Seguridad Vial**. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes [sic] de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

> **Plan Nacional de Seguridad Vial**. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad [sic] y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios,
>
> de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial. (…)"

Que, el Artículo 9 de la Ley 1702 de 2013 establece como una de las funciones de la ANSV:

> "(…) 1.5. Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial (…)".

Que, con la expedición del Decreto 787 de 2015 [(1)] se da un paso transcendental en la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Este decreto busca coordinar los esfuerzos de organismos y entidades, tanto públicas como privadas, comprometidas con la seguridad vial y la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial

Que, la Organización de las Naciones Unidas, mediante la resolución A/RES/74/299 del 31 de agosto de 2020 sobre el mejoramiento de la seguridad vial mundial, y basándose en la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. En esta resolución, se estableció como objetivo reducir las muertes y lesiones en las carreteras en un 50%.

Que, adicionalmente, mediante la resolución A/RES/74/299 del 31 de agosto de 2020, la Organización Mundial de la Salud insta a los países miembros a adoptar el Enfoque de Sistema Seguro y la estrategia de Visión Cero, basados en evidencia y respaldados por datos. Estas iniciativas sostienen que los "accidentes" viales no son eventos aleatorios, sino el resultado de fallos en alguna de las partes del sistema de movilidad segura. Por lo tanto, al ser eventos previsibles y evitables, se les debe denominar siniestros viales.

[(1)] *"Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.".*

Que, por medio del Decreto 1430 de 2022 [(2)] se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 y en su Anexo se expresa:

> "(…) Mediante el PNSV 2022 - 2031, el Gobierno nacional adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, lo cual le permitirá a Colombia avanzar hacia un modelo que centra sus esfuerzos en el cuidado del ser humano.
>
> Con la adopción de este enfoque, la seguridad vial tendrá como premisa principal que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Por lo anterior, la planeación e implementación de planes, programas y proyectos en la materia tendrán en consideración que:
>
> - El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, la vida y la integridad humana constituyen un precio inadmisible por dichos errores.
> - El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior, soportan la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes con el ser humano.
> - La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general. Es determinante involucrar a todos los corresponsables a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía.
> - La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva.
> - La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales (…)".

Que, el PNSV 2022 - 2031 estipula ocho (8) áreas de acción enfocadas en reducir los fallecimientos en las vías, siguiendo el enfoque de Sistema Seguro y todos sus preceptos, en las cuales el Gobierno nacional trabajará durante el mencionado decenio.

Que las áreas de acción son: i) Velocidades seguras, ii) Vehículos seguros, **iii) Infraestructura vial segura**, iv) Comportamiento seguro en los actores viales, v) Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial (Vigilancia y control), vi) Atención integral a víctimas de siniestros viales, vii) Gobernanza y viii) Gestión del conocimiento.

Que, el PNSV 2022 - 2031, en su área de acción número tres, denominada

---

[(2)] Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231".

"Infraestructura vial segura", plantea el siguiente objetivo, con el propósito de mitigar las problemáticas de seguridad vial en la infraestructura, abarcando vías interurbanas, rurales y urbanas:

- **Objetivo general 2.** Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad.
- **Objetivo específico 2.1**: Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos.
- **Descripción de la acción:** 2.1.1 Implementar intervenciones de seguridad vial en sitios críticos de siniestralidad.

Que la ANSV implementará un programa de intervenciones en seguridad vial mediante la mejora de la infraestructura en sitios críticos de siniestralidad en vías urbanas e interurbanas. Este programa contempla la integración de diversas medidas, adaptadas a las necesidades específicas de cada área de intervención, incluyendo mejoras en infraestructura, control, educación, sensibilización, socialización y comunicaciones. Se pondrá especial énfasis en la movilidad segura de peatones, motociclistas y, en general, de los actores más vulnerables en el entorno vial.

Que, el Artículo 2 de la Ley 2251 de 2022 [(3)] instaura que:

> "Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:
>
> a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes [sic] de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes [sic] mortales y reducir el número de lesiones graves.
>
> b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo con su participación en el sistema: los planificadores y

[(3)] Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban.

> responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.
>
> c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).
>
> d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma".

Que, la infraestructura vial del país se divide en el **Sistema Nacional de Carreteras** o red vial nacional (interurbanas o rurales) y las que se pueden definir como vías urbanas. Las vías del Sistema Nacional de Carreteras o red vial nacional, denominadas: arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden; pueden estar a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales o los municipios. Entre tanto, las vías urbanas son administradas por los 1.102 municipios del país.

Que, las vías de la red vial nacional cuentan con 206.627 km de longitud, de los cuales 19.206 km corresponden a la red vial de primer orden, 45.137 km a la red de segundo orden y 142.284 km a la red de tercer orden (Ministerio de Transporte, 2020).

Que, en Colombia, según el historial de víctimas fallecidas y lesionadas en siniestros de tránsito, valoradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses y publicado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV (4), se registraron 32.235 lesionados y 8.469 muertos para el año 2022. Estas cifras aumentaron a 33.107 lesionados y 8.546 muertos para el 2023.

Actor vial	Lesionados		Muertos	
	2022	2023	2022	2023
Peatón	5.665	5.714	1.866	1.819
Usuario de bicicleta	2.297	2.169	465	462
Usuario de moto	19.055	19.992	5.051	5.291
Usuario de otros	114	112	65	49
Usuario de V. Individual	2.989	2.992	646	605
Usuario T. Carga	168	215	222	201
Usuario T. Pasajeros	1.943	1.910	143	119
Sin información	4	3	11	-
Total	**32.235**	**33.107**	**8.469**	**8.546**

Fuente: Histórico de víctimas, publicado por el ONSV, consultado el 29 de mayo de 2024.
[1] https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas

Que, como se evidenció en las cifras mencionadas, tanto la red vial nacional (interurbana o rural) como las vías urbanas presentan desafíos que dificultan la reducción en las cifras de actores viales lesionados y fallecidos en siniestros viales; es necesario identificar estos retos para formular alternativas de solución de manera eficiente.

Que, acorde con las funciones establecidas para LA ANSV en la Ley 1702 de 2013, las áreas de acción y objetivos propuestos en el PNSV 2022-2031, y en aras de mitigar el riesgo en sectores críticos de siniestralidad; la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través de la Dirección de Infraestructura y Vehículos - DIV para los puntos, tramos y/o sectores priorizados de acuerdo con la metodología establecida por la entidad, diseñará y/o ejecutará estrategias y acciones dirigidas a mejorar la infraestructura en materia de seguridad vial.

Que, por tanto, se propone un convenio para que LA ANSV como máxima autoridad en la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial a nivel nacional brinde apoyo y asesoría técnica al **MUNICIPIO DE GUADALAJARA DE BUGA-VALLE DEL CAUCA.** Esto permitirá desarrollar programas enmarcados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, contribuyendo a prevenir, reducir y mitigar la siniestralidad en los puntos, tramos y/o sectores críticos de la red vial, no concesionada ni a concesionar, bajo la jurisdicción del ente territorial, responsable de su administración, operación y mantenimiento. En consecuencia, dicho ente territorial cooperará e impulsará con la ANSV la implementación de medidas integrales de seguridad vial en los sitios priorizados por la ANSV.

Que de acuerdo con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, justifica el presente convenio interadministrativo, mediante el presente acto administrativo motivado.

Que, mediante memorando No. 20243000032563 de fecha 26 de noviembre de 2024, la Dirección de Infraestructura y Vehículos solicitaron al Grupo de Gestión Contractual la presente contratación, justificando la necesidad de esta.

Que, mediante Decreto No. 1207 del 18 de julio de 2023 y acta de posesión del 01 de agosto de 2023, se nombró en el empleo de Director General Código 0015 Grado 28 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, a la servidora pública **MARIANTONIA TABARES PULGARÍN**, identificado (a) con cédula de ciudadanía No. 1.214.727.577.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Justificar la contratación que a continuación se señala, por la modalidad de contratación directa, de acuerdo con el siguiente detalle:

CAUSAL QUE SE INVOCA	El régimen jurídico aplicable a la presente necesidad y al convenio que se derive, será el consagrado en el Artículo 95 de la Ley 489 de 1998.
OBJETO	"AUNAR ESFUERZOS ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV Y **EL MUNICIPIO DE GUADALAJARA DE BUGA** CON EL FIN DE IMPLEMENTAR PROGRAMAS TENDIENTES A MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN LOS PUNTOS, TRAMOS Y SECTORES CRÍTICOS DE SINIESTRALIDAD PRIORIZADOS EN LA RED VIAL NO CONCESIONADA A CARGO DEL **MUNICIPIO DE GUADALAJARA DE BUGA** Y FAVORECER LA MITIGACIÓN DE RIESGOS PARA PROTEGER LOS ACTORES VIALES MÁS VULNERABLES"
PRESUPUESTO PARA LA CONTRATACIÓN	Este convenio no genera erogación presupuestal, ni obligaciones pecuniarias para ninguna de las partes intervinientes.
LUGAR DE CONSULTA DE LOS ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS	Los documentos y estudios previos del presente proceso podrán ser consultados en la Agencia Nacional de Seguridad Vial ubicada en la Avenida La Esperanza Calle 24 No. 62 – 49 Complejo Empresarial Estación 2 - Piso 9, así como en la plataforma SECOP II.

ARTÍCULO SEGUNDO. En cumplimiento de lo establecido en la Ley 850 de 003 y en el artículo 66 de la Ley 80 de 1993, las veedurías ciudadanas podrán ejercer control social sobre el presente proceso de contratación.

ARTÍCULO TERCERO. El presente documento de justificación se rige a partir de la fecha de su expedición.

Dada en Bogotá D.C, a los veintiocho (28) días del mes de noviembre de dos mil veinticuatro (2024).

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

MARIANTONIA TABARES PULGARIN
Firmado digitalmente por MARIANTONIA TABARES PULGARIN

MARIANTONIA TABARES PULGARÍN
Directora General

Proyectó: Luis Felipe Agudelo– Abogado Contratista
Revisó: Juan Felipe Vera Tarazona -. Abogado Contratista
Aprobó: Magali del Socorro Rosero Ortiz Asesora Código 1020 - Grado 16 de la Dirección General, con funciones de Coordinación del Grupo de Gestión Contractual Agencia Nacional de Seguridad Vial.