FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS No. 24 DE 2024

PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES DE ASESORÍA JURÍDICA ESPECIALIZADA EN TEMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE A LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS, EN CUMPLIMIENTO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA ASIGNADA.

INFORME DE ACTIVIDADES No. 7
SEPTIEMBRE DE 2024

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

INFORME DE ACTIVIDADES No. 7
SEPTIEMBRE DE 2024
IDEAMOS CONSULTORES S.A.S.

De conformidad con las obligaciones pactadas a cargo de Ideamos Consultores S.A.S., a través del contrato de prestación de servicio No. 24 de 2024, a continuación, presentamos el informe de actividades desarrolladas durante el mes de marzo:

- **OBLIGACIÓN 1:**

Realizar capacitaciones a las autoridades de tránsito y transporte territoriales, sobre normatividad vigente en materia de tránsito, tantas como se requieran durante la ejecución del contrato. EL CONTRATISTA deberá asistir de manera presencial, bajo su costo, mínimo a cinco (5) de estas, previa coordinación con el supervisor(a) designado(a).

✓ CAPACITACIONES:

Tabla 1. Datos de capacitaciones realizadas

Modalidad	Lugar	Fecha	Asunto	Soporte
Virtual	Microsoft Teams	23-09-24	Capacitación a los municipios de El Pital – Huila y Chiriguaná – César, sobre Autoridades territoriales de tránsito y transporte para ejercer control y vigilancia "Ley 2197 de 2022".	Anexo 1.16

Fuente: Elaboración propia

- **OBLIGACIÓN 2:**

Brindar orientación sobre los temas de tránsito y transporte terrestre a las autoridades de tránsito, que se requieran durante la ejecución del contrato, mínimo cinco (5) deberán ser en reunión presencial, bajo su costo, previa coordinación con el supervisor(a) designado(a).

✓ ORIENTACIONES:

Tabla 2. Datos sobre orientaciones temas de tránsito y transporte a AT

Fecha solicitud	Solicitud	Fecha respuesta	Gestión	Soporte
16-09-24	Asesoría a la secretaria del OT departamental del Putumayo por situación con agentes de tránsito y transporte.	16-09-24	Se brindó la asesoría solicitada por mensaje vía WhatsApp.	Anexo 2.79
16-09-24	Asesoría a la Inspectora de Policía con funciones del municipio de Güepsa Santander, sobre la	16-09-24	Se brindó la asesoría solicitada por llamada telefónica.	Anexo 2.80

17-09-24	aplicación de la Ley 2197 de 2022 y cómo ejercer control operativo. Asesoría y Apoyo al OT de Popayán en relación con el reporte oportuno de infracciones al SIMIT.	17-09-24	Se brindó la asesoría solicitada por mensaje vía WhatsApp	Anexo 2.81
23-09-24	Asesoría al secretario de movilidad de San Gil, sobre el proceso coactivo.	23-09-24	Se brindó la asesoría solicitada por mensaje vía WhatsApp	Anexo 2.82
09-24	Asesoría y acompañamiento a la inspectora de Cácota - Norte de Santander, sobre funciones de tránsito y transporte de la inspección de policía y creación de organismos de tránsito y transporte	09-24	Se brindó la asesoría presencial	Anexo 2.83

Fuente: Elaboración propia

- **OBLIGACIÓN 3:**

Participar en las reuniones a las que sea convocada por parte de la Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional Simit, a través de la supervisión del contrato.

Observación: Durante el mes de septiembre, no se presentó ninguna solicitud para participar en reuniones que convocara la Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional Simit, a través de la supervisión del contrato.

- **OBLIGACIÓN 4:**

Emitir los conceptos jurídicos y técnicos que le sean solicitados de forma verbal y/o escrita en relación con la aplicación de las normas de tránsito que deban ser parametrizadas en el sistema Simit.

Observación: Durante el mes de septiembre, no se recibió ninguna solicitud para emitir conceptos jurídicos y técnicos, relacionados con la aplicación de las normas de tránsito que deban ser parametrizadas en el sistema SIMIT.

- **OBLIGACIÓN 5:**

Emitir por escrito los conceptos jurídicos y técnicos que le sean solicitados por la Federación Colombiana de Municipios, en cumplimiento de la función pública asignada, en los temas relacionados con el tránsito y transporte.

✓ CONCEPTOS:

Tabla 3. Datos de conceptos jurídicos y técnicos solicitados por la FCM

Fecha solicitud	Solicitud	Fecha respuesta	Gestión	Soporte
03-09-24	Consulta del municipio de Guayabetal – Cundinamarca sobre servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.	27-09-24	Se remitió elaboración de concepto sobre consulta realizada.	Anexos 5.16, 5.16.1 y 5.16.2

Fuente: Elaboración propia

- **OBLIGACIÓN 6:**

Participar y recomendar al Comité de Representación del Capitulo Técnico de Autoridades de Tránsito, Transporte y Movilidad de la Federación Colombiana de Municipios, cuando este así lo requiera.

Observación: Durante el mes de septiembre, no se presentó ninguna solicitud para realizar recomendaciones y/o participar en el Comité de Representación del Capitulo Técnico de Autoridades de Tránsito, Transporte y Movilidad de la Federación Colombiana de Municipios.

- **OBLIGACIÓN 7:**

Elaborar un instructivo, donde se indique cada una de las acciones que debe adelantar un municipio para la creación de una inspección de tránsito y transporte o la asignación de funciones de tránsito y transporte a la inspección de policía, hasta obtener la asignación de rangos de órdenes de comparendo por parte del RUNT, conforme lo establecido en la Ley 2197 de 2022 y lo señalado en la circular externa No. 20234000000677 de fecha 9 de noviembre de 2023 emitida por el Ministerio de Transporte.

✓ INSTRUCTIVO:

El instructivo fue enviado a la FCM el día 03 de abril de 2024, a través de correo electrónico en cumplimiento de la obligación No. 7 del contrato y se recibió comunicación de su radicación por parte de la Entidad contratante, el día 05 de abril de

2024, por medio de la cual informaron que el número de radicado del instructivo es: FCM-E-2024-018139, quedando al día y por ende cumplida, esta obligación del contrato.

- **OBLIGACIÓN 8:**

Elaborar un instructivo, donde se indique cada una de las acciones que debe adelantar un municipio para la creación de un organismo de tránsito y transporte.

✓ INSTRUCTIVO:

El instructivo fue enviado a la FCM el día 17 de mayo de 2024, a través de correo electrónico en cumplimiento de la obligación No. 8 del contrato y se recibió comunicación de su radicación por parte de la Entidad contratante, el mismo día, por medio de la cual informaron que el número de radicado del instructivo es: FCM-E-2024-027236, quedando al día y por ende cumplida, esta obligación del contrato.

- **OBLIGACIÓN 9:**

Actualizar durante el plazo de ejecución del contrato el normograma existente en materia de tránsito terrestre, con todas las leyes, decretos, circulares, resoluciones y demás actos administrativos, expedidos por el gobierno nacional, así como los conceptos emitidos por el Ministerio de Transporte en materia de tránsito.

✓ NORMOGRAMA:

Según cronograma entregado a la supervisión del contrato por parte de la Federación Colombiana de Municipios, el 11 de marzo de 2024, se inició la actualización del normograma existente, con el fin de entregar un primer avance el 30 de junio de 2024 y la versión final del mismo, el día 30 de septiembre de 2024.

El primer avance del normograma fue enviado a la FCM el día 03 de julio de 2024, a través de correo electrónico en cumplimiento de la obligación No. 9 del contrato y se recibió comunicación de su radicación por parte de la Entidad contratante, el día 04 de julio de 2024, por medio de la cual informaron que el número de radicado del normograma es: FCM-E-2024-037396, quedando al día y por ende cumplida, la entrega del primer avance del normograma que hace parte de esta obligación del contrato.

Con la entrega de este informe, se envía el avance y versión final del normograma, actualizado con los actos administrativos que ha emitido el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, en materia de tránsito, transporte y seguridad vial, durante el año 2024, dejando información reciente y vigente, con relación a los conceptos que ha emitido la máxima autoridad del sector, por ejemplo.

Lo que significa que está obligación queda al día y por ende cumplida.

- **OBLIGACIÓN 10:**

Elaborar un protocolo con las actividades y las obligaciones que podrán implementar y ejecutar las autoridades de tránsito y transporte para verificar y supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y los Planes Locales de Seguridad Vial.

✓ PROTOCOLO:

Según cronograma entregado a la supervisión del contrato por parte de la Federación Colombiana de Municipios, el 11 de marzo de 2024, se inició la elaboración del protocolo, con el fin de entregar un primer avance el 15 de julio de 2024 y la versión final del mismo, el día 31 de agosto de 2024.

El día 26 de julio se envió la primera versión a la supervisión del contrato y contrato y una vez realizados los ajustes se remitió el primer avance consolidado el día 9 de agosto de 2024 y se recibió comunicación de su radicación por parte de la Entidad contratante, el día 15 de agosto de 2024, por medio de la cual informaron que el número de radicado del protocolo es: FCM-E-2024-046831.

El día 25 de septiembre se realizó la entrega de la versión final del protocolo con la definición y/o identificación de las actividades y obligaciones que podrán implementar y ejecutar las autoridades de tránsito y transporte para verificar y supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y los Planes Locales de Seguridad Vial. De dicha entrega se recibió comunicación de su radicación por parte de la Entidad contratante, el día 26 de septiembre de 2024, por medio de la cual informaron que el número de radicado del protocolo es: FCM-E-2024- 058116, quedando al día y por ende cumplida, esta obligación del contrato.

- **OBLIGACIÓN 11:**

Elaborar un informe de análisis con recomendaciones, a mínimo veinticinco 25 autoridades de tránsito y transporte de los municipios que a la fecha no cuentan con organismo de tránsito, el cual contendrá como mínimo: Realizar la revisión del organigrama del municipio y análisis de la documentación que pueda existir acerca de las condiciones de tránsito, transporte y seguridad vial locales o en su defecto, la información recopilada verbalmente sobre las condiciones de movilidad del municipio, sus problemáticas, la planeación y el desarrollo de las vías, las condiciones y limitaciones, tanto administrativas como operativas, bajo las cuales se ejerce el control operativo en el municipio.

✓ INFORMES:

Tabla 4. Datos de informes de análisis con recomendaciones

Fecha entrega de informe	Municipio - Departamento	Asunto Gestión	Soporte
30-09-24	Sutamarchán - Boyacá	Informe de Análisis con Recomendaciones sobre Movilidad en Sutamarchán - Boyacá	Anexos 11.5 y 11.5.1
30-09-24	Tocancipá - Cundinamarca	Informe de Análisis para la constitución de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de Tocancipá - Cundinamarca	Anexos 11.6 y 11.5.1
30-09-24	Cácota – Norte de Santander	Informe de Análisis con Recomendaciones sobre Movilidad en Cácota – Norte de Santander	Anexos 11.7 y 11.5.1
30-09-24	Palestina – Caldas	Informe de Análisis para la constitución de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de Palestina – Caldas	Anexos 11.8 y 11.5.1

Observación: Durante el mes de septiembre, se continuaron las gestiones con los municipios de Puerto Carreño – Vichada, Santiago – Putumayo y Remedios – Antioquia, para poder realizar el informe con las recomendaciones y determinar la viabilidad de tener un organismo de tránsito y transporte, y a la fecha se terminó de recopilar la documentación del municipio de la Unión Nariño remitiendo con el presente informe el análisis de dicho municipio.

- **OBLIGACIÓN 12:**

Entregar soporte de orientación y/o capacitación a los funcionarios de la entidad territorial, sobre la normatividad relacionada con el procedimiento y requisitos para contar con un organismo de tránsito y transporte local.

- ✓ SOPORTES DE ORIENTACIONES Y/O CAPACITACIONES:

Observación: Durante el mes de septiembre, no se presentó ninguna solicitud para realizar informes de análisis, por lo que no hay a la fecha soportes de orientaciones y/o capacitaciones.

INFORME DE ACTIVIDADES No. 7
SEPTIEMBRE DE 2024
IDEAMOS CONSULTORES S.A.S.

Tabla de Anexos

1. Capacitaciones

Anexo 1.16	Soporte capacitación Ley 2197 de 2022 23-09-2024.

2. Orientaciones

Anexo 2.79	Asesoría WhatsApp OTT departamental Putumayo 16-09-2024.
Anexo 2.80	Asesoría telefónica Güepsa – Santander 16-09-2024.
Anexo 2.81	Asesoría WhatsApp OTT Popayán 17-09-2024.
Anexo 2.82	Asesoría WhatsApp OTT departamental Putumayo 23-09-2024.
Anexo 2.83	Asesoría presencial Cácota – Norte de Santander septiembre de 2024.

3. Reuniones FCM

No aplica

4. Conceptos Simit

No aplica

5. Conceptos escritos FCM

Anexo 5.16	Solicitud de concepto municipio de Guayabetal.
Anexo 5.16.1	Respuesta consulta municipio de Guayabetal.
Anexo 5.16.2	Soporte de envió Concepto Dirección SIMIT sobre de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.

6. Capítulo Técnico de Autoridades de Tránsito, Transporte y Movilidad

No aplica

7. Instructivo creación inspecciones de tránsito o inspecciones de policía con funciones de tránsito

Obligación cumplida

8. Instructivo creación de organismos de tránsito

Obligación cumplida

9. Actualización normograma

Anexo 9.5	Versión final de la actualización del normograma en materia de tránsito, transporte y seguridad vial.

10. Protocolo PLSV-PESV

Anexo 10.6	Protocolo PESV y PLSV Versión Final con anexos.
Anexo 10.7	Soporte Entrega Protocolo Versión Final de Obligación No. 10 Contrato 24 de 2024 FCM-IDEAMOS C. SAS.
Anexo 10.8	Radicación protocolo Versión Final cumplimiento obligación 10 FCM-E-2024-058116 26-09-2024.

11. Informes de análisis

Anexo 11.5	Informe de análisis municipio de Sutamarchán – Boyacá 30-09-24.
Anexo 11.5.1	Soporte entrega informes O11 mes de septiembre 2024.
Anexo 11.6	Informe de análisis municipio de Tocancipá – Cundinamarca 30-09-24.
Anexo 11.7	Informe de análisis municipio de Cácota – Norte de Santander 30-09-24.
Anexo 11.8	Informe de análisis municipio de Palestina – Caldas 30-09-24.
Anexo 11.9	Informe de análisis municipio de La Unión – Nariño 30-09-24.

12. Soporte orientaciones y capacitaciones

No aplica

Ejecución contrato FCM 24 de 2024

Periodo resultado: 24 | Inicio real | Se emplazó | Real (hasta el plan) | % emplazado (hasta el plan)

ACTIVIDAD	DURACIÓN DEL PLAN	DURACIÓN REAL	PORCENTAJE COMPLETADO
1. Realizar reporte mensual de las actividades de diseño y principales pendientes, sobre cuenta cargo a detalle de cada entregable (plano o documento) con el fin de realizar seguimiento durante la ejecución del contrato. El (los) informe(s) deberá(n) ser presentado(s) en medio magnético (CD) y en físico (2) en original, en la fecha que el supervisor designe(n)	1	1	70%
2. Realizar presentaciones sobre los temas de interés y participar durante el (las) actividades de talleres, que se requieran durante la ejecución del contrato, incluyendo el (los) diseño(s) en el (los) formato(s) que el supervisor designe(n)	1	1	20%
3. Participar en las reuniones a las que sea convocado por parte de la Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional Sitio, a través de la supervisión del contrato	1	1	0%
4. Presentar los conceptos jurídicos y técnicos que se requieran relacionados con la(s) actividad(es) que motive(n) la ejecución del contrato, de las cuales se hará entrega de (1) informe que deberá ser presentado(s) en el sistema SAM	1	1	70%
5. Emitir los conceptos técnicos pendientes de la vigencia que se requieran para la elaboración del diagnóstico de Movilidad, en cumplimiento de la fase 1 y entregar, cuando este sea requerido	1	1	70%
6. Participar y exponer el avance de dicho entregable (capítulo Tercer Plan de Ambulancias de Tránsito y Transporte y Movilidad de la Federación) en Palmira en el mes de junio, cuando este sea requerido.	1	1	70%
7. Elaborar un informe que, dentro de su objeto contenga una de las siguientes opciones: que dicho elaborador un municipio para la creación de una empresa de Tránsito y Transporte o la modernización de las ya existentes de Tránsito y Transporte, o la creación de Juzgados de Tránsito, diligencias que serán definidas por parte del INVÍAS, conforme lo establecido en la Ley 1242 de 2008 y lo señalado en la circular externa No. 20214000000227 de fecha 16 de noviembre de 2021 emitida por el Ministerio de Transporte.	1	1	100%
8. Realizar un informe que, dentro de su objeto contenga una de las actividades que dicho elaborador un municipio para la creación de un organismo de tránsito y transporte	1	1	100%
9. Analizar, durante el periodo de ejecución del contrato, la información en materia de tránsito, con base en los informes, de hoja, estadísticas y cifras que suministren los Consejos Territoriales de Seguridad Vial y los Planes Locales de Seguridad Vial	1	1	100%
10. Participar en todas las actividades y las obligaciones que habrán impartidas y acordadas en las Subcomisiones de Tránsito y Transporte para que haga supervisor la implementación de las políticas y estrategias en Seguridad Vial y los Planes Locales de Seguridad Vial	1	1	100%
11. Elaborar un informe de diversas con recomendaciones a mínimo veinte (20) poblaciones de tránsito y transporte de los municipios que habrán impartido y acordado en las Subcomisiones de Tránsito y Transporte para que haga supervisor la implementación de las políticas y estrategias en Seguridad Vial y los Planes Locales de Seguridad Vial	1	1	70%
12. Entregar soportes documentales y/o capacitación a los funcionarios de la entidad territorial, sobre la sensibilidad de la seguridad vial (señalización horizontal y vertical) para realizar con seguimiento de (tránsito y transporte local)	1	1	70%

Capacitación virtual para Capacitación a los municipios de El Pital – Huila y Chiriguaná – Cesár.

23/Septiembre/2024

Tema: Autoridades territoriales de tránsito y transporte para ejercer control y vigilancia "Ley 2197 de 2022".

Capacitación: Autoridades territoriales de tránsito y transporte para ejercer control y vigilancia "Ley 2197 de 2022"

Clara Ximena Amortegui Amortegui <clara.amortegui@fcm.org.co> 18 de septiembre de 2024, 11:27
Para: "Ideamos Consultores S.A.S" <ideamosconsultores@gmail.com>, Lisseth Piñeros <administracion@ideamosconsultores.com>, "inspecciondepolicia@chiriguana-cesar.gov.co" <inspecciondepolicia@chiriguana-cesar.gov.co>, "dianamilenaosorio9@gmail.com" <dianamilenaosorio9@gmail.com>

Microsoft Teams

Unirse a la reunión ahora

ID de reunión: 246 283 042 049

Código de acceso: Y5vPeu

Para unirse desde un dispositivo

Cordialmente,

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

Clara Ximena Amortegui Amortegui
Profesional
Grupo de Operación
Tel: +60 (1) 5934020 Ext. 1056
clara.amortegui@fcm.org.co - www.fcm.org.co
Carrera 7 Nro 74B-56 Piso 18
Bogotá D.C. - Colombia - Suramérica

SOMOS REFERENTES DEL EMPODERAMIENTO Y DESARROLLO MUNICIPAL


Salir
Chat de

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS | simit

NORMOGRAMA EN MATERIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

ÍTEM	TIPO DE NORMA	NÚMERO DE LA NORMA	FECHA DE CREACIÓN	OBJETO O DESCRIPCIÓN	EMISOR
1	**CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA**		13/06/1991	Constitución Política de 1991	**ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE**
2	LEY	105	30/12/1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones	**CONGRESO DE COLOMBIA**
3	LEY	276	15/04/1996	Por la cual se modifican los artículos quinto y sexto de la Ley 105 de 1993	**CONGRESO DE COLOMBIA**
4	LEY	336	20/12/1996	Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte	**CONGRESO DE COLOMBIA**
5	LEY	361	7/02/1997	Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones	**CONGRESO DE COLOMBIA**
6	LEY	769	6/07/2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.	**CONGRESO DE COLOMBIA**
7	LEY	1005	19/01/2006	por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002.	**CONGRESO DE COLOMBIA**
8	LEY	1083	31/07/2006	Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones	**CONGRESO DE COLOMBIA**
9	LEY	1310	26/06/2009	Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones	**CONGRESO DE COLOMBIA**
10	LEY	1341	30/07/2009	Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones ?TIC?, se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones	**CONGRESO DE COLOMBIA**
11	LEY	1383	16/03/2010	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones	**CONGRESO DE COLOMBIA**
12	LEY	1503	29/12/2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones	**CONGRESO DE COLOMBIA**

13	LEY	1618	27/02/2013	Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.	CONGRESO DE COLOMBIA
14	LEY	1682	22/11/2013	Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias	CONGRESO DE COLOMBIA
15	LEY	1702	27/12/2013	Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones	CONGRESO DE COLOMBIA
16	LEY	1730	29/07/2014	Por la cual se sustituye el contenido del articulo 128 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre	CONGRESO DE COLOMBIA
17	LEY	1753	9/06/2015	por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo pais"	CONGRESO DE COLOMBIA
18	LEY	1801	29/07/2016	Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana	CONGRESO DE COLOMBIA
19	LEY	1843	14/07/2017	Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones	CONGRESO DE COLOMBIA
20	LEY	1955	25/05/2019	Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad".	CONGRESO DE COLOMBIA
21	LEY	1964	11/07/2019	Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.	CONGRESO DE COLOMBIA
22	LEY	2027	24/07/2020	Por medio de la cual se establece amnistía a los deudores de multas de tránsito, se posibilita la suscripción de acuerdos de pago por deudas de los derechos de tránsito a las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones	CONGRESO DE COLOMBIA
23	LEY	2050	12/08/2020	Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito	CONGRESO DE COLOMBIA
24	LEY	2052	25/08/2020	Por medio de la cual se establecen disposiciones transversales a la rama ejecutiva del nivel nacional y territorial y a los particulares que cumplan funciones públicas y/o administrativas, en relación con la racionalización de trámites y se dictan otras disposiciones	CONGRESO DE COLOMBIA

25	LEY	2161	26/11/2021	Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones	CONGRESO DE COLOMBIA
26	LEY	2169	22/12/2021	Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones	CONGRESO DE COLOMBIA
27	LEY	2251	14/07/2022	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	CONGRESO DE COLOMBIA
28	LEY	2197	25/01/2022	Por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones	CONGRESO DE COLOMBIA
29	LEY	2198	25/01/2022	Por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixto y se dictan otras disposiciones	CONGRESO DE COLOMBIA
30	LEY	2222	30/06/2022	Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes	CONGRESO DE COLOMBIA
31	LEY	2283	5/01/2023	Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamente la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística - CEA, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones	CONGRESO DE COLOMBIA
32	LEY	2294	19/05/2023	Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida".	CONGRESO DE COLOMBIA
33	DECRETO	1916	5/08/1994	Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 105 de 1993	MINISTERIO DE TRANSPORTE
34	DECRETO	105	13/01/1995	Por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993	MINISTERIO DE TRANSPORTE
35	DECRETO	101	2/02/2000	Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
36	DECRETO	1589	19/05/2004	Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 1ª de 1991	MINISTERIO DE TRANSPORTE
37	DECRETO	798	11/03/2010	Por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006	MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL

38	DECRETO	87	17/01/2011	Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias	MINISTERIO DE TRANSPORTE
39	DECRETO	19	10/01/2012	Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública	EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
40	DECRETO	1478	5/08/2014	Por medio del cual se fijan lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica para el país y para la articulación de los actores que convergen sobre estos, y se dictan otras disposiciones.	MINISTERIO DE TRANSPORTE
41	DECRETO	1479	5/08/2014	Por el cual se reglamenta el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013 y se dictan otras disposiciones.	EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
42	DECRETO	2573	12/12/2014	Por el cual se establecen los lineamientos generales de la Estrategia de Gobierno en línea, se reglamenta parcialmente la Ley 1341 de 2009 y se dictan otras disposiciones.	EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
43	DECRETO	1079	26/05/2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte	MINISTERIO DE TRANSPORTE
44	DECRETO	2409	24/012/2018	Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
45	DECRETO	1120	26/06/2019	Por el cual se modifican unos artículos de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte, relaionados con el procedimiento para el registro inicial de vehículos nuevos de servicio público y particular de carga de más de 10.500 kilogramos, así como las condiciones para acceder al programa de modernización del parque automotor de carga.	MINISTERIO DE TRANSPORTE
46	DECRETO	88	24/01/2022	Por el cual se adiciona el Título 20 a la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Decreto 1078 de 2015, para reglamentar los artículos 3, 5 y 6 de la Ley 2052 de 2020, estableciendo los conceptos, lineamientos, plazos y condiciones para la digitalización y automatización de trámites y su realización en línea	MINISTERIO DE TRANSPORTE
47	DECRETO	935	1/07/2022	Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Logística y Transporte	MINISTERIO DE TRANSPORTE

48	DECRETO	1430	29/07/2022	Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031	MINISTERIO DE TRANSPORTE
49	DECRETO	1089	26/08/2024		
50	RESOLUCIÓN	3846	1/08/1993	Por la cual se fijan pautas para la creación, funcionamiento, y reg1amentación de los Organismos de Tránsito y Transporte y se derogan las resoluciones número 02444 del 28 de diciembre de 1989 y 04867 del 17 de noviembre de 1992	INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO HOY MINISTERIO DE TRANSPORTE
51	RESOLUCIÓN	2800	12/10/2005	Por la cual se establecen unas medidas de tránsito vehicular tendientes a garantizar la movilidad en las vías del país	MINISTERIO DE TRANSPORTE
52	RESOLUCIÓN	3027	26/07/2010	Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
53	RESOLUCIÓN	11268	6/12/2012	Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
54	RESOLUCIÓN	2307	12/08/2014	Por la cual se establecen medidas para la regulación del tráfico vehicular tendientes ha garantizar la movilidad en las vías del país y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
55	RESOLUCIÓN	3443	10/08/2016	Por la cual se dictan lineamientos para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora	MINISTERIO DE TRANSPORTE
56	RESOLUCIÓN	20203040011245	20/08/2020	Por la cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
57	RESOLUCIÓN	20203040015885	15/10/2020	Por la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
58	RESOLUCIÓN	20223040002435	19/01/2022	Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país	MINISTERIO DE TRANSPORTE
59	RESOLUCIÓN	20223040040595	12/07/2022	Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
60	RESOLUCIÓN	20223040045295	4/08/2022	Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte	MINISTERIO DE TRANSPORTE

61	RESOLUCIÓN	20223040067515	10/11/2022	Por la cual se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial - ENMA	MINISTERIO DE TRANSPORTE
62	RESOLUCIÓN	5178	24/07/2023	Por la cual se adiciona el Titulo VI a la Circular Única de Infraestructura y Transporte y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
63	RESOLUCIÓN	10110	7/11/2023	Por la cual se adiciona el articulo 3.9.4. del Capítulo 9 del Título III Circular Única de Infraestructura y Transporte	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
64	RESOLUCIÓN	20243040002785	30/01/2024	Por el cual se adiciona la Sección 16 al Capítulo 3 del Título 5 y el Capítulo 9 al Título 8, de la Resolución número 20223040045295 de 2022, por medio del cual se expide la Resolución Única compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte, respecto a zonas de estacionamiento para uso exclusivo de vehículos de servicio diplomático o consular y el reconocimiento de licencias de conducción para dicho personal	MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y MINISTERIO DE TRANSPORTE
65	RESOLUCIÓN	413	26/01/2024	Por la cual se modifica el Título IV de la Circular Única de Infraestructura y Transporte.	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
66	RESOLUCIÓN	20243040003125	31/01/2024	Por la cual se modifica el Titulo 3 de la Resolución número 20223040045295 de 2022: "Por medio del cual se expide la resolución única compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte" en lo relacionado con los rangos de precios al usuario para servicios prestados por los Organismos de Apoyo al Tránsito y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
67	RESOLUCIÓN	517	31/01/2024	Por la cual se decretan los sujetos de vigilancia y/o subsectores que para el año 2024 estarán sometidos a la supervisión de que trata el articulo 4.1.1.1.2 de la Circular Única de Infraestructura y Transporte	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
68	RESOLUCIÓN	20243040004635	9/02/2024	Por la cual se adoptan los "Lineamientos de infraestructura para medios no motorizados en pasos urbanos" y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
69	RESOLUCIÓN	20243040018695	2/05/2024	Por medio de la cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
70	RESOLUCIÓN	20243040022485	21/05/2024	Por la cual se adopta la Metodología para el Diseño, Selección e Instalación de Sistemas de Contención Vehicular y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE

71	RESOLUCIÓN	20243040024575	31/05/2024	Por medio de la cual se modifica y se adiciona a la Resolución Única Compilatoria de Tránsito 20223040045295 de 2022, en lo relacionado con el Permiso por Protección Temporal y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE
72	RESOLUCIÓN	20243040025625	7/06/2024	Por la cual se autoriza la inclusión de nuevas siglas para las placas de los vehículos de servicio Diplomático, Consultar y de Misiones Especiales acreditadas ante el Gobierno de Colombia, relacionadas en la Resolución 6705 del 30 de diciembre de 2019	SUBDIRECTOR DE TRÁNSITO - MIISTERIO DE TRANSPORTE
73	RESOLUCIÓN	20243040027705	20/06/2024	Por medio de la cual se modifica el parágrafo transitorio del artículo 6° de la Resolución número 2433 de 2018, 'por la cual se reglamenta el procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la Planilla Única de Viaje Ocasional para los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, de Pasajeros por Carretera y Mixto, se incorpora el trámite con su respectiva tarifa en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y se dictan otras disposiciones', adicionado por la Resolución número 20233040019085 de 2023.	MINISTERIO DE TRANSPORTE
74	RESOLUCIÓN	20243040030995	5/07/2024	Por medio de la cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 y 7 del Título 5 de la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022 'Por medio de la cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte', en lo relacionado al procedimiento unificado para corregir y complementar la información migrada o registrada en el sistema RUNT, de las características de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga	MINISTERIO DE TRANSPORTE
75	RESOLUCIÓN	20243040035225	29/07/2024	"Por la cual se prorroga la entrada en vigencia de la Resolution 20223040044455 de 2022, 'Por la cual se expide el reglamento tecnico aplicable a llantas neumaticas para vehiculos automotores, remolques y semirremolques, sus procesos de instalacion, sistemas complementarios y se dictan otras disposiciones	MINISTERIO DE TRANSPORTE

76	**RESOLUCIÓN**	**20243040035215**	29/07/2024	Por la cual se prorroga la entrada en vigencia de la Resolution 20223040044845 de 2022 'Por la cual se expide el reglamento tecnico que establece los requisites de las cintas retrorreflectivas para uso en vehiculos automotores y sus remolques que circulen en Colombia'; y la Resolution 20223040044935 del 2022 'Por la cual se expide el reglamento tecnico aplicable a sistemas de retention para uso en vehiculos automotores	**MINISTERIO DE TRANSPORTE**
77	**RESOLUCIÓN**	**20243040036315**	2/08/2024	"Por la cual se adopta el Comite Sectorial para la Coordination e Implementation de la Politico Publico de Equidad de Genero para las Mujeres en el Sector Transporte. su Subcomite Tecnico y se derogan las Resoluciones numero 0002830 de 2019 y 20223040064995 de 2022 expedidas por el Ministerio de Transporte	**MINISTERIO DE TRANSPORTE**
78	**RESOLUCIÓN**	**20243040037895**	13/08/2024	"Por la cual se crea la Mesa de Coordinacion Interinstitucional para la Movilidad Activa con Enfoque de Genero y Diferencial - Mesa CIMA	**MINISTERIO DE TRANSPORTE**
79	**RESOLUCIÓN**	**20243040038565**	15/08/2024	Por la cual se modifica la Resolución 3256 de 2018 y se modifica y adiciona la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022, con relación al proceso de homologación de tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido	**MINISTERIO DE TRANSPORTE**
80	**RESOLUCIÓN**	**20243040038385**	15/08/2024	Por la cual se adiciona el articulo 3.2.1.7 a la Section 1 del Capitulo 2 del Titulo 3 y se adopta el Anexo 61 "Procedimiento - Cambio de registro de persona natural a persona juridica de los Centros de Ensenanza Automovilistica- CEA en el RUNT" en la Resolution Unica de Transito 20223040045295 de 2022	**MINISTERIO DE TRANSPORTE**
81	**RESOLUCIÓN**	**20243040043705**	11/09/2024	Por la cual se adopta el Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible (PAHS), en el Sector Transporte y se dictan otras disposiclones	**MINISTERIO DE TRANSPORTE**
82	**RESOLUCIÓN**	**20243040045005**	17/09/2024	Por medio de la cual se sustituye el Capitulo 1 del Titulo 8 de la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial	**MINISTERIO DE TRANSPORTE**
83	**RESOLUCIÓN**	**9597**	20/09/2024	Por la cual se modifica y adicional el Capitulo 5 del Titulo III de la Circular Única de Infraestructura y Transporte	**MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

84	**RESOLUCIÓN**	**20243040046465**	25/09/2024	Por la cual se adiciona el Capitulo 15 al Titulo,5 de la Resolucion 20223040045295 del 2022 "Por medio del cual se expide la Resolucion Unica Compilatoria en materia de Transito del Ministerio de Transporte", en lo relacionado con el transito urbano de carrozas electricas para turismo en los municipios del pais	**MINISTERIO DE TRANSPORTE**
85	**CIRCULAR EXTERNA**	**3**	5/08/2021	Circular Única de Infraestructura y Transporte	**SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
86	**CIRCULAR EXTERNA CONJUNTA**	**2022130000277**	26/12/2022	Control para garantizar el cumplimiento de las normas de transito y transporte	**MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
87	**CIRCULAR EXTERNA**	**SIN NÚMERO**	30/03/2023	Reiteración cumplimiento régimen normativo en el control a toda forma de ilegalidad e informalidad	**SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
88	**CIRCULAR EXTERNA**	**20234200000167**	28/04/2023	Directrices y socialización sobre el Articulo 7 "*Transición*" de la Resolución No. 20223040030355 del 31 de mayo de 2022.	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
89	**CIRCULAR EXTERNA**	**1**	14/06/2023	Adicionar un articulo al Capitulo 9 del Titulo III de la Circular Única de Infraestructura y Transporte. Validación y verificación del registro inicial o rematrícula de vehiculos automotores - Actas de adjudicación de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN o como resultado de remates de entidades públicas.	**SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
90	**CIRCULAR EXTERNA CONJUNTA**	**20231010000327**	10/07/2023	Ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control respecto del cumplimiento de la obligación prevista en el articulo 6 de la Ley 2283 de 2023	**VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
91	**FE DE ERRATAS**	**20231010752721**	11/07/2023	Debido a un error mecanográfico involuntario, el acápite de "Orientaciones" de la Circular Externa Conjunta No. 20231010000327, no quedó debidamente numerado y, en la redacción de su contenido, se hizo referencia al cumplimiento de lo dispuesto en la "Ley 2283 de 2003", cuando el año de sanción de esa norma es 2023.	**VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

92	**CIRCULAR EXTERNA CONJUNTA**	**20231010000407**	31/07/2023	Alcance a la Circular Externa No. 20231010000327 del 10 de julio de 2023 del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte.	**VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
93	**CIRCULAR EXTERNA**	**54**	1/09/2023	Lineamientos para el cumplimiento de la Resolución 2023040003625 del 2020, respecto del reporte del kilometraje de los vehiculos objeto de Revisión Técnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes en el Formato Único de Resultados	**SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
94	**CIRCULAR EXTERNA**	**2**	22/09/2023	Adicionar un artículo al Capítulo 9 del Título III de la Circular Única de Infraestructura y Transporte: "Transversalidad de los deberes de Control a la Prestación ilegal e informal del Servicio Público de Transporte, en Ejercicio de las Competencias como Autoridades de tránsito y de transporte y como Autoridades de Policia"	**SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
95	**CIRCULAR EXTERNA CONJUNTA**	**20234000000597**	27/09/2023	Servicio público y servicio privado, caracteristicas y distinciones	**MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
96	**CIRCULAR EXTERNA**	**20234000000627**	19/10/2023	Lineamientos para el cumplimiento de la Resolución 20203040011355 de agosto 21 de 2020, y el artículo 8 de la Ley 2251 de 2022 que adicionó el artículo 136 a la Ley 769 de 2002.	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
97	**CIRCULAR EXTERNA**	**20234000000637**	19/10/2023	Primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes - Ley 2194 de 2023 "POR LA CUAL SE EXPIDE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022-2026 "COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA"	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
98	**CIRCULAR EXTERNA**	**20234000000657**	31/10/2023	Alcance a la Circular Externa 20234000000627 del 19 de octubre de 2023.	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
99	**CIRCULAR EXTERNA**	**20234000000677**	9/11/2023	Efectos ley 2197 de 2022 – Competencias en control y vigilancia del tránsito y del transporte – Rangos de órdenes de comparendo por infracción a la Ley 769 de 2002	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
100	**CIRCULAR EXTERNA**	**20231010000687**	20/11/2023	Validez de tarjetas de control - ejercicio de funciones de control y vigilancia – aplicación de reglas de actuación administrativa.	**VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE**

101	**CIRCULAR EXTERNA**	74	29/12/2023	Cumplimiento Requisitos para la designación de Secretarios o Directores de los Organismos (Secretarias, Direcciones e Institutos) de Tránsito territorial	**SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
102	**CIRCULAR EXTERNA**	20244000000017	2/01/2024	Cumplimiento artículo 313 de la Ley 2294 de 2023	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
103	**CIRCULAR EXTERNA**	20244000000077	16/01/2024	Valor de multas por infracciones a las normas de tránsito	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
104	**CIRCULAR EXTERNA CONJUNTA**	20244000000107	24/01/2024	Alcance Circular Conjunta sobre servicio de transporte y el transporte privado	**MINISTERIO DE TRANSPORTE y SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
105	**CIRCULAR EXTERNA**	20244000000147	12/02/2024	Consideraciones del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y Revisión técnico-mecánica para vehículos de placa extranjera.	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
106	**CIRCULAR EXTERNA**	20244000000157	16/02/2024	Publicaciones de videos que permiten establecer la comisión de infracciones de alto riesgo	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
107	**CIRCULAR EXTERNA**	20243070000247	7/05/2024	Información Avance Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte - SIT- Res. No. 20223040028675 del 23 de mayo de 2022, en ciudades priorizadas (Bogotá D.C., Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena, Cúcuta, Ibagué, Bucaramanga, Soacha, Villavicencio, Santa Marta, Pereira, Bello, Valledupar, Montería, Pasto, Buenaventura, Manizales, Neiva, Palmira, Armenia, Itagüí, Floridablanca, Envigado, Tunja, Barrancabermeja, Chía, Río Negro, Yumbo, Mosquera, Punza y Sabaneta)	**MINISTERIO DE TRANSPORTE**
108	**CIRCULAR EXTERNA**	20244000000257	8/05/2024	Implementación Circular 20234000000677 del 9 de noviembre de 2023 (Asignación de rangos de comparendos)	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**
109	**CIRCULAR EXTERNA**	20244000000307	4/06/2024	Orientaciones frente a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi desde y hacia aeropuertos que sirven a la capital del departamento	**DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE**

110	CIRCULAR EXTERNA	20244000000367	25/06/2024	Autorizaciones transitorias de transporte internacional, entre la República de Colombia – Ministerio de Transporte y la República Bolivariana de Venezuela-Instituto Nacional de Transporte Terrestre - INTT.	DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE
111	CIRCULAR EXTERNA	20244000000407	5/07/2024	Reporte de información de comparendos expedidos y beneficios legales a quienes acepten la responsabilidad - Suspensión por reinciencia en casos en que no pudo establecerse la identidad del conductor	DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE
112	CIRCULAR EXTERNA	20244000000497	19/07/2024	Libertad de horarios - Modificación de horarios - Demostración de existencia de servicisos de pasajeros por carretera en terminales del pais	DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE
113	CIRCULAR EXTERNA	20244000000557	20/08/2024	Prevención y erradicación de la explotación y el turismo sexual con niñas, niños y adolescentes en el transporte terrestre de pasajeros - Identificación plena de pasajeros - Ley 1336 de 2019 - Art. 12	DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO - MINISTERIO DE TRANSPORTE
114	CIRCULAR EXTERNA	20245330000014	28/8/2024	Procedimiento de consulta de la orden de entrega de vehiculos inmovilizados a ordenes de la Superintendencia de Transporte	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
115	CIRCULAR EXTERNA	20245330000024	28/08/2024	Condiciones de articulación e integración del servicio público de transporte individual terrestre automotor de pasajeros en vehículos taxi y otras modalidades en las infraestructuras de transporte	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
116	CIRCULAR EXTERNA	20245330000044	6/09/2024	Reiteración del deber de imposición de IUITs y de Inmovilización de Vehículos por la Prestación del Servicio de Transporte Público sin Autorización.	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
117	CIRCULAR EXTERNA	20245330000054	20/09/2024	Inspección, vigilancia y control de la obligación de adquisición de pólizas de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual de empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros individual, colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros y mixto municipal por parte de las autoridades de tránsito y transporte	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
118	CONCEPTO	20231341292061	22/11/2023	Autoridades de tránsito con atribuciones y deberes de policia judicial	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
119	CONCEPTO	20241340599411	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Cursos sonre ormas de tránsito – Reducción de la sanción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
120	CONCEPTO	20241340748311	24/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Prescripción multas por infracciones a las normas de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

121	CONCEPTO	20241340734331	25/06/2024	Concepto sobre Tránsito-Desintegradoras.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
122	CONCEPTO	20241340606231	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Competencia Inspector de Policía - Proceso contravencional	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
123	CONCEPTO	20241340752351	28/06/2024	Concepto sobre Tránsporte – RNDC – Manifiesto de carga.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
124	CONCEPTO	20241340752521	28/06/2024	Concepto sobre Transporte – Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) y operación de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
125	CONCEPTO	20241340752671	28/06/2024	Concepto sobre Transporte – Flete de Transporte de Carga.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
126	CONCEPTO	20241340752751	28/06/2024	Concepto sobre Transporte – Naturaleza fondos de reposición	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
127	CONCEPTO	20241340753711	28/06/2024	Concepto sobre Transporte – Agente de Carga – Habilitación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
128	CONCEPTO	20241340755661	28/06/2024	Concepto Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros – Vinculación y Desvinculación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
129	CONCEPTO	20241340756521	28/06/2024	Concepto sobre Transporte – Importación– Vehículo Usado / Franquicia para misiones y funcionarios diplomáticos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
130	CONCEPTO	20241340757281	28/06/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio público terrestre automotor de carga - contrato de vinculación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
131	CONCEPTO	20241340757971	28/06/2024	Concepto sobre Transporte - Proceso de desintegración vehicular maquinaria agrícola, industrial y/o de construcción no autopropulsada.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
132	CONCEPTO	20241340757981	28/06/2024	Copia documentación y acceso a la información TRANSPORTE – PEAJES – Decreto 050 2023.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
133	CONCEPTO	20241340757981	28/06/2024	Concepto sobreTransporte de mercancías peligrosas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
134	CONCEPTO	20241340757981	28/06/2024	Concepto sobre Transporte -Transporte Fluvial-Régimen sancionatorio.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
135	CONCEPTO	20241340757981	28/06/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte Público Regulación cinturón de seguridad	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

136	CONCEPTO	20241340758081	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Comarendos SAST. Notificación y prescripción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
137	CONCEPTO	20241340758081	28/06/2024	Concepto de Tránsito – Transporte fluvial de combustibles.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
138	CONCEPTO	20241340758081	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Cambio de Color de Vehículos – Calcomanías.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
139	CONCEPTO	20241340758081	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Licencia de Tránsito. Naturaleza jurídica.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
140	CONCEPTO	20241340757961	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Impuestos y comparendos en vehículos aprehendidos o decomisados por la nación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
141	CONCEPTO	20241340755471	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Ley – Principio de Publicidad.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
142	CONCEPTO	20241340752171	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Vehículos adjudicados por subasta- Matrícula inicial	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
143	CONCEPTO	20241340752441	28/06/2024	Concepto de Tránsito – Aplicación artículo 67 de la Ley 769 de 2002.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
144	CONCEPTO	20241340753581	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Proceso Contravencional – Firmeza y Caducidad acto administrativo	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
145	CONCEPTO	20241340755551	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Bicicletas y triciclos – Normatividad aplicable	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
146	CONCEPTO	20241340755721	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Autoridades de Transito - Control operativo/ Retenes.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
147	CONCEPTO	20241340755881	28/0672024	Concepto sobre Tránsito - Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT – Vehículos extranjeros	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
148	CONCEPTO	20241340756041	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito – SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁ	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
149	CONCEPTO	20241340756261	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito – PROCESO CONTRAVENCIONAL – Caducidad.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

150	CONCEPTO	20241340756891	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Infraccion – C38.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
151	CONCEPTO	20241340756981	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Revisión Técnico-mecánica.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
152	CONCEPTO	20241340757181	28/06/2024	Resolución 20223040044945 de 2022 – Material de acristalamiento.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
153	CONCEPTO	20241340757381	28/06/2024	Control Operativo – Eventos Programables Especiales – Reten.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
154	CONCEPTO	20241340752171	28/06/2024	Concepto sobr Tránsito - Vehículos adjudicados por subasta- Matrícula inicial	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
155	CONCEPTO	20241340752441	28/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Aplicación artículo 67 de la Ley 769 de 2002.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
156	CONCEPTO	20241300747071	27/06/2024	Concepto sobre Tránsporte - Autoridad Regional	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
157	CONCEPTO	20241340746071	27/06/2024	Concepto sobre Transporte –Vehiculo Extranjeros - Soat – Tecnico Mecanica	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
158	CONCEPTO	20241340746111	27/06/2024	Concepto sobre Transporte – VALLA.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
159	CONCEPTO	20241340746341	27/06/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Publico de Transporte Terrrestre Automotor Especial - Desvinculación administrativa.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
160	CONCEPTO	20241340746511	27/06/2024	Concepto sobre Transporte – Seguro Obligatorio Accidentes de Transito SOAT	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
161	CONCEPTO	20241340746611	27/06/2024	Concepto sobre Transporte – Servcio Publico de Transporte Terrestre Automotor de Carga - Manifiesto de Carga.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
162	CONCEPTO	20241340749861	27/06/2024	Concepto sobre Transporte -Ente Gestor - facultad sancionatoria.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
163	CONCEPTO	20241340751771	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito ofi- Calibración de los equipos de Foto Multas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
164	CONCEPTO	20241340751781	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Valor servicios parqueaderos y Grúas - Inmovilización de vehículos	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
165	CONCEPTO	20241340749981	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo- Eliminación o exclusión del registro de vehículos	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
166	CONCEPTO	20241340750111	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito-Plan Estratégico Vial - Responsabilidad y comportamiento seguro.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

167	CONCEPTO	20241340750291	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito -Organismos de Tránsito - Jurisdicción/Competencia	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
168	CONCEPTO	20241340750581	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito- Fotocomparendo – Notificación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
169	CONCEPTO	20241340750671	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito: Licencia de Conducción – Maquinaria Agrícola.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
170	CONCEPTO	20241340750941	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Circulación de ciclomotores	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
171	CONCEPTO	20241340751721	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito: Notificación auto de apertura procesos contravencionale	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
172	CONCEPTO	20241340751771	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito: - Calibración de los equipos de Foto Multas	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
173	CONCEPTO	20241340746171	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Plan Estrategico de Seguridad Vial PESV	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
174	CONCEPTO	20241340746801	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Motocicletas –Placas- Fender eliminator	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
175	CONCEPTO	20241340746911	27/06/2024	Concepto sobre Transporte – Autonomia Entidades Territoriales	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
176	CONCEPTO	20241340748121	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Prescripción y cobro coactivo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
177	CONCEPTO	20241340745471	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Ciclomotores – Revisión Tecnicomecánica.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
178	CONCEPTO	20241340748231	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Validez de las licencias de conducción extranjeros.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
179	CONCEPTO	20241340748791	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito -Alcoholimetria -Procedimiento	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
180	CONCEPTO	20241340748931	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Tipología vehicular grúas	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
181	CONCEPTO	20241340749051	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Registro de Ciclomotores Antes del Año 2017	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
182	CONCEPTO	20241340745981	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito – registro y revisión técnico-mecánica en ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
183	CONCEPTO	20241340733311	25/06/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte de Carga – vehiculos extranjeros - Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

184	CONCEPTO	20241340743201	26/06/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Publico de Transporte Terrestre Automotor Especial – Capacidad transportadora.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
185	CONCEPTO	20241340751781	27/06/2024	Concepto sobre Tránsito– Valor servicios parqueaderos y Grúas - Inmovilización de vehículos	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
186	CONCEPTO	20241340739661	26/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Prescripción – Infracciones por alcoholemia.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
187	CONCPTO	20241340741731	26/06/2024	Concepto sobre Tránsito: Matricula de Ciclomotores	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
188	CONCEPTO	20241340742961	26/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Proceso Contravencional- Infracción D12 – Revocatori	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
189	CONCEPTO	20241340743361	26/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Fondos de Reposición -Microbuses urbanos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
190	CONCEPTO	20241340737681	25/06/2024	Concepto sobre Transporte – Plan Estrategico de Seguridad Vial PESV – Jurisdicción y Competencia.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
191	CONCEPTO	20241340723461	21/06/2024	Concepto sobre Transporte – RNDC – Transporte internacional de carga	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
192	CONCEPTO	20241340726661	24/06/2024	Concepto sobre Transporte – Pasajeros por Carretera– Contrato de vinculación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
193	CONCEPTO	20241340729071	24/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Aclaración del Radicado No 20233030986392 de 6 junio 2023.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
194	CONCEPTO	20241340727281	24/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Impuesto vehicular – Sujeto pasivo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
195	CONCEPTO	20241340719541	21/06/2024	Concepto sobre Transporte - Colectivo de Pasajeros – Capacidad transportadora	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
196	CONCEPTO	20241340723671	21/06/2024	Concepto sobre Transporte- Cambio de servicio de público a particular	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
197	CONCEPTO	20241340723291	21/06/2024	Concepto sobre Transito – Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo UEDF – Zonas fronterizas	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
198	CONCEPTO	20241340717931	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Examen de Aptitud Fisica, Mental Y de Coordinacion Motriz– Capacidad mental.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
199	CONCEPTO	20241340720071	21/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Recursos Multas de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
200	CONCEPTO	20241340720351	21/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Orden de Comparendo- Comparendera electrónica.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

201	CONCEPTO	20241340720451	21/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Procedimiento Agentes de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
202	CONCEPTO	20241340720591	21/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Caducidad- Recursos- Interrupción	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
203	CONCEPTO	20241340715281	20/06/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte especial-Racionalización	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
204	CONCEPTO	20241340715061	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito -Homologación ambulancias	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
205	CONCEPTO	20241340713141	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito -Imposición orden de comparendo	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
206	CONCEPTO	20241340718341	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Orden de Comparendo – Retiro de vehiculos mal estacionados	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
207	CONCEPTO	20241340718381	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Licencias de Conduccion Extranjeras.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
208	CONCEPTO	20241340718391	20/06/2024	Concepto sobre TRÁNSITO Y TRANSPORTE - Adhesivo "Como Conduzco".	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
209	CONCEPTO	20241340718401	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Proceso Contravencional - Procedencia	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
210	CONCEPTO	20241340718491	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Agentes de Tránsito – Funciones de policia judicial - Dotación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
211	CONCEPTO	20241340718561	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Matricula de Vehiculos de Servicio Público Terrestre - Traslado de matricula	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
212	CONCEPTO	20241340712631	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito -Publicación ordenes de comparendo SIMIT	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
213	CONCEPTO	20241340716191	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Demarcación Vial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
214	CONCEPTO	20241340716931	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Plan de Manejo de Tránsito PMT.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
215	CONCEPTO	20241340717981	20/06/2024	Concepto sobreTránsito – Permiso Por Protección Temporal PPT.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
216	CONCEPTO	20241340718251	20/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Orden de Comparendo – Formulario de Orden de Comparendo Único Nacional	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
217	CONCEPTO	20241340706571	19/06/2024	Concepto sobre Transporte - Infraestructura- Zonas de Reserva.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

218	CONCEPTO	20241340702291	18/06/2024	Concepto sobre Transporte– Importación – Vehiculo Usado	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
219	INFORMACION	20241340702431	18/06/2024	Concepto sobre Tránsito: Cancelación de Matricula.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
220	CONCEPTO	20241340697921	18/06/2024	Concepto sobre Tránsito– Perfil de Instructor en Conduccion	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
221	CONCEPTO	20241340706891	19/06/2024	Concepto sobre Transporte – Tarifa Diferencial - Corredor Férreo La dorada - Chiriguana	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
222	CONCEPTO	20241340706261	19/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Registro Nacional Automotor RNA – Factura electrónica.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
223	CONCEPTO	20241340680411	13/06/2024	Concepto de Transporte - Vehiculos de Emergencia-Tipologías	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
224	CONCEPTO	20241340679981	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Prescripción- Términos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
225	CONCEPTO	20241340680061	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Competencia Autoridades de Tránsito – Señalización.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
226	CONCEPTO	20241340680131	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT- Coberturas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
227	CONCEPTO	20241340694961	17/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Subsanar causal de inmovilización de vehículos	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
228	CONCEPTO	20241340694961	17/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Subsanar causal de inmovilización de vehículos	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
229	CONCEPTO	20241340680131	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT- Coberturas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
230	CONCEPTO	20241340680061	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Competencia de Autoridades de Tránsito – Señalización	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
231	CONCEPTO	20241340679981	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Prescripción- Términos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
232	CONCEPTO	20241340679651	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Cambio de Color- Trámite.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
233	CONCEPTO	20241340679591	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito- Traspaso de la Propiedad – Menores de edad.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
234	CONCEPTO	20241340679501	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Prueba de Alcoholemia- Reglamento técnico de instrumentos de medición.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

235	CONCEPTO	20241340679461	13/06/2024	Concepto sobre Tránsito– Autoridades de Tránsito - Procedimiento.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
236	CONCEPTO	20241340676691	12/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Informe de Policía de Accidentes de Tránsito– IPAT– MODIFICACIÓN.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
237	CONCEPTO	20241340675421	12/06/2024	Concepto sobre Tránsito-Procedimiento contravencional.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
238	CONCEPTO	20241340669311	11/06/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte Especial-Capacidad Transportadora	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
239	CONCEPTO	20241340666341	11/06/2024	Concepto sobre Transporte – Plan Estratégico de Seguridad Vial – Uso de vehículo propio de colaboradores	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
240	CONCEPTO	20241340658781	7/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Autoridades de Tránsito - Civiles	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
241	CONCEPTO	20241340658071	7/06/2024	Concepto sobre Tránsito– Infracciones de Tránsito – placas en condiciones que no permiten su identificación	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
242	CONCEPTO	20241340653791	6/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Prescripción de la acción de cobro en materia de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
243	CONCEPTO	20241340652231	6/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Tránsito maquinaria industrial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
244	CONCEPTO	20241340651811	6/06/2024	Concepto sobre Tránsito - Características vehículo-Color.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
245	DERECHO DE PETICION	20241340648751	5/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Inspectores de Tránsito	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
246	CONCEPTO	20241340636501	4/06/2024	Concepto sobre Tránsito –Detección electrónica de infracciones al tránsito	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
247	CONCEPTO	20241340629781	31/05/2024	Concepto sobre Transporte - Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV – Aplicación	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
248	CONCEPTO	20241340633291	31/05/2024	Concepto sobre Transporte -Transporte Terrestre Automotor Especial - Formato Único de Extracto de Contrato FUEC	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
249	CONCEPTO	20241340633581	31/05/2024	Concepto sobre Transporte – Vida ÚTIL– Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
250	CONCEPTO	20241340633661	31/05/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Publico de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros Tipo Taxi- Habilitación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

251	CONCEPTO	20241340629681	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV – Implementación	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
252	CONCEPTO	20241340628971	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Notificación comparendo por detección electrónica	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
253	CONCEPTO	20241340629941	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Proceso Contravencional - Procedencia	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
254	CONCEPTO	20241340630861	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito y Transporte – Empresas industriales y comerciales del estado	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
255	CONCEPTO	20241340631151	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Infracciones Detectadas - Sistemas Automáticos y Semiaumaticos – Generalidad.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
256	CONCEPTO	20241340631281	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Fotocomparendo – Notificación y validación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
257	CONCEPTO	20241340631341	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Prescipcion- Naturaleza	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
258	CONCEPTO	20241340632861	31-05-2024	Concepto sobre Tránsito Utilización motos enduro y motocross.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
259	CONCEPTO	20241340633041	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito -Pico y Placa- Excepciones.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
260	CONCEPTO	20241340633071	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Competencia Agentes de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
261	CONCEPTO	20241340633101	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Competencias de los Organismos de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
262	CONCEPTO	20241340633191	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Actuaciones y acciones realizadas por los Agentes de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
263	CONCEPTO	20241340495391	2/05/2024	Concepto sobre Transporte Secretaria de Tránsito, Transporte y Movilidad de Ibagué.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
264	CONCEPTO	20241340623931	30/05/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte de Carga – Horario cargue y descargue	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
265	CONCEPTO	20241340626821	30/05/2024	Concepto sobre Transporte – Habilitación empresa de transporte de pasajeros individual.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
266	CONCEPTO	20241340623611	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Prescripción de infracciones y Cobro coactivo	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
267	CONCEPTO	20241340623721	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Accidentes e infracciones de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

268	CONCEPTO	20241340625301	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito: Cambio de servicio de Oficial a Particular	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
269	CONCEPTO	20241340626981	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Uso de cuatrimotos por zonas rurales	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
270	CONCEPTO	20241340627521	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito -Traspaso derecho de dominio- Vehiculos de servicio público	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
271	CONCEPTO	20241340627751	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Proceso Contravencional	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
272	CONCEPTO	20241340627751	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Proceso Contravencional	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
273	CONCEPTO	20241340481891	29/04/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Publico de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera – Habilitación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
274	CONCEPTO	20241340615151	29/05/2024	Concepto sobre Transporte – Tasa de Uso	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
275	CONCEPTO	20241340615101	29/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Puestos de control de las autoridades de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
276	CONCEPTO	20241340617991	29/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Transporte Individual de Pasajeros- Tarjeta de operación	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
277	CONCEPTO	20241340620141	29/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Multas de tránsito – Amnistía intereses	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
278	CONCEPTO	20241340603051	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Suspension Terminos - Proceso Contravencional.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
279	CONCEPTO	20241340605051	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito: Daños Materiales - Ley 2251 de 2022.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
280	CONCEPTO	20241340605271	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Prescripción del cobro coactivo en materia de tránsito	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
281	CONCEPTO	20241340606481	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Formato Unico Nacional del Comparendo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
282	CONCEPTO	20241340607621	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Inspector de policía actuación en accidentes de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
283	CONCEPTO	20241340599321	24/05/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Publico de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros - Habilitación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
284	CONCEPTO	20241340597511	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Procedimiento Inmovilizacion Preventiva de Vehiculo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

285	CONCEPTO	20241340599501	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Comparendos detectados a través de medios técnico o tecnológicos – Procedimiento - Inmovilización	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
286	CONCEPTO	20241340600711	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Actuación en caso de embriaguez-Consumo sustancias no alcohólicas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
287	CONCEPTO	20241340600951	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Cobro Coactivo – Prescripción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
288	CONCEPTO	20241340601441	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Prescripcion Multas de Transito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
289	CONCEPTO	20241340593301	23/05/2024	Concepto sobre Transporte – Levantamiento de Prenda - Prescripción	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
290	CONCEPTO	20241340593531	23/05/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte de Carga. Arrendamiento de vehículos de Servicio Público	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
291	CONCEPTO	20241340593661	23/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Controladores de tráfico vehicular.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
292	CONCEPTO	20241340594441	23/05/2024	Concepto sobre Transito – Requisitos Licencia de Conducción – Enfermedades Metabólicas y endocrinas	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
293	CONCEPTO	20241340594601	23/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Formato Único Nacional de orden de comparendo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
294	CONCEPTO	20241340595421	23/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Concepto unificado prescripción en materia de tránsito	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
295	CONCEPTO	20241340585331	22/05/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte Terrestre para Pasajeros - Capacidad Transportadora	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
296	CONCEPTO	20241340585911	22/05/2024	Concepto sobre Tránsito: Cancelación de Matrícula.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
297	CONCEPTO	20241340577521	21/05/2024	Concepto sobre Transporte - Desintegración de Vehículos de Carga.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
298	CONCEPTO	20241340578571	21/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Manual de Funciones – Capacitación instructores en conducción	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
299	CONCEPTO	20241340578681	21/05/2024	Concepto sobre Tránsito– Agentes de Tránsito – Funciones.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
300	CONCEPTO	20241340579941	21/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Infracciones de las normas de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
301	CONCEPTO	20241340571451	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Inmovilización de vehículo por infracción D12.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

302	CONCEPTO	20241340571071	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito– Categoria licencia de conducción conductor ambulanci	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
303	CONCEPTO	20241340570061	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Mantenimientos preventivos CDA.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
304	CONCEPTO	20241340570401	20/05/2024	Concepro sobre Tránsito- Primera revisión técnico mecánica.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
305	CONCEPTO	20241340570641	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Equipo de Prevención y Seguridad-Botiquín primeros a	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
306	CONCEPTO	20241340571771	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Normatividad menores de edad en motocicletas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
307	CONCEPTO	20241340571891	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Implementación PESV.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
308	CONCEPTO	20241340571941	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Racionalización capacidad transportadora Servicio Es	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
309	CONCEPTO	20241340423701	17/04/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte Especial – calcomanías velocidad máxi	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
310	CONCEPTO	20241340565521	17/05/2024	Concepto sobre Transporte - Fondos de reposición	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
311	CONCEPTO	20241340562931	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito– Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) – Clasificació	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
312	CONCEPTO	20241340563261	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito– Jurisdicción y competencia Policía Nacional.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
313	CONCEPTO	20241340563741	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Autoridades de Tránsito – Competencia.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
314	CONCEPTO	20241340565411	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Equipos de prevención y seguridad - Transporte de ca	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
315	CONCEPTO	20241340565451	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Funciones Inspectores de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
316	CONCEPTO	20241340565821	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Recaudo y destinación recursos de multas e infraccior	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
317	CONCEPTO	20241340565971	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contamina	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
318	CONCEPTO	20241340565941	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito –Mantenimiento Preventivo – Centros de Diagnóstico Automotor	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

319	CONCEPTO	20241340557351	16/05/2024	Concepto sobre Transporte – Solicitud de Mantenimiento – Resolución 1918 de 2015.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
320	CONCEPTO	20241340561131	16/05/2024	Concepto sobre Tránsito-Aplicación Parágrafo 1 – Art 18 de la Ley 2128 de 2021.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
321	CONCEPTO	20241300546861	14/05/2024	Concepto sobre Transporte: Excepciones para prestar el servicio público de trans	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
322	CONCEPTO	20241340554511	15/05/2024	Sistema de Posicionamiento Global - GPS	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
323	CONCEPTO	20241340553001	15/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Cambio de Sentido Vial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
324	CONCEPTO	20241300546731	14/05/2024	Concepto sobre Transporte - Estafa Por SOAT	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
325	CONCEPTO	20241340541901	14/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Restricción de vehiculos particulares.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
326	CONCEPTO	20241340545721	14/05/2024	Concepto sobre Tránsito– Trámites Organismo de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
327	CONCEPTO	20241340534041	10/05/2024	Concepto sobre Transporte - Habilitación de empresas de transporte municipal y	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
328	CONCEPTO	20241340538531	10/05/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Público de Transporte Terrestre	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
329	CONCEPTO	20241340538561	10/05/2024	Concepto sobre Transporte - Sistema Estratégico de Transporte Público - Vida út	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
330	CONCEPTO	20241340533011	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Levantamiento de prenda y traspaso vehicular.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
331	CONCEPTO	20241340533421	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Traslado de cuenta de vehiculos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
332	CONCEPTO	20241340534211	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Segunda instancia en los procesos contravencionales.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
333	CONCEPTO	20241340534441	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Proceso Contravencional - Recursos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
334	CONCEPTO	20241340534561	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Cancelación de matricula.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

335	CONCEPTO	20241340537821	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Plan de Manejo de Tránsito PMT.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
336	CONCEPTO	20241340538151	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Parqueaderos – Normatividad aplicable.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
337	CONCEPTO	20241340538631	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Clasificación vías nacionales.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
338	CONCEPTO	20241340538591	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Agentes de Tránsito -Funciones.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
339	CONCEPTO	20241340528291	9/05/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte de Carga – Contratación directa.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
340	CONCEPTO	20241340528701	9/05/2024	Concepto sobre Transporte -Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros -Capacidad transportadora.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
341	CONCEPTO	20241340530651	9/05/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Publico de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros -Capacidad transportadora- estudios técnicos	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
342	CONCEPTO	20241340530741	9/05/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte Terrestre Automotor Especial – Transporte de personas con Discapacidad	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
343	CONCEPTO	20241340530951	9/05/2024	Concepto sobre Transporte - Peajes - Factura Electrónica	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
344	CONCEPTO	20241340531551	9/05/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto - Cambio de Servicio	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
345	CONCEPTO	20241300526451	9/05/2024	Concepto sobre Transporte – S.T. Público Terrestre – Servicio particular / Contrato de arrendamiento.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
346	CONCEPTO	20241300526791	8/05/2024	Concepto sobre Transporte- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial – Pago prima de seguro de responsabilidad de la actividad transportadora.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
347	CONCEPTO	20241340525721	8/05/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público de Transporte Automotor Terrestre de Carga - Seguros	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
348	CONCEPTO	20241340526241	8/05/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros – Pago seguridad social conductores.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
349	CONCEPTO	20241340526331	08/05/2024	Concepto sobre Transporte -Transporte Mixto–Capacidad Transportadora.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
350	CONCEPTO	20241340522091	8/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

351	CONCEPTO	20241340525981	8/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Cobro Coactivo - Prescripción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
352	CONCEPTO	20241340513041	7/05/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte por Carretera – Jornada laboral conductores.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
353	CONCEPTO	20241340513141	7/05/2024	Concepto sobre Transporte - Permiso transporte carga extrapesada y extradimensionada.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
354	CONCEPTO	20241340513381	7/05/2024	Concepto sobre Transporte– Obligatoriedad de registro de viaje municipal.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
355	CONCEPTO	20241340636501	4/06/2024	Concepto sobre Tránsito – Detección electrónica de infracciones al tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
356	CONCEPTO	20241340629781	31/05/2024	Concepto sobre Transporte - Plan Estrategioc de Seguridad Vial PESV– Aplicación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
357	CONCEPTO	20241340633291	31/05/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte Terrestre Automotor Especial - Formato Único	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
358	CONCEPTO	20241340633581	31/05/2024	Concepto sobre Transporte – VIDA ÚTIL– Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
359	CONCEPTO	20241340633661	31/05/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Publico de Transporte TERRESTRE Individual de Pasajeros Tipo Taxi - Habilitación	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
360	CONCEPTO	20241340629681	31/05/2024	Concepto sobre Transporte - Plan Estrategico de Seguridad Vial PESV – Implementación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
361	CONCEPTO	20241340628971	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Notificación comparendo por detección electrónica.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
362	CONCEPTO	20241340629941	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Proceso Contravencional - Procedencia.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
363	CONCEPTO	20241340630861	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito y Transporte – Empresas industriales y comerciales del estado.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
364	CONCEPTO	20241340631151	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Infracciones Detectadas - Sistemas AUTOMÁTICOS y SEMIAUTOMÁTICOS – Generalidad	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
365	CONCEPTO	20241340631281	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Fotocomparendo – Notificación y validación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
366	CONCEPTO	20241340631341	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - PRESCRIPCIÓN - Naturaleza	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
367	CONCEPTO	20241340631681	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Detección electrónica de infracciones a las normas de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

368	CONCEPTO	20241340632861	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Utilización motos enduro y motocross.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
369	CONCEPTO	20241340633041	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Pico y Placa - Excepciones.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
370	CONCEPTO	20241340633071	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Competencia Agentes de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
371	CONCEPTO	20241340633101	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Competencias de los Organismos de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
372	CONCEPTO	20241340633191	31/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Actuaciones y acciones realizadas por los Agentes de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
373	CONCEPTO	20241340495391	2/05/2024	TRANSPORTE. Secretaria de Tránsito, Transporte y Movilidad de Ibagué.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
374	CONCEPTO	20241340623931	30/05/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte de Carga – Horario cargue y descargue.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
375	CONCEPTO	20241340626821	30/05/2024	Concepto sobre Transporte – Habilitación empresa de transporte de pasajeros individual.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
376	CONCEPTO	20241340623611	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Prescripción de infracciones y Cobro coactivo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
377	CONCEPTO	20241340623721	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Accidentes e infracciones de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
378	CONCEPTO	20241340625301	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito: Cambio de servicio de Oficial a Particular.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
379	CONCEPTO	20241340626981	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Uso de cuatrimotos por zonas rurales.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
380	CONCEPTO	20241340627521	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito -Traspaso derecho de dominio- Vehiculos de servicio público.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
381	CONCEPTO	20241340627751	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Proceso Contravencional	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
382	CONCEPTO	20241340627751	30/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Proceso Contravencional	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
383	CONCEPTO	20241340481891	29/04/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera – Habilitación	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
384	CONCEPTO	20241340615151	29/0/2024	Concepto sobre Transporte – Tasa de Uso	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

385	CONCEPTO	20241340615101	29/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Puestos de control de las autoridades de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
386	CONCEPTO	20241340617991	29/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Transporte Individual de Pasajeros - Tarjeta de operación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
387	CONCEPTO	20241340620141	29/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Multas de tránsito – Amnistia intereses.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
388	CONCEPTO	20241340603051	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Suspension Terminos - Proceso Contravencional.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
389	CONCEPTO	20241340605051	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito: Daños Materiales - Ley 2251 de 2022.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
390	CONCEPTO	20241340605271	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Prescripción del cobro coactivo en materia de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
391	CONCEPTO	20241340606481	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito –Formato Nacional del Comparendo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
392	CONCEPTO	20241340607621	27/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Inspector de policía actuación en accidentes de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
393	CONCEPTO	20241340599321	24/05/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
394	CONCEPTO	20241340597511	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Procedimiento Inmovilización Preventiva de vehiculo	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
395	CONCEPTO	20241340599501	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Comparendos detectados a través de medios técnico o tecnológicos – Procedimiento - Inmovilización	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
396	CONCEPTO	20241340600711	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Actuación en caso de embriaguez-Consumo sustancias no alcohólicas	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
397	CONCEPTO	20241340600951	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Cobro Coactivo– Prescripción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
398	CONCEPTO	20241340601441	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Prescripción de Multas de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
399	CONCEPTO	20241340593301	23/05/2024	Concepto sobre Transporte – Levantamiento de Prenda - Prescripción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
400	CONCEPTO	20241340593661	23/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Controladores de tráfico vehicular.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
401	CONCEPTO	20241340593531	23/05/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte de Carga. Arrendamiento de vehículos de Servicio Público	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

402	CONCEPTO	20241340594441	23/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Requisitos Licencia de Conducción – Enfermedades Metabólicas y endocrinas	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
403	CONCEPTO	20241340594601	23/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Formato Único Nacional de orden de comparendo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
404	CONCEPTO	20241340595421	23/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Concepto unificado prescripción en materia de tránsito del 2019.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
405	CONCEPTO	20241340585331	22/05/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte Terrestre de Pasajeros - Capacidad Transportadora.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
406	CONCEPTO	20241340585911	22/05/2024	Concepto sobre Tránsito: Cancelación de Matricula.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
407	CONCEPTO	20241340577521	21/05/2024	Concepto sobre Transporte- Desintegración de Vehículos de Carga.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
408	CONCEPTO	20241340578571	21/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Manual de Funciones – Capacitación instructores en conducción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
409	CONCEPTO	20241340578681	21/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Agentes de Tránsito – Funciones.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
410	CONCEPTO	20241340579941	21/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Infracciones de las normas de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
411	CONCEPTO	20241340571451	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Inmovilización de vehículo por infracción D12.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
412	CONCEPTO	20241340571071	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Categoría licencia de conducción conductor ambulancia.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
413	CONCEPTO	20241340570061	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Mantenimientos preventivos CDA.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
414	CONCEPTO	20241340570401	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Primera revisión técnico mecánica.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
415	CONCEPTO	20241340570641	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Equipo de Prevencion y Seguridad - Botiquín primeros auxilios.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
416	CONCEPTO	20241340571771	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Normatividad menores de edad en motocicletas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
417	CONCEPTO	20241340571891	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Implementación PESV.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

418	CONCEPTO	20241340571941	20/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Racionalización capacidad transportadora Servicio Especial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
419	CONCEPTO	20241340423701	17/04/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte Especial – calcomanías velocidad máxima.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
420	CONCEPTO	20241340565521	17/05/2024	Concepto sobre Transporte - Fondos de reposición	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
421	CONCEPTO	20241340562931	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) – Clasificación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
422	CONCEPTO	20241340563261	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Jurisdicción y competencia Policía Nacional.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
423	CONCEPTO	20241340563741	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Autoridades de Tránsito – Competencia.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
424	CONCEPTO	20241340565411	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Equipos de prevención y seguridad - Transporte de carga divisible.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
425	CONCEPTO	20241340565451	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Funciones Inspectores de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
426	CONCEPTO	20241340565821	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Recaudo y destinación recursos de multas e infracciones de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
427	CONCEPTO	20241340565971	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
428	CONCEPTO	20241340565941	17/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Mantenimiento Preventivo – Centros de Diagnóstico Automotor CDA	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
429	CONCEPTO	20241340557351	16/05/2024	Concepto sobre Transporte – Resolución 1918 de 2015.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
430	CONCEPTO	20241340561131	16/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Aplicación Parágrafo 1 – Art 18 de la Ley 2128 de 2021.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
431	CONCEPTO	20241300546861	14/05/2024	Concepto sobre Transporte - Excepciones para prestar el servicio público de transporte	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
432	CONCEPTO	20241340554511	15/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Sistema de Posicionamiento Global - GPS	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
433	CONCEPTO	20241340553001	15/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Cambio de Sentido Vial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
434	CONCEPTO	20241300546731	14/05/2024	Concepto sobre Transporte - Estafa Por SOAT	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

435	CONCEPTO	20241340541901	14/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Restricción de vehículos particulares.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
436	CONCEPTO	20241340545721	14/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Tramites Organismo de Tránsito	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
437	CONCEPTO	20241340534041	10/05/2024	Concepto sobre Transporte - Habilitación de empresas de transporte municipal y revocatoria.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
438	CONCEPTO	20241340538531	10/05/2024	Concepto sobre Transporte- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga -Manifiesto	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
439	CONCEPTO	20241340538561	10/05/2024	Concepto sobre Transporte - Sistema ESTRATÉGICO de Transporte Público - Vida útil.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
440	CONCEPTO	20241340533011	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Levantamiento de prenda y traspaso vehicular.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
441	CONCEPTO	20241340533421	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Traslado de cuenta de vehículos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
442	CONCEPTO	20241340534211	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Segunda instancia en los procesos contravencionales.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
443	CONCEPTO	20241340534441	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Proceso Contravencional - Recursos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
444	CONCEPTO	20241340534561	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Cancelación de matrícula.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
445	CONCEPTO	20241340537821	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Plan de Manejo de Tránsito PMT.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
446	CONCEPTO	20241340538151	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Parqueaderos – Normatividad aplicable.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
447	CONCEPTO	20241340538631	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Clasificación vías nacionales.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
448	CONCEPTO	20241340538591	10/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Agentes de Tránsito - Funciones.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
449	CONCEPTO	20241340528291	9/05/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte de Carga – Contratación directa.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
450	CONCEPTO	20241340528701	9/05/2024	Concepto sobre Transporte -Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros -Capacidad transportadora.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

451	CONCEPTO	20241340530651	9/05/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros -Capacidad transportadora- estudios técnicos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
452	CONCEPTO	20241340530741	9/05/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte Terrestre Automotor Especial – Transporte de personas con Discapacidad	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
453	CONCEPTO	20241340530951	9/05/2024	Concepto sobre Transporte - Peajes – Factura Electrónica	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
454	CONCEPTO	20241340531551	9/05/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto Cambio de Servicio	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
455	CONCEPTO	20241300526451	8/05/2024	Concepto de Transporte – S.T. Público – Servicio particular / Contrato de arrendamiento	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
456	CONCEPTO	20241300526791	8/05/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial – Pago prima de seguro de responsabilidad de la actividad transportadora	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
457	CONCEPTO	20241340525721	8/05/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga - Seguros	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
458	CONCEPTO	20241340526241	08/05/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público de Transporte Automotor Individual de Pasajeros – Pago seguridad social conductores	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
459	CONCEPTO	20241340526241	8/05/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros – Pago seguridad social conductores	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
460	CONCEPTO	20241340526331	8/05/2024	Concepto sobre Transporte -Transporte Mixto–Capacidad Transportadora.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
461	CONCEPTO	20241340522091	8/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
462	CONCEPTO	20241340525981	8/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Cobro Coactivo- Prescripción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
463	CONCEPTO	20241340513041	7/05/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte por Carretera – Jornada laboral conductores.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
464	CONCEPTO	20241340513141	7/05/2024	Concepto sobre Transporte -Permiso transporte carga extrapesada y extradimensionada.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
465	CONCEPTO	20241340509421	6/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Revisión Técnico – mecánica.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

466	CONCEPTO	20241340499901	3/05/2024	Concepto sobre Transporte – Plataformas Tecnológicas	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
467	CONCEPTO	20241340500161	3/05/2024	Concepto sobre Transporte – Vida Útil.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
468	CONCEPTO	20241340500921	3/05/2024	Concepto sobre Transporte – Vida Útil– Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
469	CONCEPTO	20241340501301	3/05/2024	Concepto sobre Transporte– Vida Útil – Servicio público de transporte terrestre automotor mixto.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
470	CONCEPTO	20241340501301	3/05/2024	Concepto sobre Transporte – Vida Útil – Servicio público de transporte terrestre automotor mixto.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
471	CONCEPTO	20241340499211	3/05/2024	Concepto sobre Transporte – Revisión Técnico Mecánica – Cintas retrorreflectivas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
472	CONCEPTO	20241340500341	3/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Caducidad – Norma aplicable.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
473	CONCEPTO	20241340501131	3/05/2024	Concepto sobre Tránsito: Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV - Implementación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
474	CONCEPTO	20241340503451	3/05/2024	Concepto sobre Tránsito - Traspaso propiedad-Vehículos en leasing.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
475	CONCEPTO	20241340489871	30/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Infracción D12 - Inmovilización	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
476	CONCEPTO	20241340489771	30/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Uso de chalecos, prenda o accesorios reflectivos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
477	CONCEPTO	20241340488731	30/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Procedimiento Contravenvional.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
478	CONCEPTO	20241340486651	30/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Agentes de Tránsito – Requisitos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
479	CONCEPTO	20241340486101	30/04/2024	Concepto sobre Tránsito– Agentes de Tránsito – Jerarquía	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
480	CONCEPTO	20241340485621	30/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Agentes de Tránsito– Jerarquía.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
481	CONCEPTO	20241340486841	30/04/2024	Concepto sobre Transporte – Sistema de Posicionamiento Global - GPS	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
482	CONCEPTO	20241340485851	30/04/2024	Concepto sobre Transporte – Contraración Transporte Escolar.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

483	CONCEPTO	20241340483051	29/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Funciones del Inspector de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
484	CONCEPTO	20241340483001	29/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Proceso Contravencional – Foto Detección.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
485	CONCEPTO	20241340482951	29/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Puestos de Control.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
486	CONCEPTO	20241340482841	29/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Control Operativo - Retenes	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
487	CONCEPTO	20241340482781	29/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Firmas Electrónicas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
488	CONCEPTO	20241340482701	29/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
489	CONCEPTO	20241340481501	29/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Traslado cuenta por creación organismos tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
490	CONCEPTO	20241340482071	29/04/2024	Concepto sobre Transporte – Carga Peligrosa.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
491	CONCEPTO	20241340480021	29/04/2024	Concepto sobre Transporte -Transporte Carga- Derecho de Retracto.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
492	CONCEPTO	20241340475441	26/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Competencia autoridad de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
493	CONCEPTO	20241340475431	26/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Porte en fisico de documentos del vehiculo para acred	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
494	CONCEPTO	20241340475421	26/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Vigencia licencia de conducción servicio público de tra	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
495	CONCEPTO	20241340475301	26/04/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio público de transporte terrestre automotor ir	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
496	CONCEPTO	20241340475291	26/04/2024	Concepto sobre Transporte – Obligaciones de la empresa que transporte mercan	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
497	CONCEPTO	20241340475281	26/04/2024	Concepto sobre Transporte – Transporte Internacional de Carga.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
498	CONCEPTO	20241340475271	26/04/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Público de Transporte Fluvial de Pasajeros	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
499	CONCEPTO	20241340468701	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Profesión Agentes de Tránsito – Jerarquía.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

500	CONCEPTO	20241340468661	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Porte de Documentos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
501	CONCEPTO	20241340468581	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Proceso Contravenvional - Comparendos	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
502	CONCEPTO	20241340467211	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito: Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV - Concesionarios de provisión de flota	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
503	CONCEPTO	20241340466991	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito: Accidente de Tránsito – Daños materiales – Mecanismos alternos de solución de conflictos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
504	CONCEPTO	20241340466901	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV – Exámenes psicosensométricos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
505	CONCEPTO	20241340466761	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Vida Útil– Servicio público automotor especial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
506	CONCEPTO	20241340466591	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Destinación Multas	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
507	CONCEPTO	20241340466081	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Perfio de Instructor en Conducción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
508	CONCEPTO	20241340464391	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Licencia de Conducción– Porte – Obligatoriedad.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
509	CONCEPTO	20241340464311	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Agenges de Tránsito - Vinculación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
510	CONCEPTO	20241340464171	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Plan Estratégico Seguridad Vial PESV – Implementación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
511	CONCEPTO	20241340462951	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Plan Estratégico Seguridad Vial PESV – Exámenes y pruebas teóricos prácticas	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
512	CONCEPTO	20241340468721	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Clases Teóricas Virtuales	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
513	CONCEPTO	20241340465761	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Sistema de Información sobre Multas de Tránsito SIMIT – Reporte comparendos	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
514	CONCEPTO	20241340463981	25/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV – Riesgos asociados.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
515	CONCEPTO	20241340468631	25/04/2024	Concepto sobre Transporte - LEY 2252 DEL 2022 – Aplicación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
516	CONCEPTO	20241340468601	25/04/2024	Concepto sobre Transporte – Declaratoria del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en el departamento de La Guajira.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

517	CONCEPTO	20241340466331	25/04/2024	Concepto sobre Transporte - Vida Útil – Ley 2198 de 2022.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
518	CONCEPTO	20241340466181	25/04/2024	Concepto sobre Transporte – Comisionista de transporte.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
519	CONCEPTO	20241340463781	25/04/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Público de Transporte Individual - Capacidad transportadora.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
520	CONCEPTO	20241340463591	25/04/2024	Concepto sobre Transporte - Servicio Público de Transporte Individual - Radio de acción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
521	CONCEPTO	20241340458861	24/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Proceso Cobro coactivo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
522	CONCEPTO	20241340458711	24/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Revisión preventiva de vehículos automotores.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
523	CONCEPTO	20241340449981	23/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Plan Estratégico Seguridad Vial PESV - Alcance.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
524	CONCEPTO	20241340449171	23/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Cobro Coactivo – Reglamento Interno del Recaudo de Cartera.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
525	CONCEPTO	20241340448911	23/04/2024	Comcepto sobre Tránsito – Motocicleta – Menor de 10 años como pasajero.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
526	CONCEPTO	20241340447591	23/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Cambio de Servicio Particular Oficial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
527	CONCEPTO	20241340449081	23/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Bicicletas – Normatividad.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
528	CONCEPTO	20241340448721	23/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Carga Sobredimencional – Motocicletas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
529	CONCEPTO	20241340447591	23/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Cambio de Servicio Particular a Oficial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
530	CONCEPTO	20241340447411	23/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Agentes Entes de Tránsito – Jerarquía	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
531	CONCEPTO	20241340446801	23/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Técnico - Mecánica – Fur	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
532	CONCEPTO	20241340446731	23/04/2024	Concepto sobre Transporte – Vida Útil Vehículos de Transporte Masivo	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
533	CONCEPTO	20241340446061	23-04-2024	Concepto sobre Transporte – Indagación Disciplinaria INVD-016-2023.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

534	CONCEPTO	20241340438201	22/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Parqueo en vía.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
535	CONCEPTO	20241340439871	22/04/2024	Cocepto sobre Tránsito – Parqueaderos – Normatividad aplicable.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
536	CONCEPTO	20241340437951	22/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Normativa aplicable registro de Automotores.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
537	CONCEPTO	20241340437581	22/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Traspaso – Tramites.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
538	CONCEPTO	20241340441701	22/04/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte de Carga -Tiempo de cargue y descargue.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
539	CONCEPTO	20241340441541	22/04/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte de Carga	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
540	CONCEPTO	20241340440891	22/04/2024	Concepto sobre Transporte - Convenios de colaboración empresarial	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
541	CONCEPTO	20241340440791	22/04/2024	Concepto sobre Transporte - Habilitación empresas de transporte de carga.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
542	CONCEPTO	20241340438701	22/04/2024	Concepto sobre Transporte -Transporte mixto-Autoridad de Transporte.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
543	CONCEPTO	20241340438921	22/04/2024	Concepto sobre Transporte -Transporte mixto-Autoridad de Transporte.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
544	CONCEPTO	20241340438481	22/04/2024	Concepto sobre Transporte - Pasajeros por Carretera -Recursos fondo de reposición.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
545	CONCEPTO	20241340437441	22/04/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio público individual de pasajeros – Habilitación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
546	CONCEPTO	20241340432741	18/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Personal técnico y auxiliar acompañante - Transporte de carga indivisible extrapesada o extradimencionada	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
547	CONCEPTO	20241340431911	18/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Proceso contravencional – Renovación licencia de conducción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
548	CONCEPTO	20241340431651	18/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Inspectores de tránsito – Competencia.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
549	CONCEPTO	20241340431281	18/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Procedimiento Contravencional – SAST – Caducidad de la acción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
550	CONCEPTO	20241340430861	18/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Planes Estratégicos de Seguridad Vial – Investigación de accidentes viales	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

551	CONCEPTO	20241340429651	18/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Control Operativo – Reten.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
552	CONCEPTO	20241340429401	18/04/2024	Concepto sobre Tránsito: Resolución 20223040044945 de 2022 – Materiales de acristalamiento.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
553	CONCEPTO	20241340432561	18/04/2024	Concepto sobre Transporte - Cambio de servicio particular a público.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
554	CONCEPTO	20241340430281	18/04/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros – Planilla viaje ocasional	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
555	CONCEPTO	20241340429071	18/04/2024	Comcepto sobre Transporte - Permiso Carga Pesada y Extradimensionada.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
556	CONCEPTO	20241340428801	18/04/2024	Concepto sobre Transporte – Proceso Sancionatori de Transporte.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
557	CONCEPTO	20241300426701	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Cursos Normas de Tránsito y Sanciones	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
558	CONCEPTO	20241300426581	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito: Solicitud de Habilitación	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
559	CONCEPTO	20241300426511	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Prescripción en Multas de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
560	CONCEPTO	20241300426501	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Competencia agentes de tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
561	CONCEPTO	20241300425661	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Grabación de Audiencias públicas contravencionales	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
562	CONCEPTO	20241300425631	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Licencia de conducción maquinaria.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
563	CONCEPTO	20241300425391	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Control operativo e imposición de comparendo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
564	CONCEPTO	20241300425251	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Cintas Retro Reflectivas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
565	CONCEPTO	20241300423651	17/04/2024	Concepto sobre Transporte - Requisitos secretario Transito	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
566	CONCEPTO	20241300423361	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Póliza de responsabilidad civil, Ley 2283 de 2023.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
567	CONCEPTO	20241300422241	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Vigencia Decreto 2044 de 1988	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

568	CONCEPTO	20241300406091	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito: Mantenimiento Preventivo - Centros de Diagnóstico Automotor CDA	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
569	CONCEPTO	20241340426001	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Prescripción – Interrupción.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
570	CONCEPTO	20241340425451	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Proceso contravencional - Fotodeteccion / Semaforos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
571	CONCEPTO	20241340424881	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Garantías Mobiliarias – Ejecución pago directo – Traspaso de vehículos producto de una decisión judicial o administrativa	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
572	CONCEPTO	20241340424581	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Inspección Visual – Centros de Diagnóstico Automotor CDA- Vidrios polarizados – Servicio Publico Individual TAXI	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
573	CONCEPTO	20241340423891	17/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Zonas de parqueo.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
574	CONCEPTO	20241340425551	17/04/2024	Concepto sobre Transporte – Alcance Ley 2198 de 2022.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
575	CONCEPTO	20241340425371	17/04/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
576	CONCEPTO	20241340421801	17/04/2024	Concepto sobre Transporte – Proceso Sancionatorio de Transporte	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
577	CONCEPTO	20241340421801	17/04/2024	Concepto sobre Transporte – Proceso Sancionatorio de Transporte	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
578	CONCEPTO	20241340421671	17/04/2024	Concepto sobre Transporte – Proceso Sancionatorio de Transporte	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
579	CONCEPTO	20241300426671	17/04/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte Individual de Pasajeros - Conductor	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
580	CONCEPTO	20241300426651	17/04/2024	Concepto sobre Transporte - Vida Útil - Servicio Público de Pasajeros	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
581	CONCEPTO	20241300426611	17/04/2024	Concepto sobre Transporte: Traspaso Persona Indeterminada	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
582	CONCEPTO	20241300426551	17/04/2024	Concepto sobre Transporte – Vida Útil – Ley 2198 de 2022	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
583	CONCEPTO	20241300425461	17/04/2024	Concepto sobre Transporte: Concepto Unificado Prescripción Infracciones de Tránsito.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

584	CONCEPTO	20241300422651	17/04/2024	Concepto sobre Transporte - Contrato de Vinculación- Pasajeros por carretera.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
585	CONCEPTO	20241300422321	17/04/2024	Concepto sobre Transporte - Transporte Mixto en Motocarros.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
586	CONCEPTO	20241340441871	22/04/2024	Concepto de Transporte - Tarjeta de Operación	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
587	CONCEPTO	20241340419871	16/04/2024	Concepto sobre Transporte – Proceso Sancionatorio de Transporte.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
588	CONCEPTO	20241340416401	16/04/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga – Desvinculación	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
589	CONCEPTO	20241300418671	16/04/2024	Concepto sobre Transporte – Via Útil – Ley 2198 de 2022	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
590	CONCEPTO	20241340412551	15/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Hurto de Placas.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
591	CONCEPTO	20241340411391	15/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Cancelación de matricula.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
592	CONCEPTO	20241300406111	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Límites de Velocidad - Ley 2251 de 2023.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
593	CONCEPTO	20241300406101	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Licencia de Conducción - Examen de Agudeza Visual.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
594	CONCEPTO	20241300406081	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Vigencia de Plan Estratégico Seguridad Vial – PESV.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
595	CONCEPTO	20241300406071	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito: Infracciones detectadas por sistemas automáticos y semiautomáticos.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
596	CONCEPTO	20241300405961	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Unidades Especiales de Desarollo Fronterizo – Cancelación.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
597	CONCEPTO	20241300405651	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Peso Bruto Vehicular - Límites de Pesos y Dimensiones en los vehículos	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
598	CONCEPTO	20241300405641	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Cobro Coactivo – Prescripción – Procedimiento.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
599	CONCEPTO	20241300401531	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Competencia Inspectores de Tránsito	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE
600	CONCEPTO	20241300401441	12/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Destinación Recursos de Multas - Seguridad Vial.	OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE

601	**CONCEPTO**	**20241300406041**	12/04/2024	Concepto sobre Transporte - Modificación de Acreedor Prendario – Tramite.	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
602	**CONCEPTO**	**20241300405951**	12/04/2024	Concepto sobre Transporte – Habilitación empresas de transporte – radico de acción municipal	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
603	**CONCEPTO**	**20241300405541**	12/04/2024	Concepto sobre Transporte -Manifiesto de Carga - Excepción	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
604	**CONCEPTO**	**20241300401631**	12/04/2024	Concepto sobre Transporte – Servicio Público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi - Tarjeta de Operación - Tarjeta de Control.	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
605	**CONCEPTO**	**20241300391571**	10/04/2024	Concepto sobre Transporte - Motocarros	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
606	**CONCEPTO**	**20241340383111**	9/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Proceso Contravencional – Comparendos	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
607	**CONCEPTO**	**20241340371911**	5/04/2024	Concepto sobre Tránsito - Licencia de Conducción - Obligación de portar documentos.	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
608	**CONCEPTO**	**20241300376141**	8/04/2024	Solicitud concepto de licencia de intervención y ocupación de espacio público para contratistas de la administración municipal	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
609	**CONCEPTO**	**20241300363001**	4/04/2024	Concepto sobre Tránsito – Licencia de Conducción - Certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
610	**CONCEPTO**	**20241340439101**	22/04/2024	Concepto sobre Transporte - Uso terminales vehículos en la modalidad de transporte mixto.	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**
611	**CONCEPTO**	**20241340599411**	24/05/2024	Concepto sobre Tránsito – Cursos Sobre Normas de Tránsito – Reducción de la sanción.	**OFICINA ASESORA JURÍDICA MINISTERIO DE TRANSPORTE**

	SECRETARÍA GENERAL Y DE GOBIERNO			
	T.D: PERMISO			
	RESOLUCION POR LA CUAL SE CONCEDEN VACACIONES A UNA FUNCIONARIA			
	VIGENCIA 26/JUL/2024	**VERSIÓN** 01	**CÓDIGO** 110.	**PAGINA** 1 DE 1

Guayabetal, agostó 27 de 2024.
SGG-110-278

Señores
FEDERACIÓN DE MUNICIPIOS DE COLOMBIA
E. S. D.

Asunto: Concepto transporte y movilidad.

Cordial Saludo;

En nuestro Municipio, existe una empresa de transporte terrestre de mototaxi llamado **TRANSTORONOI**, se les expide resolución de habilitación de servicio cada tres (03) años, el día mayo 28 de 2024, se le expidió la Resolución No. 155; donde se renovó la habilitación del servicio de transporte.

Por lo anterior, respetuosamente solicitamos se nos dé un concepto sobre lo siguiente:

* ¿los socios deben ser los propietarios de los vehículos? Esto debido a que efectuada la revisión de la cámara de comercio y según información suministrada por la empresa, tienen 5 socios, 11 vehículos y son diferentes los propietarios.

* ¿Si el municipio les debe expedir dichas tarjetas de operación por parte del municipio?

* Requisitos que se deben solicitar para la expedición de las tarjetas de operación para el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.

Agradeciendo de antemano su atención.

Atentamente;

ELVER DUBAN MORENO MORA
Secretario general y de gobierno
Guayabetal - Cundinamarca

Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:
ELVER DUBAN MORENO MORA Secretario General y de Gobierno	ELVER DUBAN MORENO MORA Secretario General y de Gobierno	SIMÓN MEJÍA JOYA Alcalde Municipal

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

Bogotá D.C., septiembre 25 de 2024

Doctora
SANDRA MILENA TAPIAS
Directora Nacional SIMIT
Federación Colombiana de Municipios
Ciudad

Asunto: Consulta municipio de Guayabetal – Cundinamarca. Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.

Cordial saludo:

Con el fin de atender la consulta presentada ante el SIMIT por el señor Elver Dubán Moreno Mora, en calidad de secretario general y de gobierno del municipio de Guayabetal – Cundinamarca, por medio de la cual plantea una serie de interrogantes en relación con una empresa de transporte terrestre de Mototaxis denominada Transtororoi, es preciso realizar algunas precisiones.

1. El servicio público de transporte de pasajeros en Colombia se rige por lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y aquellas que las hayan modificado, por lo que solamente se puede prestar el servicio público de transporte de pasajeros de conformidad con lo que allí se regula.
2. A su turno, mediante el Decreto 1079 de 2015 se compilaron todas las normas relativas a la reglamentación del sector transporte y allí está incluida la reglamentación de todas las modalidades de transporte terrestre de pasajeros que están autorizadas.
3. El servicio de transporte público terrestre automotor de pasajeros solamente puede ser prestado por las empresas y en los vehículos que el Decreto 1079 de 2015 dispone y todo servicio de transporte de pasajeros que no se enmarque y sea autorizado según este decreto, se considera ilegal, por lo que no solamente no puede ser autorizado, sino que las autoridades territoriales de transporte y tránsito deben adelantar todas las acciones que correspondan para evitar la prestación de este tipo de servicios no autorizados.
4. La actividad que comúnmente se conoce como Mototaxismo, no corresponde a una modalidad de servicio público de transporte de pasajeros que esté contemplada en la normatividad vigente, por lo tanto, no puede ser autorizada por las autoridades territoriales de transporte (Alcaldías).

De otra parte, no se debe confundir la posibilidad que existe de que cualquier persona o grupo de personas tiene (n) de conformar y registrar una empresa ante la Cámara de Comercio, con

las diferentes autorizaciones que eventualmente se requieran para efectuar una actividad o prestar un servicio específico. En concreto, el constituir una empresa cuyo objeto sea el transporte de pasajeros y/o carga ante la Cámara de Comercio, no le otorga automáticamente a esa empresa la autorización para, en este caso, prestar un servicio público de transporte de pasajeros y menos en una modalidad que no está autorizada en Colombia, como es el llamado Mototaxismo.

Por lo anterior, no es posible que el municipio como autoridad de transporte expida tarjetas de operación para un servicio que en la normatividad vigente no existe, por el contrario, debe efectuar controles operativos para evitar la prestación de servicios ilegales como lo es el Mototaxismo.

Ahora bien, al final del documento se plantea un interrogante que no se refiere a la "empresa de Mototaxis" antes indicada, sino a los requisitos que se deben exigir a las empresas que soliciten tarjetas de operación para sus vehículos tipo Motocarro en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto de Pasajeros. Al respecto, es procedente mencionar que los requisitos que debe cumplir una empresa de transporte público Mixto al solicitar tarjetas de operación para sus vehículos, están contemplados en el artículo 2.2.1.5.9.5 del Decreto 1079 de 2015, los cuales además no cambian según la tipología del vehículo autorizada en la modalidad del servicio Mixto, es decir, que los requisitos son los mismos y son los siguientes:

1. Solicitud suscrita por el representante legal, adjuntando la relación de los vehículos, discriminados por clase y por nivel de servicio, indicando clase, marca, modelo, número de la placa, capacidad y combustible, para cada uno de ellos.

   En caso de renovación, duplicado o cambio de empresa, se indicará el número de las tarjetas de operación anteriores.

2. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos que no son de propiedad de la empresa.

3. Fotocopia de las licencias de tránsito de los vehículos.

4. Fotocopia de las Pólizas vigentes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, de cada vehículo.

5. Constancia de las revisiones técnico-mecánicas vigentes, a excepción de los vehículos último modelo.

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado por las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.

7. Comprobante de la consignación a favor de la autoridad competente por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrada por la entidad recaudadora.

Finalmente, es preciso indicar que el presente concepto se realiza de conformidad con lo dispuesto en el artículo 28 de la ley 1437 de 2011, por lo tanto, se trata de un criterio orientador para la parte consultante, que no es de obligatorio cumplimiento o ejecución.

Cordialmente,

IVAN DARIO PIEDRAHITA ARIAS
Gerente
Ideamos Consultores S.A.S

Lisset Piñeros <contacto@ideamosconsultores.com>

Consulta Guayabetal Cundinamarca

2 mensajes

Clara Ximena Amortegui Amortegui <clara.amortegui@fcm.org.co> 3 de septiembre de 2024, 10:28
Para: "Ideamos Consultores S.A.S" <ideamosconsultores@gmail.com>, Lisset Piñeros <administracion@ideamosconsultores.com>

Buenos días,

Por favor apoyarnos con la respuesta a la consulta adjunta del Municipio de Guayabetal Cundinamarca.

Cordialmente,

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

Clara Ximena Amortegui Amortegui
Profesional
Grupo de Operación
Tel: +60 (1) 5934020 Ext. 1056
clara.amortegui@fcm.org.co - www.fcm.org.co
Carrera 7 No- 74B 56 Piso 18
Bogotá D.C. - Colombia - Suramerica

SOMOS REFERENTES DEL EMPODERAMIENTO Y DESARROLLO MUNICIPAL

Antes de imprimir este mensaje, asegúrese que es necesario. Proteger el medio ambiente está también en su mano.

Cualquier copia, uso o distribución no autorizados de este mensaje y de sus adjuntos pueden generar responsabilidades legales. • Si usted no es destinatario de este correo, por favor notifíquese al remitente. • Aplicamos la Ley Estatuaria 1581 de 2012, que protege el acceso a la información pública

278 FEDEMUNICIPIOS TRANSTOROROI (1).docx
950K

Lisset Piñeros <contacto@ideamosconsultores.com> 27 de septiembre de 2024, 16:21
Para: Clara Ximena Amortegui Amortegui <clara.amortegui@fcm.org.co>

Buenas tardes Dra. Ximena

Adjunto remitimos comunicación de respuesta para la solicitud que presentó el municipio de Guayabetal.

--
Cordialmente,

IDEAMOS

Fainory L. Piñeros Rojas
Profesional especializado
Email: contacto@ideamosconsultores.com
Bogotá - Colombia

5.16.1 Rta consulta Mpio Guayabetal sobre servicio de tte en motocarro.pdf
199K

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

Informe de análisis con Recomendaciones sobre Movilidad en Sutamarchán - Boyacá

1. Introducción

El presente informe tiene como objetivo analizar las condiciones de tránsito, transporte y seguridad vial en el municipio de Sutamarchán - Boyacá, con el fin de identificar las realidades de la movilidad, sus problemáticas; la planeación y el desarrollo de las vías; sus facilidades o limitaciones administrativas y/u operativas, bajo las cuales se ejerce el control operativo y proponer recomendaciones para mejorar la movilidad urbana, gestionar un organismo de tránsito y transporte; crear una dependencia con inspector de tránsito y transporte o para contar con un cuerpo de agentes de tránsito y transporte, según las características propias de la entidad territorial analizada.

Los organismos de tránsito y transporte son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción, facultades que les otorga el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) al reconocerlos como Autoridades de Tránsito y asignarles la función de velar por el cumplimiento del régimen normativo, así como la Ley 1310 de 2009, cuyas disposiciones sobre requisitos y competencias son aplicables a los organismos de tránsito y transporte, y a los agentes de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

La Resolución 3846 de 1993, expedida por el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito – INTRA, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, hoy Ministerio de Transporte, es la norma que fija las pautas para la creación, funcionamiento y reglamentación de los organismos de tránsito y transporte; por ello, la revisión que presenta este documento es con base en la capacidad o potencial de cumplir con cada uno de los requisitos allí establecidos.

2. Datos del Municipio

Municipio:	SUTAMARCHÁN
Alcalde:	Miguel Andrés Rodríguez Saavedra
Fecha de contacto:	12 de junio de 2024
Funcionario o persona de contacto:	Miguel Andrés Rodríguez Saavedra
Número de teléfono de contacto:	3127790608
Correo electrónico:	alcaldia@sutamarchan-boyaca.gov.co
Persona de la FCM a cargo:	Iván Piedrahita

3. Caracterización del Municipio

Municipio:	SUTAMARCHÁN
Acto administrativo de creación del OT	No tiene

Acto administrativo de clasificación del OT	No tiene
Número de habitantes	Sutamarchán tiene una población aproximada de 6.587 habitantes al 2024

4. Metodología

La metodología utilizada para la elaboración de este informe se basó en:

- **Revisión del organigrama del municipio:** Se analizó la estructura organizacional del municipio para identificar las entidades responsables de la gestión de la movilidad, en la actualidad la infraestructura vial está a cargo del secretario de planeación e infraestructura, tiene inspector de policía que depende de la secretaria de Gobierno.
- **Análisis de documentación existente:** Se consultaron documentos oficiales, el plan de desarrollo, el documento del EOT de Sutamarchán y datos relacionados con la movilidad en el municipio.

  Según la Resolución 0005 del 02 01 2024, del Departamento Nacional de Planeación, Sutamarchán es un municipio de sexta categoría (6ª)

  Dentro de los proyectos para el municipio se quiere mejorar la infraestructura vial y la conectividad y fortalecer la seguridad vial y la prevención de accidentes, mediante la señalización, la iluminación, el mantenimiento y la regulación del tráfico en las vías.

  Gestión del proyecto para la realización de obras físicas e instalación de señalización y de dispositivos para la seguridad vial.

  Dentro de la "LÍNEA ESTRATÉGICA AMBIENTAL: EL MOMENTO DE PROTEGER EL AGUA Y ADAPTAR EL TERRITORIO AL CAMBIO CLIMÁTICO, CON UNA INFRAESTRUCTURA SOSTENIBLE, ES AHORA" se tienen los siguientes proyectos:

  - Formulación e implementación del Plan de movilidad municipal
  - Campañas de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse
  - Gestión del proyecto para la realización de obras físicas e instalación de señalización y de dispositivos para la seguridad vial

- **Recopilación de información verbal:** Se realizó entrevista directamente con el alcalde municipal para obtener información sobre las condiciones de movilidad, quien indica que no tiene dependencia, ni personal para el control en vías.

El señor alcalde quiere trabajar en fortalecer cultura en el municipio, la cual incluye la cultura vial, con el enfoque centrado en el desarrollo humano y la sostenibilidad. Inicialmente, pretende modificar las funciones del inspector de policía, adicionando funciones de tránsito y transporte.

5. Hallazgos

A partir de la información recopilada, se identificaron los siguientes hallazgos:

- **Capacidad institucional:**
  - Insuficiencia administrativa y operativa para ejercer función pública de movilidad en condiciones de calidad y seguridad.
  - Falta de personal capacitado para adelantar labores de tránsito, transporte y seguridad vial de municipio.
  - Inexistencia de equipos tecnológicos para promover comportamientos seguros en las vías.
- **Problemáticas de movilidad:**
  - Falta de cultura ciudadana que no cumple las leyes y normas de tránsito y transporte.
  - Existe cobertura de transporte público del municipio con rutas origen destino Bogotá – Sutamarchán; así mismo, hay otras rutas que vienen de Tocaima.
  - Se han presentado siniestros viales, principalmente por no acatar las normas de tránsito.
- **Planeación y desarrollo de las vías:**
  - El plan de desarrollo 2024 – 2027 fue expedido mediante DECRETO 045 del 31 de mayo de 2024, "SUTAMARCHÁN SOMOS TODOS EL MOMENTO ES AHORA" correspondiente al periodo 2024-2027.
  - Falta de una visión integral de la movilidad que integre diferentes modos de transporte.
- **Condiciones y limitaciones:**
  - El municipio cuenta con recursos humanos y técnicos limitados para la gestión de la movilidad.
  - Falta articulación entre las diferentes entidades responsables de la movilidad.
  - Falta de recursos financieros para la inversión en infraestructura, señalización y campañas de educación vial.

6. Recomendaciones

En vista de los hallazgos mencionados, se proponen las siguientes recomendaciones:

- **Fortalecer la institucionalidad para la gestión de la movilidad:**
  - Crear una dependencia o área que trabaje en el municipio en materia de movilidad.
  - Establecer mecanismos de articulación entre las diferentes entidades del orden departamental y nacional para implementar acciones de movilidad.
  - Adicionar las funciones de tránsito y transporte del inspector de policía.
  - Constituir un cuerpo de control operativo para el municipio, se sugieren 4 funcionarios o contratistas.
- **Ampliar la cobertura del transporte público:**

- Revisar las rutas y frecuencias del transporte público, especialmente en zonas con baja cobertura.
- Modernizar el centro de despacho y expedir los actos administrativos correspondientes, si el interés es hacer un terminal de transporte deberá realizarse bajo lo señalado en el decreto 1079 de 2015.

- **Promover la cultura vial:**
  - Implementar campañas de educación vial dirigidas a diferentes grupos poblacionales (peatones, ciclistas, conductores).
  - Fortalecer los controles al cumplimiento de las normas de tránsito.
  - Incentivar el uso de medios de transporte sostenibles como la bicicleta.

7. Conclusiones

La movilidad urbana en el municipio de Sutamarchán - Boyacá presenta importantes desafíos que requieren de una acción conjunta por parte del gobierno local, el sector privado y la comunidad. La implementación de las recomendaciones propuestas en este informe puede contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio, promover el desarrollo sostenible y garantizar una movilidad segura, eficiente y accesible para todos, especialmente lo que tiene previsto el señor alcalde en su Plan de Desarrollo " incentivar el uso de transporte alternativos y sostenibles, como la bicicleta, el transporte público y el transporte eléctrico, que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica".

Es importante crear una dependencia en el municipio que trabaje por mejorar la movilidad del municipio y tomar acciones en materia de movilidad, se recomendó al señor alcalde realizar medidas de sensibilización, control y vigilancia en materia de tránsito y transporte, para ello es necesario contar con inspector de tránsito y transporte y un cuerpo de agentes de tránsito y transporte. Se le entrega al señor alcalde lo siguiente:

a. Las circulares 277 y 677 expedidas por el Ministerio de Transporte sobre las competencias y cumplimiento de las normas en materia de control y vigilancia del tránsito y transporte.
b. Circular Externa N. 016 de 2024 que establece las medidas pedagógicas de seguridad vial bajo el enfoque seguro y prevención de siniestro viales.
c. Guía ABC para la contratación de agentes de tránsito y transporte y el instructivo.
d. Modelo de contrato para agentes de tránsito y transporte.
e. Así mismo, se entrega asesoría y soporte para ampliar el acto administrativo que adicione las funciones de tránsito y transporte del inspector de policía.

En este momento, la creación de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de Sutamarchán no es viable. De acuerdo con la Resolución 3846 de 1993 emitida por el Ministerio de Transporte, el municipio no cumple con los requisitos necesarios para su clasificación.

8. Anexos

- Organigrama del municipio de Sutamarchán - Boyacá

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

ORGANIGRAMA



Fuente: https://www.sutamarchan-boyaca.gov.co/alcaldia/organigrama

Atentamente,

IVAN DARIO PIEDRAHITA ARIAS
Gerente
Ideamos Consultores S.A.S

Lisset Piñeros <contacto@ideamosconsultores.com>

Entrega informes de Obligación No. 11 Cto 24 de 2024 FCM-IDEAMOS C.SAS

1 mensaje

Lisset Piñeros <contacto@ideamosconsultores.com> 30 de septiembre de 2024, 21:36
Para: Clara Ximena Amortegui Amortegui <clara.amortegui@fcm.org.co>

Respetada Dra. Ximena

Dando cumplimiento a la obligación No. 11 del Contrato 24 de 2024, nos permitimos remitir los siguientes informes por medio de los cuales se analiza la viabilidad para crear organismo de tránsito y transporte en los siguientes municipios:

- Sutamarchán - Boyacá
- Tocancipá - Cundinamarca
- Cácota - Norte de Santander
- Palestina - Caldas

Cordialmente,

Fainory L. Piñeros Rojas
Profesional especializado
Email: contacto@ideamosconsultores.com
Bogotá - Colombia

4 adjuntos

- **Anexo 11.6 Informe municipio Tocancipa 230924.pdf** 359K
- **Anexo 11.8 Informe municipio Palestina 300924.pdf** 418K
- **Anexo 11.5 Informe municipio Sutamarchan 230924.pdf** 278K
- **Anexo 11.7 Informe municipio Cacota 270924.pdf** 377K

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

Informe de Análisis para la constitución de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de Tocancipá - Cundinamarca

1. Introducción

El presente informe tiene como objetivo analizar las condiciones de tránsito, transporte y seguridad vial en el municipio de Tocancipá - Cundinamarca, con el fin de identificar las realidades de la movilidad, sus problemáticas; la planeación y el desarrollo de las vías; sus facilidades o limitaciones administrativas y/u operativas, bajo las cuales se ejerce el control operativo y proponer recomendaciones para mejorar la movilidad urbana, gestionar un organismo de tránsito y transporte; crear una dependencia con inspector de tránsito y transporte o para contar con un cuerpo de agentes de tránsito y transporte, según las características propias de la entidad territorial analizada.

Los organismos de tránsito y transporte son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción, facultades que les otorga el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) al reconocerlos como Autoridades de Tránsito y asignarles la función de velar por el cumplimiento del régimen normativo, así como la Ley 1310 de 2009, cuyas disposiciones sobre requisitos y competencias son aplicables a los organismos de tránsito y transporte, y a los agentes de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

La Resolución 3846 de 1993, expedida por el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito – INTRA, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, hoy Ministerio de Transporte, es la norma que fija las pautas para la creación, funcionamiento y reglamentación de los organismos de tránsito y transporte; por ello, la revisión que presenta este documento es con base en la capacidad o potencial de cumplir con cada uno de los requisitos allí establecidos.

2. Datos del Municipio

Municipio:	TOCANCIPÁ – CUNDINAMARCA
Alcalde:	WALFRANDO ADOLFO FORERO BEJARANO
Fecha de contacto:	2 de julio de 2024
Número de teléfono de contacto:	57 (601) 5550737 Ext. 4 y 5
Correo electrónico:	atencion.ciudadano@tocancipa.gov.co inspecciondepolicia@tocancipa.gov.co
Persona de la FCM a cargo:	Fainory Piñeros

3. Caracterización del Municipio

Municipio:	TOCANCIPÁ – CUNDINAMARCA
Acto administrativo de creación del OT	No tiene

Acto administrativo de clasificación del OT	No tiene
Número de habitantes	Tocancipá cuenta con una población cercana a los 39.996 habitantes.
Presupuesto	Para la vigencia 2024, recursos por la suma de NOVENTA Y SIETE MIL SETENTA Y DOS MILLONES OCHOCIENTOS MIL SETECIENTOS SETENTA Y NUEVE PESOS CON DIECINUEVE CENTAVOS ($97.072.8OO.779. 19).

En el año 2023, se expidió el decreto 114 de 2023, por el cual se determina la estructura de la Alcaldía Municipal y se señala las funciones de sus dependencias, en la cual deja al secretario de Gobierno, planear, organizar los programas y procesos relacionados con movilidad urbana y rural, así como en materia de tránsito de los vehículos que circulan por el municipio. En manos de la secretaria de Gobierno está la de organizar, dirigir y manejar conforme a la normativa vigente y esta a su cargo dos inspecciones las Inspecciones de Policía del Municipio.

El Municipio de Tocancipá expidió el Plan de Desarrollo "Tocancipá, Segura con Experiencia y Visión Social, Recuperemos el Progreso 2024-2027", en el eje 4 de "SEGURIDAD Y CONVIVENCIA PARA EL PROGRESO" quedo el "SUBPROGRAMA 14.3 TOCANCIPA CON MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE PARA TODOS".

4. Hallazgos

A partir de la información recopilada, se identificaron los siguientes hallazgos:

- **Capacidad institucional:**
  - Insuficiencia administrativa y operativa para ejercer función pública de movilidad en condiciones de calidad y seguridad.
  - El enfoque del municipio es a garantizar transporte y mejorar la infraestructura vial en cuanto señalización y arreglo de vías.
  - Falta de personal capacitado para adelantar labores de control operativo en el municipio.
- **Planeación y desarrollo de las vías:**
  - Optimizar las condiciones de seguridad vial en el Municipio.
  - Dentro de los objetivos está plasmar una visión de futuro a nivel territorial, comunidad, sector, región, entidad o cualquier nivel de desagregación que se requiera, plasmando elementos como objetivos, estrategias, metas e indicadores en el plan de seguridad vial que pretenden actualizar.
  - Plan de Desarrollo "Tocancipá, Segura con Experiencia y Visión Social, Recuperemos el Progreso 2024-2027",
- **Condiciones y limitaciones:**
  - El municipio cuenta con recursos humanos y técnicos limitados para la gestión y control de la movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial
  - Falta articulación entre las diferentes entidades responsables de la movilidad.

5. Recomendaciones

En vista de los hallazgos mencionados, se proponen las siguientes recomendaciones:

- **Fortalecer la institucionalidad para la gestión de la movilidad:**
  - Mientras se constituye y crea el Organismo de Tránsito y Transporte, es necesario crear una dependencia o área que trabaje en el municipio en materia de movilidad.
  - Constituir un cuerpo de control operativo para el municipio, mínimo un inspector de tránsito y transporte y agentes de tránsito y transporte, se sugieren 12 funcionarios o contratistas.
- **Ampliar la cobertura del transporte público:**
  - Revisar las rutas y frecuencias del transporte público.
  - Realizar controles y modificaciones en el centro de despacho y expedir los actos administrativos correspondientes, según los lineamientos del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte.
- **Promover la cultura vial:**
  - Dentro del plan de desarrollo estar en el eje 4 de seguridad y convivencia para el progreso quedo el subprograma 14.3 Tocancipá con movilidad segura y sostenible para todos.
  - Promover la organización de la movilidad y el tránsito en Tocancipá.

6. Observaciones y recomendaciones

Para cumplir con la totalidad de los requisitos exigidos en la Resolución 3846 de 1993, con el fin de obtener la clasificación y por ende la autorización del Ministerio de Transporte para contar con un organismo de tránsito municipal, se presentan las siguientes sugerencias frente al cumplimiento de cada requisito.

1. Procedimiento a seguir de acuerdo con el artículo primero de la Resolución 3846 de 1993.

   a. *Solicitar asesoría técnica al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito a efectos de establecer la estructura orgánica y funciones que debe cumplir.*
   Se trata de enviar una comunicación desde el municipio hacia el Ministerio de Transporte, en la cual se solicite asesoría técnica para el cumplimento de los requisitos establecidos en la resolución.

   b. *Elaborar un estudio de factibilidad que contenga como mínimo la información requerida en el listado de este literal.*
   El estudio de factibilidad, se puede definir como un análisis técnico debidamente soportado, que le permita a la administración municipal establecer o por lo menos proyectar, cuales van a ser las condiciones de operación del organismo de tránsito en cuanto a necesidades de la comunidad y oferta institucional de parte de la administración.

      - *Área de influencia del municipio, teniendo en cuenta la existencia de otros Organismos de Tránsito en la región.*
      Se trata de analizar y plasmar en un documento, información y elementos que indiquen si en los municipios vecinos ya existen o no, otros organismos de tránsito, si con la creación

del OT municipal es posible atender la demanda y necesidades institucionales en materia de servicios de tránsito a los municipios vecinos, ya sea que estos tengan o no un OT autorizado o si la proyección es que los servicios de tránsito se presten únicamente para el municipio que presenta la solicitud ante el Ministerio de Transporte.

- *Flujo vehicular*
  Por flujo vehicular se hace referencia a cantidad de vehículos que circulan por las vías del municipio,
  En la práctica no es posible establecer un valor exacto del flujo vehicular, por lo que este punto se refiere a una estimación del mismo. La norma no establece cual debe ser alcance ni el área de influencia a tener en cuenta para estimar el flujo vehicular, razón por la cual se recomienda contabilizar y analizar los vehículos que circulan por las vías principales del municipio.

- *Parque Automotor*
  Se refiere a la cantidad de vehículos que existen en el municipio, tanto los que pertenecen a sus habitantes como aquellos que están de paso. Para determinar el parque automotor se pueden hacer estimaciones con base en estudios que hayan realizado otras dependencias del municipio, información que se obtenga desde entidades del orden departamental o nacional, o simplemente hacer una encuesta local para establecer cual es la tasa de motorización, es decir, en promedio cuantos vehículos hay por cada habitante y de esa forma proyectar el parque automotor con base en los datos oficiales de población del municipio.

- *Presupuesto de funcionamiento que incluya los posibles ingresos generados.*
  Para este punto, el municipio debe proyectar cual será la estructura organizacional del futuro organismo de tránsito, incluyendo nómina, gastos operativos y en general los gastos de funcionamiento esperados para la dependencia, como ocurre con cualquier otra dependencia del municipio.
  Así mismo, teniendo en cuenta que los municipios perciben ingresos tanto por los servicios de trámites de tránsito como por la imposición de multas de tránsito, se debe hacer un cálculo estimado del monto de dichos ingresos.

- *Estructura administrativa y operativa.*
  Se debe describir la estructura administrativa y operativa que tendrá el organismo de tránsito. Es decir, como quiera que se trata de una dependencia de la administración municipal, esta tendrá una estructura que debe ser presentada y explicada en la solicitud de clasificación ante el Ministerio de Transporte.

- *Análisis del servicio público de transporte, urbano, suburbano periférico y veredal*

Este punto hace referencia a las condiciones de prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el municipio, tanto en el área rural como en zona urbana. Allí se debe presentar toda la información disponible sobre las condiciones de oferta y demanda de transporte público de pasajeros, si hay empresas de transporte habilitadas en el municipio, si hay vehículos de transporte público, cuantos hay, su tipología, el servicio que prestan, las rutas autorizadas, etc. También indicar si hay transporte que pueda ser catalogado como informal o ilegal y su contexto.

- *Evaluación de los requerimientos en sistematización.*
  Actualmente, en todas las dependencias de las entidades públicas, las labores se realizan apoyadas en computadores, softwareespecializados, conexiones de red local y de internet. Con base en ello, de acuerdo a lo que se proyecta será la operación y funcionamiento del organismo de tránsito, indicar cuantos equipos de cómputo se proyecta que serán utilizados, el software a instalar en cada uno de ellos, las necesidades y disponibilidades de conexión a redes locales o a internet para los diferentes equipos.

- *Plan vial del municipio.*
  Este es un documento de planeación que debería de existir en los registros de la administración municipal, toda vez que hace referencia a la forma como están organizadas las vías del municipio, la categorización de las vías, los sentidos viales, los circuitos o recorridos diseñados para el tránsito de los vehículos, tanto los locales como los que hacen tránsito a través del municipio, entre otros aspectos.
  En caso de no contar con el plan vial del municipio, se debe proceder a elaborar uno. Se aclara que no es necesario la contratación de una consultoría para su elaboración y los funcionarios lo pueden realizar con base en la información que se tenga sobre las vías y el conocimiento de las dinámicas de movilización de sus habitantes. En los planes de ordenamiento territorial – POT, usualmente se incluye uno o más capítulos dedicados a analizar las condiciones de movilidad del municipio, por lo que se puede tomar el POT como un punto de inicio para elaborar el plan vial.

Con la información recopilada hasta este punto, se elabora el documento que el artículo primero de la Resolución 3846 de 1993 denomina Estudio de factibilidad.

El paso a seguir, es presentar ante el Concejo Municipal un proyecto de acuerdo que incluya la autorización de esa corporación para tener un organismo de tránsito.

Este acuerdo municipal puede incluir el detalle de lo que será la nueva dependencia, es decir, la cantidad y tipología de los cargos de planta que se van a requerir, las funciones a asignar, los recursos logísticos que se consideren necesarios, etc. O puede ser únicamente la autorización del Concejo hacia el señor alcalde para que modifique la estructura organizacional del municipio creando la nueva dependencia, definiendo los cargos,

perfiles y salarios. Y que sea el señor alcalde bajo esta autorización expresa del Concejo Municipal, quien adelante las acciones necesarias y cree la dependencia.

También debe existir un acuerdo municipal mediante el cual se le asigne un presupuesto de funcionamiento a la dependencia que operará como organismo de tránsito. Esta asignación de presupuesto para el primer año puede estar incluida en el acuerdo que autoriza o crea la dependencia, o puede ser un acuerdo municipal independiente.

Una vez creada la dependencia, se procede a organizar el paquete de la documentación necesaria para presentar la solicitud de clasificación de organismo de tránsito al Ministerio de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en el artículo segundo de la Resolución 3846 de 1993 así:

a. *Fotocopia del Acta de creación de la Dependencia y de su sanción conteniendo el presupuesto de funcionamiento y planta de personal.*

b. *Certificado del DANE sobre índice poblacional del Municipio.*
Se solicita al DANE que expida una certificación del índice poblacional del municipio y se anexa a la solicitud.

c. *Estudio de factibilidad de que trate el literal b) del artículo anterior.*
El documento que se elabora con toda la información exigida en el artículo primero de la resolución.

d. *Fotocopia del concepto previo ~~favorable~~ de la oficina de Planeación Departamental.*
Este documento, es la respuesta que envíe la oficina de planeación departamental en respuesta a la solicitud de su concepto sobre la creación de un organismo de tránsito municipal. Se reitera lo indicado al principio del instructivo, el cuanto a que no es relevante si la oficina de planeación departamental conceptúa favorable o desfavorablemente, únicamente se debe presentar la respuesta de dicha entidad. Así mismo, se aclara que planeación departamental no tiene competencias legales para exigirle al municipio que su solicitud de concepto tenga un contenido o información específica relacionada, o que se elabore algún tipo de estudio, cualquiera que este sea.

e. *Descripción de los sistemas de información en operación con que cuenta el Municipio informando sobre las características de los equipos y programas de aplicación.*
No es necesario relacionar todos los computadores y software con que cuenta el municipio. Este punto hace referencia específicamente a los recursos tecnológicos asociados a la entidad o dependencia que va a operar como organismo de tránsito, sus computadores, software, redes locales y de internet con las cuales va a funcionar.

f. *Certificado del Organismo de Tránsito Departamental relacionado con el parque automotor registrado en ese Municipio.*

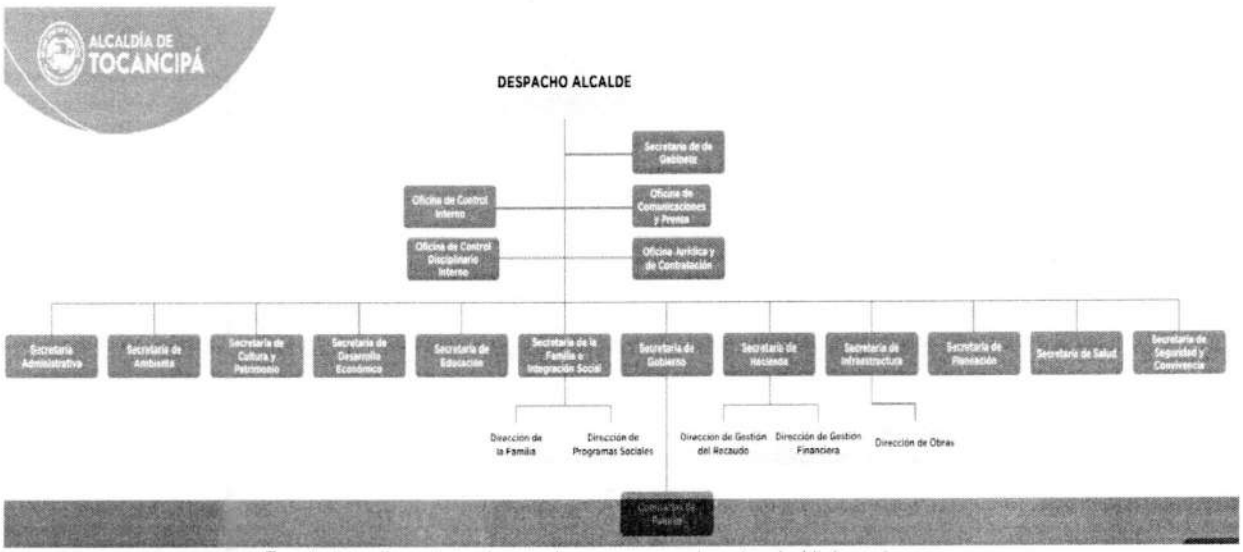
Para municipios pertenecientes a departamentos con organismo de tránsito departamental, se debe solicitar a esa entidad que expida un certificado relacionado con el parque automotor que rueda o que esté registrado como perteneciente al municipio, en caso de que exista tal información.

g. *Certificado del presupuesto global del Municipio aprobado para la vigencia fiscal de la solicitud, expedido por autoridad competente.*

Como quiera que, al momento de presentar la solicitud al Ministerio de Transporte, la entidad o dependencia ya debe estar creada y con un presupuesto asignado desde el concejo municipal, este certificado lo puede expedir la secretaría de hacienda municipal.

7. Anexos

- Plan de desarrollo: https://www.tocancipa-cundinamarca.gov.co/recursos_user/Documentos_para_descargar/2024/PLANEACI%C3%93N/PROGRAMAS_Y_PROYECTOS_PLAN_DE_DESARROLLO_2024.pdf
-
- Organigrama del municipio de Tocancipá – Cundinamarca



Fuente: https://www.tocancipa-cundinamarca.gov.co/nuestra-alcaldia/organigrama

8. Conclusiones

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

La creación de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de Tocancipá - Cundinamarca es viable. De acuerdo con la Resolución 3846 de 1993 emitida por el Ministerio de Transporte, el municipio podría constituir y cumplir con los requisitos necesarios para su clasificación como organismo de tránsito y transporte.

Atentamente,

IVAN DARIO PIEDRAHITA ARIAS
Gerente
Ideamos Consultores S.A.S

Carrera 7 # 127-48 oficina 305 – Centro Empresarial 128
Celular 310 7690044
Bogotá D.C.

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

Informe de Análisis con Recomendaciones sobre Movilidad en Cácota - Norte de Santander

1. Introducción

El presente informe tiene como objetivo analizar el estado del arte, en cuanto al cumplimiento de requisitos para solicitar ante el Ministerio de Transporte la autorización para contar con un Organismo de Tránsito y Transporte Municipal en Cácota, departamento del Norte de Santander.

Los organismos de tránsito y transporte son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción, facultades que les otorga el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) al reconocerlos como Autoridades de Tránsito y asignarles la función de velar por el cumplimiento del régimen normativo, así como la Ley 1310 de 2009, cuyas disposiciones sobre requisitos y competencias son aplicables a los organismos de tránsito y transporte, y a los agentes de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

La Resolución 3846 de 1993, expedida por el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito – INTRA, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, hoy Ministerio de Transporte, es la norma que fija las pautas para la creación, funcionamiento y reglamentación de los organismos de tránsito y transporte; por ello, la revisión que presenta este documento es con base en la capacidad o potencial de cumplir con cada uno de los requisitos allí establecidos.

Así mismo, analizar las condiciones de tránsito, transporte y seguridad vial en el municipio de Cácota - Cundinamarca, con el fin de identificar las realidades de la movilidad, sus problemáticas; la planeación y el desarrollo de las vías; sus facilidades o limitaciones administrativas y/u operativas, bajo las cuales se ejerce el control operativo y proponer recomendaciones para mejorar la movilidad urbana, como gestionar un organismo de tránsito y transporte; contar con un cuerpo de agentes de tránsito y transporte, según las características propias de la entidad territorial.

2. Datos del Municipio

Municipio:	CÁCOTA
Alcalde:	Jesús Eduardo Araque Jaimes
Fecha de contacto:	25 de noviembre de 2024
Funcionario o persona de contacto:	Andrea Granados - Inspectora del Municipio
Número de teléfono de contacto:	320 8209127
Correo electrónico:	alcaldia@Cácota -nortedesantander.gov.co
Persona de la FCM a cargo:	Fainory Piñeros

3. Caracterización del Municipio

Municipio:	CÁCOTA

Acto administrativo de creación del OT	No tiene
Acto administrativo de clasificación del OT	No tiene
Número de habitantes	De acuerdo con lo manifestado por la inspectora, Cácota tiene una población aproximada de 3.000 habitantes.



Fuente: https://cacotanortedesantander.micolombiadigital.gov.co/sites/cacotanortedesantander/content/files/000408/20358_plan-de-desarrollo-definitivo-20202023.pdf

4. Metodología

La metodología utilizada para la elaboración de este informe se basó en:

- **Revisión del organigrama del municipio:** Se analizó la estructura organizacional del municipio para identificar las entidades responsables de la gestión de la movilidad, el tránsito y el transporte, en la actualidad está a cargo del inspector de policía.

- **Análisis de documentación existente:** Se consultaron documentos oficiales, planes de desarrollo municipal y departamental del Norte de Santander y estadísticas relacionados con la movilidad en el municipio.



Fuente: https://colombiatic.mintic.gov.co/679/w3-propertyvalue-36342.html

El municipio de CÁCOTA es de sexta categoría donde habitan aproximadamente 3000 personas, es un territorio turístico que es visitado por muchas personas.

- **Recopilación de información verbal:** Se realizó entrevista directamente con la inspectora de policía municipal para obtener información sobre las condiciones de movilidad, quien indica que no tiene dependencia, ni personal para el control en vías, de acuerdo con el manual de funciones el inspector de policía tiene asignado realizar el IPAT, atender y efectuar el procedimiento cuando existen lesionados o fallecidos por siniestros viales.

  El señor alcalde quiere que Cácota se distinga en Norte de Santander como líder en turismo, organizar el transporte dentro del municipio y fortalecer la cultura vial, indicando que el municipio es pequeño tiene vías terciarias con placa huellas, lo que no permite el ingreso a vehículos de gran tamaño o peso.

  Así mismo, entre sus prioridades esta los programas para la prestación del servicio escolar para los niños, niñas y adolescentes del municipio especialmente los que viven en zonas rurales.

  Por ello, quiere implementar proyectos, planes y programas en los sectores salud, agropecuario, promoción al desarrollo (Turismo, Desarrollo Económico y Empleo), desarrollo comunitario (JAC, COMITÉS, ASOCIACIONES, CTP Y ORGANIZACIONES SOCIALES), que impulsen el desarrollo y el transporte que permite general más canales de comunicación trayendo el progreso.

5. Hallazgos

A partir de la información recopilada, se identificaron los siguientes hallazgos:

- **Capacidad institucional:**

- Insuficiencia administrativa y operativa para ejercer función pública de movilidad en condiciones de calidad y seguridad.
- Falta de personal para apoyar a la inspección de policía en regulación de tráfico y controles operativo en el municipio.
- Inexistencia de equipos tecnológicos para promover comportamientos seguros en las vías.

- **Problemáticas de movilidad:**
  - Falta de cultura ciudadana que no cumple las leyes y normas de tránsito y transporte.
  - No existe empresas habilitadas en el transporte público del municipio, solo esta constituido un gremio de transporte y quiere saber como poder realizar una zona diferencial para el el transporte.
- **Planeación y desarrollo de las vías:**
  - El plan de desarrollo 2024 – 2027 "AMOR POR NUESTRO PUEBLO Y HONESTIDAD PARA SERVIRLE" se encuentran incluidos proyectos que se pretenden desarrollar en materia de movilidad y transporte en el municipio.
- **Condiciones y limitaciones:**
  - El municipio cuenta con pocos recursos humanos y técnicos para la gestión de la movilidad.
  - Falta articulación entre las diferentes entidades responsables de la movilidad, se apoyan en la Gobernación del Norte de Santander.
  - Falta de recursos financieros para la inversión en infraestructura, señalización y campañas de educación vial.

6. Recomendaciones

En vista de los hallazgos mencionados, se proponen las siguientes recomendaciones:

- **Fortalecer la institucionalidad para la gestión de la movilidad:**
  - Crear una dependencia o área que trabaje en el municipio en materia de movilidad.
  - Establecer mecanismos de articulación entre las diferentes entidades del orden departamental y nacional para implementar acciones de movilidad.
  - Constituir un cuerpo de control operativo para el municipio, mínimo cuatro agentes de tránsito y transporte inicialmente contratarlos mediante contrato de prestación de apoyo a la gestión.
- **Ampliar la cobertura del transporte público:**
  - Revisar las rutas y frecuencias del transporte para generar habilitaciones y prestación del servicio a los habitantes y visitantes del municipio.
- **Promover la cultura vial:**
  - Implementar campañas de educación vial dirigidas a diferentes grupos poblacionales (peatones, ciclistas, conductores). Solicitar apoyo al INVIAS, ANSV, Federación Colombiana de Municipios, entre otras entidades del orden Departamental.
  - Fortalecer los controles al cumplimiento de las normas de tránsito.
  - Incentivar el uso de medios de transporte sostenibles como la bicicleta.

7. Conclusiones

La movilidad urbana en el municipio de Cácota - Norte de Santander aumenta en temporada de vacaciones, pero es importante organizar la infraestructura, el tránsito y transporte para mejorar la movilidad y seguridad de los diferentes actores viales. La implementación de las recomendaciones propuestas en este informe puede contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio, promover el desarrollo sostenible y garantizar una movilidad segura, eficiente y accesible para todos.

Es importante crear una dependencia en el municipio que trabaje por mejorar la movilidad del municipio y tomar acciones en materia de movilidad, se recomendó a la inspectora realizar medidas de sensibilización, control y vigilancia en materia de tránsito y transporte, para ello es necesario tener agentes de tránsito y transporte que inicialmente realicen pedagogía y sensibilización en roles como actores viales, cumplimiento y aplicación de las normas de tránsito y transporte y posteriormente, iniciar a realizar infracciones al tránsito y/o al transporte. Se le entrega a la inspectora, los siguientes documentos:

a. Ley 2297 de 2022 y las circulares expedidas sobre el asunto por el Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte y los documentos expedidos por la Federación de Municipios que sirven de Guía y estudio.
b. Las circulares 277 y 677 expedidas por el Ministerio de Transporte sobre las competencias y cumplimiento de las normas en materia de control y vigilancia del tránsito y transporte.
c. Circular Externa N. 016 de 2024 que establece las medidas pedagógicas de seguridad vial bajo el enfoque seguro y prevención de siniestro viales.
d. Guía ABC para la contratación de agentes de tránsito y transporte y el instructivo.
e. Modelo de contrato para agentes de tránsito y transporte.
f. Información sobre PECCIT, Vigía, PESV.
g. Circular para la solicitud de rangos de comparendos.
h. Circulares expedidas por el Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte de las obligaciones, acciones y estrategias que deben realizar en los municipios y el alcalde como primera autoridad del municipio para trabajar por la seguridad vial, informalidad e ilegalidad en el transporte, entre otras.

Igualmente, se sugiere efectuar un convenio con el departamento del Norte de Santander para desarrollar planes, programas y proyectos para el manejo del tránsito, la movilidad, infraestructura y la señalización de la malla vial del municipio.

En este momento, la creación de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de Cácota no es viable. De acuerdo con la Resolución 3846 de 1993 emitida por el Ministerio de Transporte, el municipio no cumple con los requisitos necesarios para su clasificación.

8. Anexos

- Organigrama del municipio de Cácota - Norte de Santander

IDEAMOS
CONSULTORES SAS



Fuente: https://www.cacota-nortedesantander.gov.co/alcaldia/organigrama

Atentamente,

IVAN DARIO PIEDRAHITA ARIAS
Gerente
Ideamos Consultores S.A.S

Carrera 7 # 127-48 oficina 305 – Centro Empresarial 128
Celular 310 7690044
Bogotá D.C.

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

Informe de Análisis para la constitución de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de Palestina – Departamento de Caldas

1. Introducción

El presente informe tiene como objetivo analizar el estado del arte, en cuanto al cumplimiento de requisitos para solicitar ante el Ministerio de Transporte la autorización para contar con un Organismo de Tránsito y Transporte Municipal en Palestina, departamento de Caldas.

Los organismos de tránsito y transporte son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción, facultades que les otorga el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) al reconocerlos como Autoridades de Tránsito y asignarles la función de velar por el cumplimiento del régimen normativo, así como la Ley 1310 de 2009, cuyas disposiciones sobre requisitos y competencias son aplicables a los organismos de tránsito y transporte, y a los agentes de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

La Resolución 3846 de 1993, expedida por el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito – INTRA, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, hoy Ministerio de Transporte, es la norma que fija las pautas para la creación, funcionamiento y reglamentación de los organismos de tránsito y transporte; por ello, la revisión que presenta este documento es con base en la capacidad o potencial de cumplir con cada uno de los requisitos allí establecidos.

Al momento de elaboración del presente documento, no existe ninguna disposición en materia normativa que la derogue, modifique o adicione, con excepción de un fallo judicial que declaro inexequible el término "*favorable*" en el literal d) del artículo Segundo.

2. Fuentes de Información

Para el análisis se tuvo contacto con un contacto designado por el señor Alcalde municipal, el Dr. Álvaro Andrés Osorio Valencia, quien suministró información de manera verbal y también a documentación del municipio, entre la cual se destaca el informe final de la consultoría contratada por el municipio en el año 2022 con la firma EMOT S.A.S.

3. Lista de Chequeo

Con base en los requisitos establecidos en la resolución 3846 de 1993 y la información disponible, se valida si a la fecha se ha cumplido con uno o varios de ellos así:

Cumple

Requisito	Sí	No	Soporte	Observación
a. Solicitar asesoría técnica al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito a efectos de establecer la estructura orgánica y funciones que debe cumplir.		X		El municipio ha tenido la intención y disposición para cumplir son los requisitos exigidos en la norma de manera autónoma, pero no se encontró registro de haber solicitado asesoría y/o acompañamiento en forma oficial al Ministerio de Transporte.
b. Elaborar un estudio de factibilidad que contenga como mínimo la información requerida en el listado de este literal	X			Mediante la consultoría contratada por el municipio en el año 2022, se realizó el estudio técnico. No obstante, es preciso revisar si se hace necesario actualizar la información.
• Área de influencia del municipio, teniendo en cuenta la existencia de otros Organismos de Tránsito en la región	X			
• Flujo vehicular	X			
• Parque Automotor	X			
• Presupuesto de funcionamiento que incluya los posibles ingresos generados	X			
• Estructura administrativa y operativa	X			
• Análisis del servicio público de transporte, urbano, suburbano periférico y veredal	X			
• Evaluación de los requerimientos en sistematización	X			
• Plan vial del municipio	X			
Una vez creado el Organismo da Tránsito y Transporte, mediante Acuerdo del Concejo Municipal y su respectiva sanción por parte del Alcalde, éste deberá presentar ante la Dirección General del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito solicitud de clasificación acompañada de los siguientes documentos:				

a. Fotocopia del Acta de creación de la Dependencia y de su sanción conteniendo el presupuesto de funcionamiento y planta de personal		X	Acuerdo municipal 349 de 2013, modificado por el Acuerdo 381 del 19 de junio de 2024.	Se adjunta copia del Acuerdo por medio del cual se modifica el Acuerdo 349 de 2023, a través del cual se crea la Coordinación Operativa de Tránsito y Transporte.
b. Certificado del DANE sobre índice poblacional del Municipio		X		Es necesario solicitar formalmente al DANE que certifique cuál es la estimación oficial de población en el municipio.
c. Estudio de factibilidad de que trate el literal b) del artículo anterior.	X		Copia del estudio de factibilidad entregado por el consultor	
d. Fotocopia del concepto previo de la oficina de Planeación Departamental		X	No fue posible verificar la existencia de este documento.	El concepto de la oficina de Planeación Departamental para la creación de un organismo de tránsito y transporte municipal, debe ser obtenido en una fecha anterior al acto de creación o de autorización de creación de la dependencia que actuará como organismo de tránsito y transporte. En el caso de no haberlo tramitado oportunamente, se debe subsanar la fala poniendo nuevamente a consideración del Concejo Municipal y exponiéndoles este documento, antes de que se dé la votación de autorización de crear la dependencia.
e. Descripción de los sistemas de información en operación con que cuenta el Municipio informando sobre las características de los equipos y programas de aplicación		X		Esta información puede ser extraída parcialmente del Análisis de Viabilidad desarrollado por la consultoría.
f. Certificado del Organismo de Tránsito Departamental relacionado con el parque automotor registrado en ese Municipio.		X	No fue posible verificar la existencia de este documento	
g. Certificado del presupuesto global del Municipio aprobado para la vigencia fiscal de la solicitud, expedido por autoridad competente.		X	No fue posible obtener este documento	El certificado de presupuesto global que se necesita, debe incluir el funcionamiento de la entidad o

				dependencia que actuará como organismo de tránsito y transporte.

4. Observaciones y recomendaciones

En el proceso de preparar el municipio para contar con un organismo de tránsito y transporte municipal, la elaboración del estudio de factibilidad se ha mostrado como aquel que mayor complejidad presenta para las administraciones municipales, puesto que implica recolectar información primaria y secundaria que permita adelantar el análisis técnico requerido y son justamente, los organismos de tránsito y transporte, las entidades que deberían tener la capacidad técnica y operativa para la tarea; por ello, los municipios se ven en la imperiosa necesidad de contratar consultorías externas que les suministren este insumo.

En el caso de Palestina en el departamento de Caldas, el municipio desde el año 2022 efectuó estudio de factibilidad y recientemente en junio del año el Concejo Municipal de Chinchiná expidió el acuerdo municipal No. 381, por medio del cual se crea la Coordinación Operativa de Tránsito y Transporte, se define su estructura y se faculta al alcalde municipal para que se incluya dentro de la planta de personal únicamente lo relacionado con la Coordinación de Tránsito y Transporte y se definen sus funciones correspondientes. Es decir que, en gracia de discusión, el municipio tiene adelantados los dos requisitos de mayor complejidad técnica y política en su camino a cumplir con las disposiciones de la Resolución 3846 de 1993.

En relación con los demás requisitos exigidos por la norma, se trata de trámites y documentación pendiente, pero con la voluntad administrativa que se ha demostrado, no debería comprender mayor complejidad su cumplimiento, en aras de presentar la solicitud de clasificación ante el Ministerio de Transporte.

Para cumplir con la totalidad de los requisitos exigidos en la Resolución 3846 de 1993, con el fin de obtener la clasificación y por ende la autorización del Ministerio de Transporte para contar con un organismo de tránsito municipal, se presentan las siguientes sugerencias frente al cumplimiento de los requisitos faltantes.

1. Procedimiento a seguir de acuerdo con el artículo primero de la Resolución 3846 de 1993.

    a. *Solicitar asesoría técnica al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito a efectos de establecer la estructura orgánica y funciones que debe cumplir.*
    Se trata de enviar una comunicación desde el municipio hacia el Ministerio de Transporte, en la cual se solicite asesoría técnica para el cumplimento de los requisitos establecidos en la resolución.

Una vez se obtenga la contestación de parte del Ministerio de Transporte sobre la asesoría solicitada, cualquiera que esta sea, el requisito se entiende por cumplido.

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

Con esta respuesta y el estudio de factibilidad, el paso a seguir completar los requisitos para presentar la solicitud ante el Ministerio de Transporte.

A este respecto, es importante hacer una claridad frente al requisito establecido en el literal d) del artículo segundo de la Resolución 3846 de 1993, en cuanto a contar con un concepto previo de parte de la Oficina de Planeación Departamental para la creación del organismo de tránsito y transporte municipal, claridad que se refiere específicamente al término "Concepto Previo", puesto que es necesario que dicho concepto sea expedido antes del acuerdo municipal de creación de la dependencia.

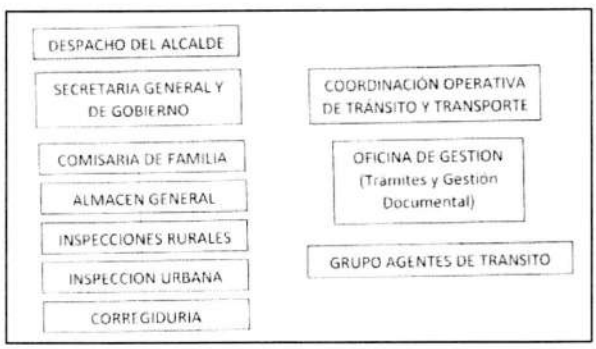
Ahora bien, como quiera que en Palestina-Caldas ya se tiene el acuerdo municipal de creación de la entidad, se hace necesario subsanar el procedimiento solicitando el concepto a la Oficina de Planeación Departamental y una vez se cuente con dicho documento, se debe presentar un acuerdo ante el Concejo para exponer lo acontecido y solicitar que se ratifique el acuerdo municipal de creación de la dependencia. De esta forma se puede subsanar el requerimiento de temporalidad definido para este documento en particular.

Adicionalmente, debe existir un acuerdo municipal mediante el cual se le asigne un presupuesto de funcionamiento a la dependencia que operará como organismo de tránsito. Esta asignación de presupuesto para el primer año puede estar incluida en el acuerdo que autoriza o crea la dependencia (O aquella que lo ratifique), o puede ser un acuerdo municipal independiente. En todo caso, debe existir una apropiación presupuestal para el funcionamiento del organismo de tránsito y transporte.

Una vez creada la dependencia, se procede a organizar el paquete de la documentación necesaria para presentar la solicitud de clasificación de organismo de tránsito al Ministerio de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en el artículo segundo de la Resolución 3846 de 1993 así:

a. *Fotocopia del Acta de creación de la Dependencia y de su sanción conteniendo el presupuesto de funcionamiento y planta de personal.*

   De acuerdo con el Acuerdo No. 349 de 2023, la estructura de la Coordinación operativa de Tránsito y Transporte será la siguiente:



b. *Certificado del DANE sobre índice poblacional del Municipio.*
Se solicita al DANE que expida una certificación del índice poblacional del municipio y se anexa a la solicitud.

c. *Estudio de factibilidad de que trate el literal b) del artículo anterior.*
El documento que se elabora con toda la información exigida en el artículo primero de la resolución. Es decir que, para cumplir este requisito, solamente es necesario actualizar la información con que ya cuentan a través de la consultoría.

d. *Fotocopia del concepto previo ~~favorable~~ de la oficina de Planeación Departamental.*
Este documento, es la respuesta que envíe la oficina de planeación departamental en respuesta a la solicitud de su concepto sobre la creación de un organismo de tránsito municipal. Se reitera lo indicado al principio del instructivo, el cuanto a que no es relevante si la oficina de planeación departamental conceptúa favorable o desfavorablemente, únicamente se debe presentar la respuesta de dicha entidad. Así mismo, se aclara que planeación departamental no tiene competencias legales para exigirle al municipio que su solicitud de concepto tenga un contenido o información específica relacionada, o que se elabore algún tipo de estudio, cualquiera que este sea.

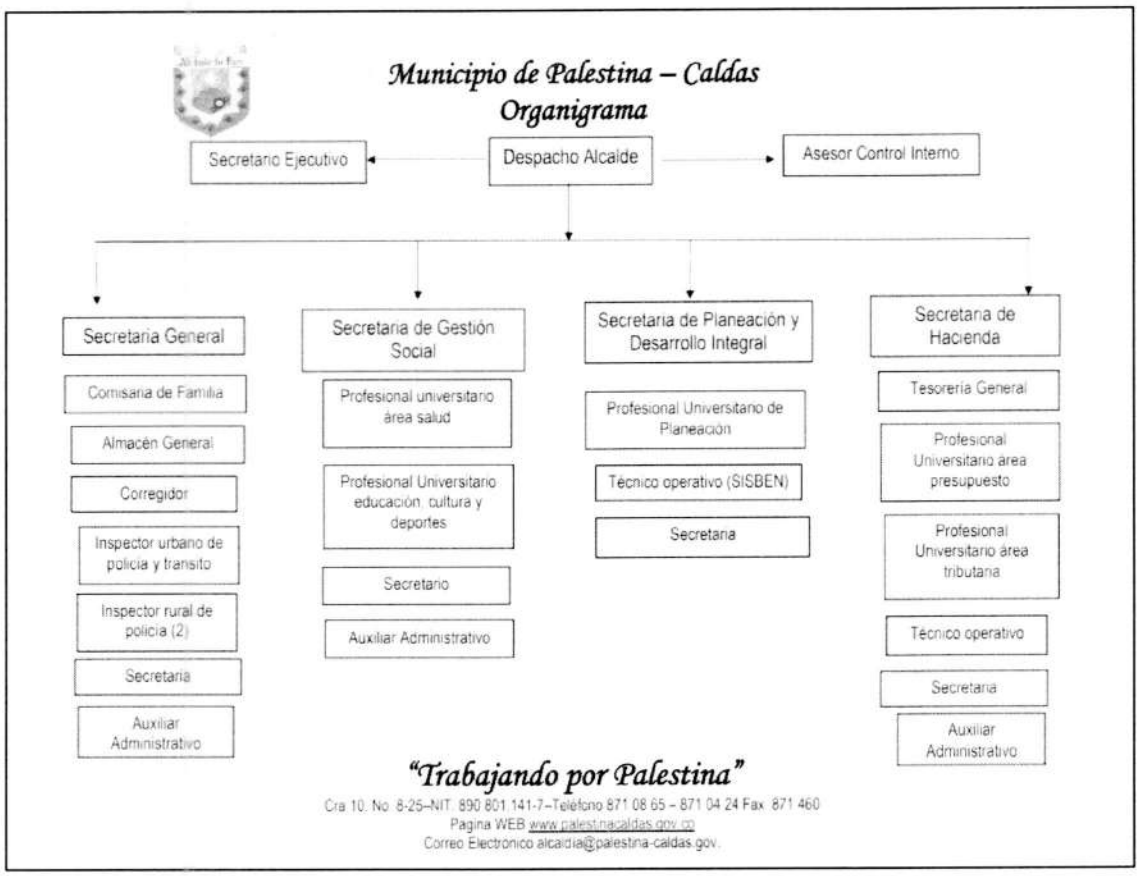
e. *Descripción de los sistemas de información en operación con que cuenta el Municipio informando sobre las características de los equipos y programas de aplicación.*
No es necesario relacionar todos los computadores y software con que cuenta el municipio. Este punto hace referencia específicamente a los recursos tecnológicos asociados a la entidad o dependencia que va a operar como organismo de tránsito, sus computadores, software, redes locales y de internet con las cuales va a funcionar.

f. *Certificado del Organismo de Tránsito Departamental relacionado con el parque automotor registrado en ese Municipio.*
Para municipios pertenecientes a departamentos con organismo de tránsito departamental, se debe solicitar a esa entidad que expida un certificado relacionado con el parque automotor que rueda o que esté registrado como perteneciente al municipio, en caso de que exista tal información.

g. *Certificado del presupuesto global del Municipio aprobado para la vigencia fiscal de la solicitud, expedido por autoridad competente.*
Como quiera que, al momento de presentar la solicitud al Ministerio de Transporte, la entidad o dependencia ya debe estar creada y con un presupuesto asignado desde el concejo municipal, este certificado lo puede expedir la secretaría de hacienda municipal.

5. Anexos

- Acuerdo No. 349 del 03 de marzo de 2023: https://palestinacaldas.micolombiadigital.gov.co/sites/palestinacaldas/content/files/000605/30247_acuerdo-nro-349.pdf
- Acuerdo No. 381 del 19 de junio de 2024: https://palestinacaldas.micolombiadigital.gov.co/sites/palestinacaldas/content/files/000751/37530_acuerdo-nro-381.pdf
- Organigrama del municipio de Palestina – Caldas:



Fuente: https://www.palestina-caldas.gov.co/alcaldia/organigrama

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

6. Conclusiones

La creación de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de Palestina - Caldas es viable. De acuerdo con la Resolución 3846 de 1993 emitida por el Ministerio de Transporte, el municipio podría constituir y cumplir con los requisitos necesarios para su clasificación como organismo de tránsito y transporte.

Atentamente,

IVÁN DARIO PIEDRAHITA ARIAS
Gerente
Ideamos Consultores S.A.S

Carrera 7 # 127-48 oficina 305 – Centro Empresarial 128
Celular 310 7690044
Bogotá D.C.

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

Informe de Análisis para la constitución de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de La Unión – Departamento de Nariño

1. Introducción

El presente informe tiene como objetivo analizar el estado del arte, en cuanto al cumplimiento de requisitos para solicitar ante el Ministerio de Transporte la autorización para contar con un Organismo de Tránsito y Transporte Municipal en La Unión, departamento de Nariño.

Los Organismos de Tránsito y Transporte son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción, facultades que les otorga el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) al reconocerlos como Autoridades de Tránsito y asignarles la función de velar por el cumplimiento del régimen normativo, así como la Ley 1310 de 2009, cuyas disposiciones sobre requisitos y competencias son aplicables a los organismos de tránsito y transporte, y a los agentes de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

La Resolución 3846 de 1993, expedida por el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito – INTRA, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, hoy Ministerio de Transporte, es la norma que fija las pautas para la creación, funcionamiento y reglamentación de los organismos de tránsito y transporte; por ello, la revisión que presenta este documento es con base en la capacidad o potencial de cumplir con cada uno de los requisitos allí establecidos.

Al momento de elaboración del presente documento, no existe ninguna disposición en materia normativa que la derogue, modifique o adicione, con excepción de un fallo judicial que declaro inexequible el término "*favorable*" en el literal d) del artículo Segundo.

2. Fuentes de Información

Para el análisis se tuvo contacto directo con el señor Alcalde municipal, el Dr. Jaime Montenegro, quien luego de indicarle cuál era la información que se necesitaba, remitió tres documentos. El primero se denomina Plan Estratégico de Seguridad Vial de La Unión Nariño, el segundo se llama Plan de Señalización Vial del Municipio de La Unión y el tercero corresponde a un base de datos de la señalización vial del municipio, tanto de señales verticales de pedestal como de la demarcación.

3. Lista de Chequeo

Con base en los requisitos establecidos en la Resolución 3846 de 1993 y la información disponible, se valida si a la fecha se ha cumplido con uno o varios de ellos así:

Requisito	Cumple Sí	Cumple No	Soporte	Observación
a. Solicitar asesoría técnica al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito a efectos de establecer la estructura orgánica y funciones que debe cumplir.		X		El municipio ha tenido la intención y disposición para cumplir son los requisitos exigidos en la norma de manera autónoma, pero no se encontró registro de haber solicitado asesoría y/o acompañamiento en forma oficial al Ministerio de Transporte.
b. Elaborar un estudio de factibilidad que contenga como mínimo la información requerida en el listado de este literal		X		El municipio no ha elaborado el estudio de factibilidad requerido en la Resolución 3846 de 1993. No obstante, como se verá en la revisión del contenido del estudio, se tiene parte de la información.
• Área de influencia del municipio, teniendo en cuenta la existencia de otros Organismos de Tránsito en la región		X		No se ha elaborado un análisis que indique cuál sería el área de influencia del municipio, con el fin de establecer si existen otros OT cercanos o que puedan influir en la cantidad y el valor de los trámites y servicios que ofrecería un organismo de tránsito en La Unión.
• Flujo vehicular		X		Esta información no se tiene en forma directa y explícita, sin embargo, en el documento llamado Plan de Señalización Vial, se puede encontrar información relacionada.
• Parque Automotor	X			El municipio tiene identificado el parque automotor registrado en el municipio, gracias a los datos suministrados por el organismo de tránsito departamental de Nariño.
• Presupuesto de funcionamiento que incluya los posibles ingresos generados		X		Este ejercicio financiero no ha sido desarrollado por el municipio.
• Estructura administrativa y operativa		X		El municipio no ha diseñado la estructura administrativa y operativa bajo la cual operaría el organismo de tránsito y transporte.
• Análisis del servicio público de transporte, urbano, suburbano periférico y veredal	X			De acuerdo con el documento llamado Plan de Señalización Vial, se tiene identificada la oferta y demanda del servicio público de transporte en el municipio.

• Evaluación de los requerimientos en sistematización		X		No se encontró información que indique el haber adelantado este análisis.
• Plan vial del municipio		X		De acuerdo con la documentación aportada, se concluye que el municipio tiene la información necesaria para estructurar el plan vial del municipio.
Una vez creado el Organismo da Tránsito y Transporte, mediante Acuerdo del Concejo Municipal y su respectiva sanción por parte del Alcalde, éste deberá presentar ante la Dirección General del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito solicitud de clasificación acompañada de los siguientes documentos:				
a. Fotocopia del Acta de creación de la Dependencia y de su sanción conteniendo el presupuesto de funcionamiento y planta de personal		X		El municipio no ha realizado el proceso de crear una Entidad o dependencia que funcione como organismo de tránsito y transporte municipal.
b. Certificado del DANE sobre índice poblacional del Municipio		X		
c. Estudio de factibilidad de que trate el literal b) del artículo anterior.		X		El municipio no ha elaborado el estudio de factibilidad exigido en la resolución 3846 de 1993.
d. Fotocopia del concepto previo de la oficina de Planeación Departamental		X		No se encontró información que indique que el municipio haya solicitado concepto a la oficina de planeación departamental.
e. Descripción de los sistemas de información en operación con que cuenta el Municipio informando sobre las características de los equipos y programas de aplicación		X		No se encontró información que indique que el municipio tenga una relación de los sistemas de información con que cuenta.
f. Certificado del Organismo de Tránsito Departamental relacionado con el parque automotor registrado en ese Municipio.		X		De acuerdo con el Plan de Señalización Vial, no se tiene la certificación, pero sí la información. Por lo que solamente sería solicitarla nuevamente.
g. Certificado del presupuesto global del Municipio aprobado para la vigencia fiscal de la solicitud, expedido por autoridad competente.		X		El municipio no ha realizado el proceso de crear una Entidad o dependencia que funcione como organismo de tránsito y transporte municipal.

4. Observaciones y recomendaciones

En el proceso de preparar el municipio para contar con un organismo de tránsito y transporte municipal, la elaboración del estudio de factibilidad se ha mostrado como aquel que mayor complejidad presenta para las administraciones municipales, puesto que implica recolectar información primaria y secundaria que permita adelantar el análisis técnico requerido y son justamente, los organismos de tránsito y transporte, las entidades que deberían tener la capacidad técnica y operativa para la tarea; por ello, los municipios se ven en la imperiosa necesidad de contratar consultorías externas que les suministren este insumo.

En el caso de La Unión-Nariño, se tiene parte de la información que se requiere para elaborar el estudio de factibilidad, pero es necesario recolectar la información faltante y estructurar por completo el documento. Los demás requisitos se refieren a documentación que se solicita a otras entidades y al proceso mismo de creación de la dependencia.

Para cumplir con la totalidad de los requisitos exigidos en la Resolución 3846 de 1993, con el fin de obtener la clasificación y por ende la autorización del Ministerio de Transporte para contar con un organismo de tránsito municipal, se presentan las siguientes sugerencias frente al cumplimiento de cada requisito.

1. Procedimiento a seguir de acuerdo con el artículo primero de la Resolución 3846 de 1993.

    a. *Solicitar asesoría técnica al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito a efectos de establecer la estructura orgánica y funciones que debe cumplir.*
    Se trata de enviar una comunicación desde el municipio hacia el Ministerio de Transporte, en la cual se solicite asesoría técnica para el cumplimento de los requisitos establecidos en la resolución.

    b. *Elaborar un estudio de factibilidad que contenga como mínimo la información requerida en el listado de este literal.*
    El estudio de factibilidad, se puede definir como un análisis técnico debidamente soportado, que le permita a la administración municipal establecer o por lo menos proyectar, cuales van a ser las condiciones de operación del organismo de tránsito en cuanto a necesidades de la comunidad y oferta institucional de parte de la administración.

        - *Área de influencia del municipio, teniendo en cuenta la existencia de otros Organismos de Tránsito en la región.*
        Se trata de analizar y plasmar en un documento, información y elementos que indiquen si en los municipios vecinos ya existen o no, otros organismos de tránsito, si con la creación del OT municipal es posible atender la demanda y necesidades institucionales en materia de servicios de tránsito a los municipios vecinos, ya sea que estos tengan o no un OT autorizado o si la proyección es que los servicios de tránsito se presten únicamente para el municipio que presenta la solicitud ante el Ministerio de Transporte.

        - *Flujo vehicular*

Por flujo vehicular se hace referencia a cantidad de vehículos que circulan por las vías del municipio.
En la práctica no es posible establecer un valor exacto del flujo vehicular, por lo que este punto se refiere a una estimación del mismo. La norma no establece cual debe ser alcance ni el área de influencia a tener en cuenta para estimar el flujo vehicular, razón por la cual se recomienda contabilizar y analizar los vehículos que circulan por las vías principales del municipio.

- *Parque Automotor*
  Se refiere a la cantidad de vehículos que existen en el municipio, tanto los que pertenecen a sus habitantes como aquellos que están de paso. Para determinar el parque automotor se pueden hacer estimaciones con base en estudios que hayan realizado otras dependencias del municipio, información que se obtenga desde entidades del orden departamental o nacional, o simplemente hacer una encuesta local para establecer cuál es la tasa de motorización, es decir, en promedio cuantos vehículos hay por cada habitante y de esa forma proyectar el parque automotor con base en los datos oficiales de población del municipio.

- *Presupuesto de funcionamiento que incluya los posibles ingresos generados.*
  Para este punto, el municipio debe proyectar cual será la estructura organizacional del futuro organismo de tránsito, incluyendo nómina, gastos operativos y en general los gastos de funcionamiento esperados para la dependencia, como ocurre con cualquier otra dependencia del municipio.
  Así mismo, teniendo en cuenta que los municipios perciben ingresos tanto por los servicios de trámites de tránsito como por la imposición de multas de tránsito, se debe hacer un cálculo estimado del monto de dichos ingresos.

- *Estructura administrativa y operativa.*
  Se debe describir la estructura administrativa y operativa que tendrá el organismo de tránsito. Es decir, como quiera que se trata de una dependencia de la administración municipal, esta tendrá una estructura que debe ser presentada y explicada en la solicitud de clasificación ante el Ministerio de Transporte.

- *Análisis del servicio público de transporte, urbano, suburbano periférico y veredal*
  Este punto hace referencia a las condiciones de prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el municipio, tanto en el área rural como en zona urbana. Allí se debe presentar toda la información disponible sobre las condiciones de oferta y demanda de transporte público de pasajeros, si hay empresas de transporte habilitadas en el municipio, si hay vehículos de transporte público, cuantos hay, su tipología, el servicio que prestan, las rutas autorizadas, etc. También indicar si hay transporte que pueda ser catalogado como informal o ilegal y su contexto.

- *Evaluación de los requerimientos en sistematización.*
  Actualmente, en todas las dependencias de las entidades públicas, las labores se realizan apoyadas en computadores, software especializado, conexiones de red local y de internet. Con base en ello, de acuerdo a lo que se proyecta será la operación y funcionamiento del organismo de tránsito, indicar cuantos equipos de cómputo se proyecta que serán utilizados, el software a instalar en cada uno de ellos, las necesidades y disponibilidades de conexión a redes locales o a internet para los diferentes equipos.

- *Plan vial del municipio.*
  Este es un documento de planeación que debería de existir en los registros de la administración municipal, toda vez que hace referencia a la forma como están organizadas las vías del municipio, la categorización de las vías, los sentidos viales, los circuitos o recorridos diseñados para el tránsito de los vehículos, tanto los locales como los que hacen tránsito a través del municipio, entre otros aspectos.
  En caso de no contar con el plan vial del municipio, se debe proceder a elaborar uno. Se aclara que no es necesario la contratación de una consultoría para su elaboración y los funcionarios lo pueden realizar con base en la información que se tenga sobre las vías y el conocimiento de las dinámicas de movilización de sus habitantes. En los planes de ordenamiento territorial – POT, usualmente se incluye uno o más capítulos dedicados a analizar las condiciones de movilidad del municipio, por lo que se puede tomar el POT como un punto de inicio para elaborar el plan vial.

Con la información recopilada hasta este punto, se elabora el documento que el artículo primero de la Resolución 3846 de 1993 denomina Estudio de factibilidad.

El paso a seguir, es presentar ante el Concejo Municipal un proyecto de acuerdo que incluya la autorización de esa corporación para tener un organismo de tránsito y transporte.

Este acuerdo municipal puede incluir el detalle de lo que será la nueva dependencia, es decir, la cantidad y tipología de los cargos de planta que se van a requerir, las funciones a asignar, los recursos logísticos que se consideren necesarios, etc. O puede ser únicamente la autorización del Concejo hacia el señor alcalde para que modifique la estructura organizacional del municipio creando la nueva dependencia, definiendo los cargos, perfiles y salarios. Y que sea el señor alcalde bajo esta autorización expresa del Concejo Municipal, quien adelante las acciones necesarias y cree la dependencia.

También debe existir un acuerdo municipal mediante el cual se le asigne un presupuesto de funcionamiento a la dependencia que operará como organismo de tránsito. Esta asignación de presupuesto para el primer año puede estar incluida en el acuerdo que autoriza o crea la dependencia, o puede ser un acuerdo municipal independiente.

Una vez creada la dependencia, se procede a organizar el paquete de la documentación necesaria para presentar la solicitud de clasificación de organismo de tránsito al Ministerio de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en el artículo segundo de la Resolución 3846 de 1993 así:

a. *Fotocopia del Acta de creación de la Dependencia y de su sanción conteniendo el presupuesto de funcionamiento y planta de personal.*

b. *Certificado del DANE sobre índice poblacional del Municipio.*
Se solicita al DANE que expida una certificación del índice poblacional del municipio y se anexa a la solicitud.

c. *Estudio de factibilidad de que trate el literal b) del artículo anterior.*
El documento que se elabora con toda la información exigida en el artículo primero de la resolución.

d. *Fotocopia del concepto previo ~~favorable~~ de la oficina de Planeación Departamental.*
Este documento, es la respuesta que envíe la oficina de planeación departamental en respuesta a la solicitud de su concepto sobre la creación de un organismo de tránsito municipal. Se reitera lo indicado al principio del instructivo, el cuanto a que no es relevante si la oficina de planeación departamental conceptúa favorable o desfavorablemente, únicamente se debe presentar la respuesta de dicha entidad. Así mismo, se aclara que planeación departamental no tiene competencias legales para exigirle al municipio que su solicitud de concepto tenga un contenido o información específica relacionada, o que se elabore algún tipo de estudio, cualquiera que este sea.

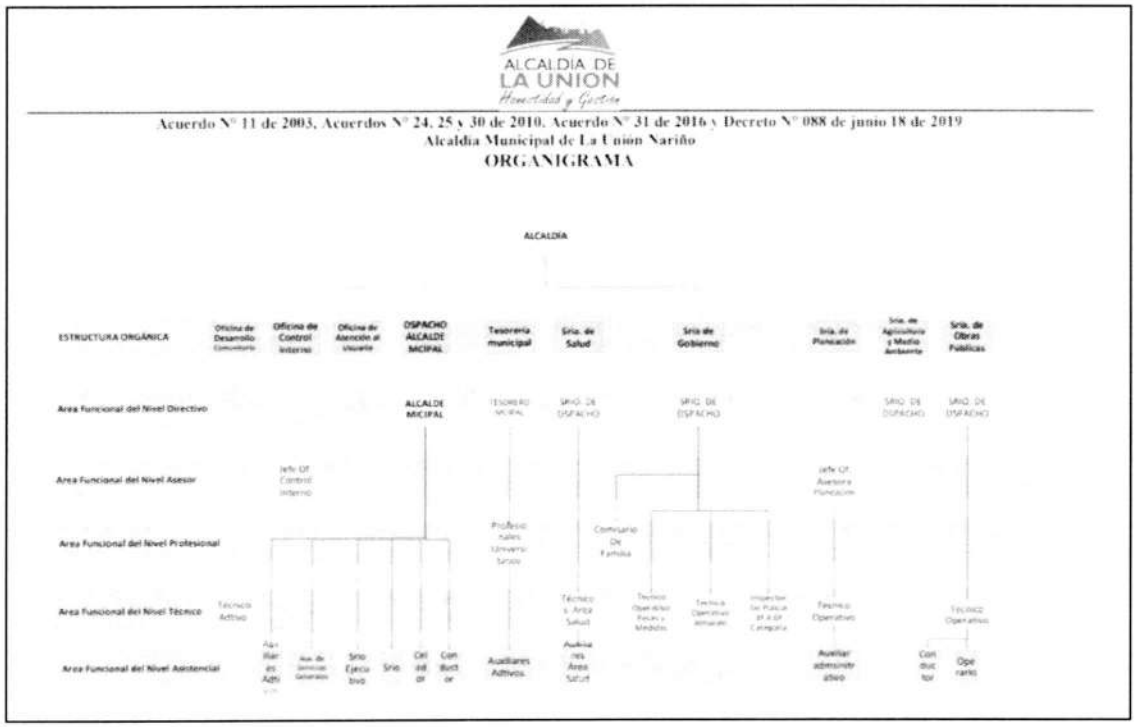
e. *Descripción de los sistemas de información en operación con que cuenta el Municipio informando sobre las características de los equipos y programas de aplicación.*
No es necesario relacionar todos los computadores y software con que cuenta el municipio. Este punto hace referencia específicamente a los recursos tecnológicos asociados a la entidad o dependencia que va a operar como organismo de tránsito, sus computadores, software, redes locales y de internet con las cuales va a funcionar.

f. *Certificado del Organismo de Tránsito Departamental relacionado con el parque automotor registrado en ese Municipio.*
Para municipios pertenecientes a departamentos con organismo de tránsito y transporte departamental, se debe solicitar a esa entidad que expida un certificado relacionado con el parque automotor que rueda o que esté registrado como perteneciente al municipio, en caso de que exista tal información.

g. *Certificado del presupuesto global del Municipio aprobado para la vigencia fiscal de la solicitud, expedido por autoridad competente.*
Como quiera que, al momento de presentar la solicitud al Ministerio de Transporte, la entidad o dependencia ya debe estar creada y con un presupuesto asignado desde el concejo municipal, este certificado lo puede expedir la secretaría de hacienda municipal.

5. Anexos

- Organigrama del municipio de La Unión – Nariño:



Fuente: https://www.palestina-caldas.gov.co/alcaldia/organigrama

6. Conclusiones

La creación de un organismo de tránsito y transporte en el municipio de La Unión – Nariño requiere de la consolidación de los documentos necesarios para cumplir con los requisitos necesarios para su clasificación como organismo de tránsito y transporte, de conformidad con lo establecido en la Resolución 3846 de 1993 emitida por el Ministerio de Transporte.

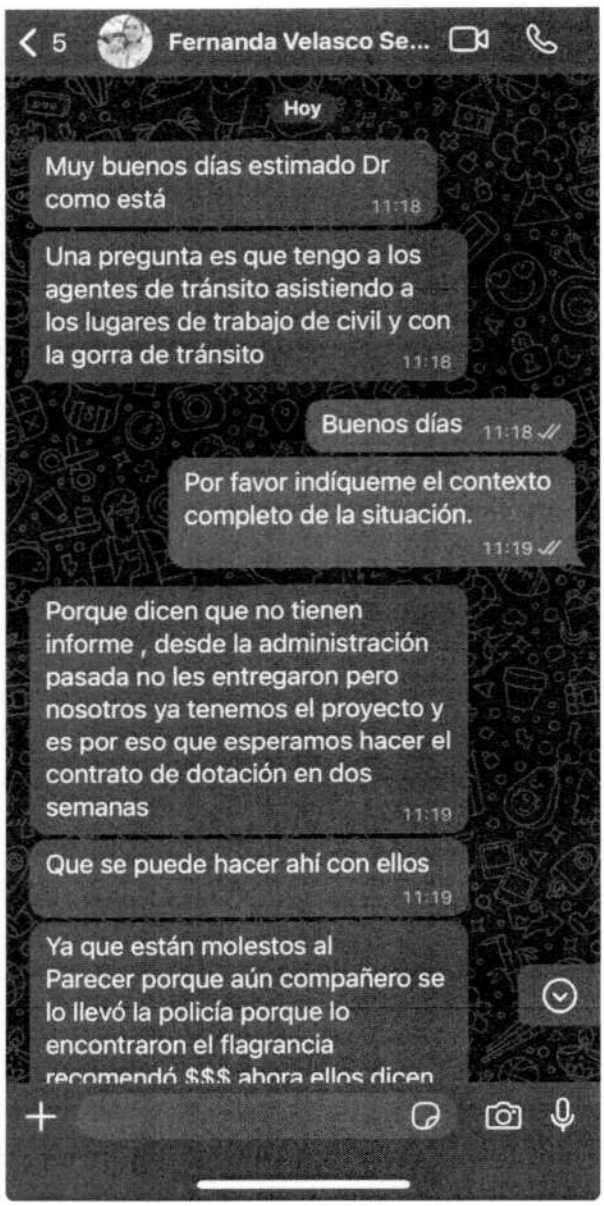
Atentamente,

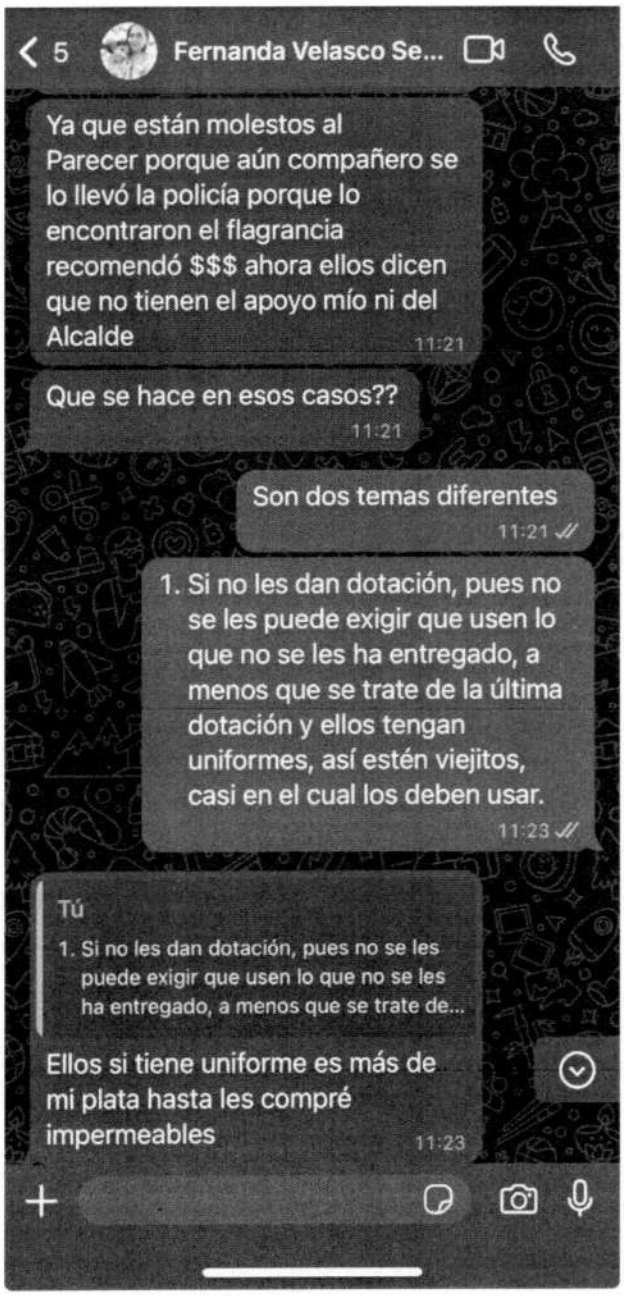
IVAN DARIO PIEDRAHITA ARIAS
Gerente
Ideamos Consultores S.A.S

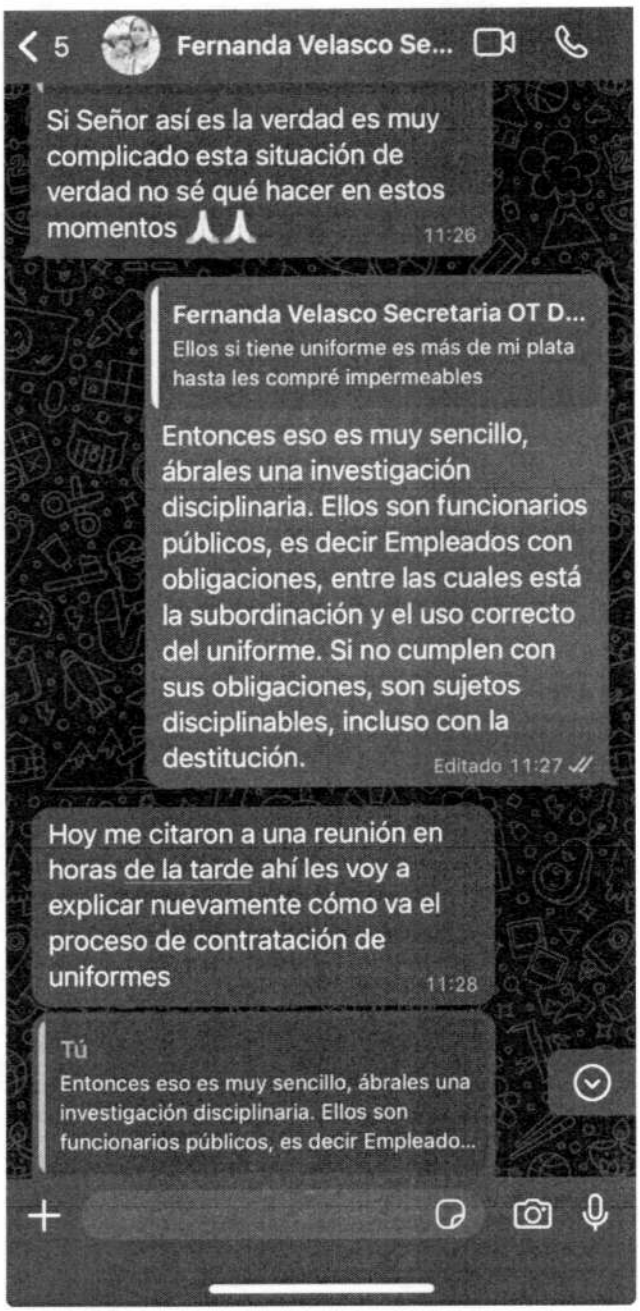
Carrera 7 # 127-48 oficina 305 – Centro Empresarial 128
Correo electrónico: contacto@ideamosconsultores.com
Celular 310 7690044
Bogotá D.C.

Anexo 2.79 Asesoría al organismo de tránsito y transporte departamental del Putumayo, por situación con agentes de tránsito y transporte.

16/septiembre/2024

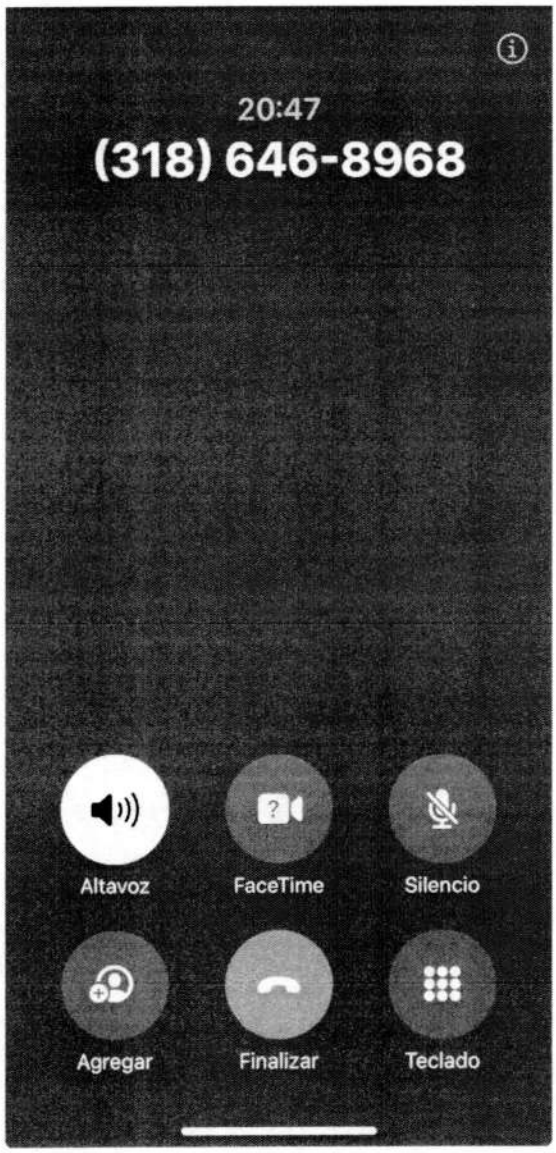



5
Fernanda Velasco Se...
Ya que están molestos al Parecer porque aún compañero se lo llevó la policía porque lo encontraron el flagrancia recomendó $$$ ahora ellos dicen que no tienen el apoyo mío ni del Alcalde
11:21
Que se hace en esos casos??
11:21
Son dos temas diferentes
11:21
1. Si no les dan dotación, pues no se les puede exigir que usen lo que no se les ha entregado, a menos que se trate de la última dotación y ellos tengan uniformes, así estén viejitos, casi en el cual los deben usar.
11:23
Tú
1. Si no les dan dotación, pues no se les puede exigir que usen lo que no se les ha entregado, a menos que se trate de...
Ellos si tiene uniforme es más de mi plata hasta les compré impermeables
11:23


5
Fernanda Velasco Se...
Si Señor así es la verdad es muy complicado esta situación de verdad no sé qué hacer en estos momentos 🙏🙏
11:26
Fernanda Velasco Secretaria OT D...
Ellos si tiene uniforme es más de mi plata hasta les compré impermeables
Entonces eso es muy sencillo, ábrales una investigación disciplinaria. Ellos son funcionarios públicos, es decir Empleados con obligaciones, entre las cuales está la subordinación y el uso correcto del uniforme. Si no cumplen con sus obligaciones, son sujetos disciplinables, incluso con la destitución.
Editado 11:27
Hoy me citaron a una reunión en horas de la tarde ahí les voy a explicar nuevamente cómo va el proceso de contratación de uniformes
11:28
Tú
Entonces eso es muy sencillo, ábrales una investigación disciplinaria. Ellos son funcionarios públicos, es decir Empleado...

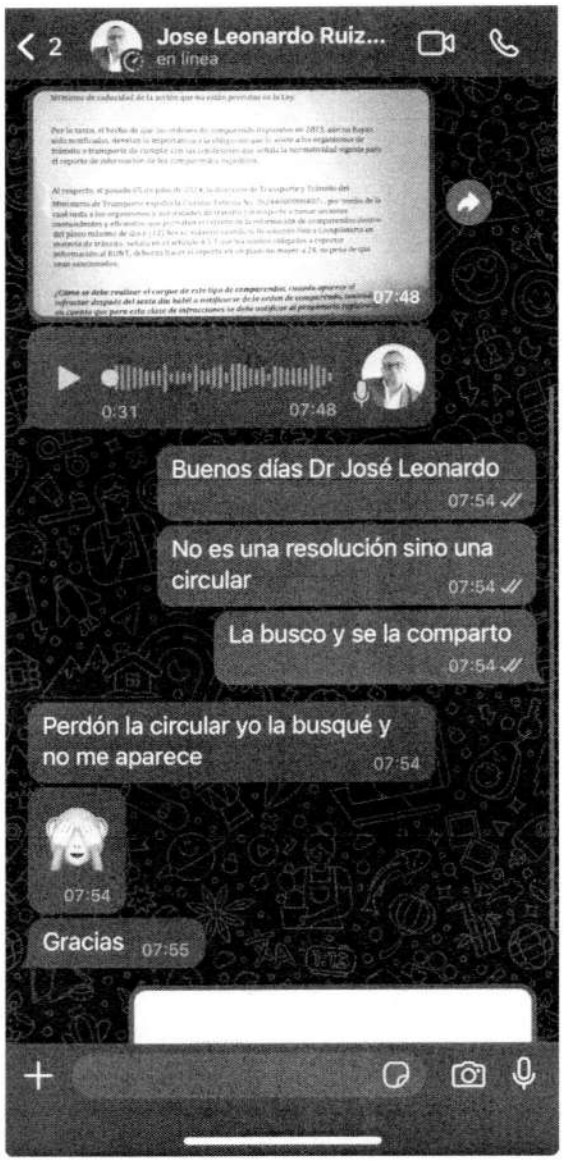
Anexo 2.80 Asesoría a la Inspectora de Policía con funciones del municipio de Güepsa Santander, sobre la aplicación de la Ley 2197 de 2022 y cómo ejercer control operativo.

16/septiembre/2024



Anexo 2.81 Asesoría y Apoyo al OT de Popayán en relación con el reporte oportuno de infracciones al SIMIT.

17/septiembre/2024



Anexo 2.82 Asesoría a la secretaria del OT departamental del Putumayo sobre restricciones vehiculares.

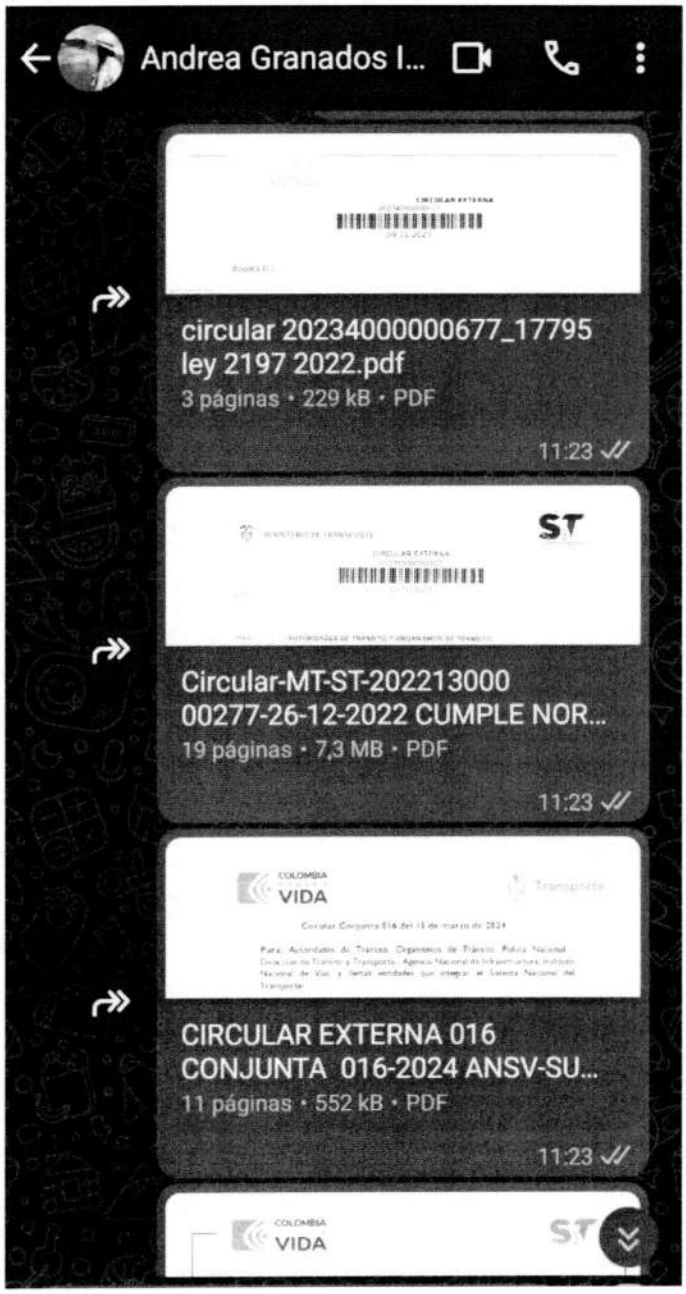
23/septiembre/2024



Anexo 2.83 Asesoría y acompañamiento presencial a la inspectora de Cácota -Norte de Santander, sobre funciones de tránsito y transporte de la inspección de policía y creación de organismos de tránsito y transporte.

Septiembre/2024




Andrea Granados I...
circular 20234000000677_17795 ley 2197 2022.pdf
3 páginas • 229 kB • PDF
11:23
Circular-MT-ST-20221300000277-26-12-2022 CUMPLE NOR...
19 páginas • 7,3 MB • PDF
11:23
COLOMBIA VIDA
CIRCULAR EXTERNA 016 CONJUNTA 016-2024 ANSV-SU...
11 páginas • 552 kB • PDF
11:23
COLOMBIA VIDA

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

IDEAMOS CONSULTORES SAS

Protocolo sugerido para las autoridades de tránsito y transporte en su labor de verificación y supervisión de la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y los Planes Locales de Seguridad Vial

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

IDEAMOS CONSULTORES SAS

Contenido

Introducción 3

1. MARCO JURÍDICO 5

1.1. Normatividad relacionada con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV 5

1.2. Normatividad relacionada con los Planes Locales de Seguridad Vial – PLSV 8

2. ACTIVIDADES Y OBLIGACIONES QUE PODRÁN IMPLEMENTAR Y EJECUTAR LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PARA VERIFICAR LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL - PESV 12

2.1. Etapa 1: Esquema de visitas de verificación. 13

2.2. Etapa 2: Planificación de la visita de verificación. 13

2.3. Etapa 3: Lista de verificación. 14

2.4. Etapa 4: Realización de la visita de verificación. 15

2.5. Etapa 5: Acta o informe de la visita de verificación. 15

3. ACTIVIDADES ORIENTADAS A EVALUAR, VERIFICAR, AJUSTAR Y MEJORAR LOS PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL - PLSV 16

3.1. Pasos a seguir en la Fase de Seguimiento y Evaluación del PLSV 19

3.2. Recomendaciones 24

Anexos 24

Introducción

Desde la Federación Colombiana de Municipios se tiene el pleno convencimiento de que apoyar a los municipios y sus instituciones implica un acompañamiento permanente y el soporte que sea necesario para asistir a sus miembros en la compresión y el acatamiento de la normatividad que se expide desde el Congreso de la República y el gobierno nacional en materia de tránsito, transporte, seguridad vial y otras áreas.

En ese sentido, este protocolo se convierte en un instrumento adicional que las autoridades de tránsito y transporte a nivel nacional pueden tener como guía i) respecto de la verificación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y ii),frente a la elaboración y seguimiento a sus Planes Locales de Seguridad Vial con la ventaja de que éste se pensó y desarrolló, con base en las necesidades que se reciben por parte de los municipios y que también han sido expuestas por el Comité de Representación del Capitulo Técnico de Autoridades de Tránsito, Transporte y Movilidad de la Federación Colombiana de Municipios.

Es importante aclarar que el presente protocolo no pretende sustituir la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte, por medio de la cual "*...se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones...*", sino que su intención, como ya se anotó, es servir como soporte y complemento en todas las actividades de promoción y capacitación que la Federación Colombiana de Municipios pone a disposición de sus miembros.

En la misma línea, tampoco pretende reemplazar la Guía Metodológica para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial – PLSV, que expide y actualiza periódicamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cuya publicación más reciente para la fecha de difusión del presente documento, es la segunda versión en el año 2024.

En cuanto a los PLSV, el protocolo establece una serie de recomendaciones para los municipios que están obligados y a los que voluntariamente deseen implementar un Plan Local de Seguridad Vial, orientadas a que las acciones, planes y programas que se propongan en los PLSV tengan un enfoque práctico, pero sobre todo medible, de tal forma que en la metodología de seguimiento que se disponga en el capítulo correspondiente de los PLSV, se brindan herramientas funcionales a los alcaldes y a sus organismos de tránsito y transporte para cumplir con el Plan durante la vigencia por el cual se formule y adopte y, para realizar los ajustes que por necesidad y la dinámica normal de crecimiento de las comunidades se tornen oportunos.

Así las cosas, se sugiere a las autoridades territoriales que, si no han tenido conocimiento o contacto previo con la reglamentación sobre PESV y PLSV, por la redacción y explicaciones sencillas que se procuraron en su elaboración, lean el presente protocolo sugerido tanto en lo que se refiere a Planes Estratégicos de Seguridad Vial como a Planes Locales de Seguridad Vial, con el fin de usarlo como orientación antes de abordar la normatividad de cada Plan.


FEDERACIÓN
COLOMBIANA
DE MUNICIPIOS

simit

IDEAMOS
CONSULTORES SAS

1. MARCO JURÍDICO

Con el fin de evitar confusiones entre los diferentes documentos llamados *Planes* que las autoridades territoriales deben realizar, implementar y/o vigilar según sea el caso, dentro de los cuales están incluidos los Planes Locales de Seguridad Vial y los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, en este capítulo inicial se presenta un resumen de la normatividad que regula y reglamenta los Planes de los cuales se ocupa el presente documento.

1.1. Normatividad relacionada con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV

Ley 1503 de 2011, *por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.*

> *"...**Artículo 1°.** Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública (...).*
>
> ***Artículo 12**. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Modificado por el* Decreto Ley 2106 de 2019 artículo 110*) Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).*
>
> *En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:*
>
> *1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.*
>
> *2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.*
>
> *3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.*
>
> *4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función..."*

Ley 2050 de 2020, por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

> *"...**Artículo 1°**. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto -Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue..."*

Decreto 1072 de 2015 del Ministerio del Trabajo, por medio de la cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector trabajo:

> **"...Artículo 2.2.4.6.4. *Sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST).*** *El Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo.*
>
> *El SG-SST debe ser liderado e implementado por el empleador o contratante, con la participación de los trabajadores y/o contratistas, garantizando a través de dicho sistema, la aplicación de las medidas de Seguridad y Salud en el Trabajo, el mejoramiento del comportamiento de los trabajadores, las condiciones y el medio ambiente laboral, y el control eficaz de los peligros y riesgos en el lugar de trabajo.*
>
> *Para el efecto, el empleador o contratante debe abordar la prevención de los accidentes y las enfermedades laborales y también la protección y promoción de la salud de los trabajadores y/o contratistas, a través de la implementación, mantenimiento y mejora continua de un sistema de gestión cuyos principios estén basados en el ciclo PHVA (Planificar, Hacer, Verificar y Actuar).*
>
> *PARÁGRAFO 1. El Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) debe adaptarse al tamaño y características de la empresa; igualmente, puede ser compatible con los otros sistemas de gestión de la empresa y estar integrado en ellos.*
>
> *PARÁGRAFO 2. Dentro de los parámetros de selección y evaluación de proveedores y contratistas, el contratante podrá incluir criterios que le permitan conocer que la empresa a contratar cuente con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)..."*

Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte, por medio de la cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector transporte:

> *"...**ARTÍCULO 2.3.2.1. Definiciones** (Literal a), modificado por el Art. 1 del Decreto 1252 de 2021). Para la interpretación del presente Título se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*
>
> *a) Plan Estratégico de Seguridad Vial: Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.*
>
> *(...)*
>
> ***ARTÍCULO 2.3.2.3.2. Diseño, implementación y verificación**. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST, según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte.*
>
> *La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se realizará por parte de las autoridades previstas en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, de acuerdo con las condiciones y criterios que se establezcan en la Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptada por el Ministerio de Transporte.*
>
> *Para el caso del Sector Transporte, la verificación se realizará por las siguientes autoridades en el marco de sus competencias, de la siguiente manera:*
>
> *a. Por la Superintendencia de Transporte a las empresas que presten servicio público de transporte terrestre de pasajeros, carga y mixto, en las modalidades de radio de acción nacional.*
>
> *b. Por los Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital, o metropolitano..."*

Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte, por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones

> *"... **ARTÍCULO 1o. OBJETO**. <Artículo compilado en el artículo 7.2.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022> La presente resolución tiene por objeto adoptar la "Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial", contenida en el anexo de la presente resolución, la cual hace parte integral de la misma.*
>
> ***ARTÍCULO 2o. ÁMBITO DE APLICACIÓN**. <Artículo compilado en el artículo 7.2.2 de la Resolución 20223040045295 de 2022> La "Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial", contenida en la presente resolución, aplica a todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, según lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, así como al Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte y Organismos de Tránsito como autoridades de verificación a la implementación en el marco de sus competencias y de conformidad con el artículo 1o de la Ley 2050 de 2020.*
>
> ***ARTÍCULO 3o. ENTIDADES, ORGANIZACIONES O EMPRESAS NUEVAS.** <Artículo compilado en el artículo 7.2.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022> Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán diseñarlo e implementarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de su constitución..."*
> (Énfasis con subrayado fuera de texto)

1.2. Normatividad relacionada con los Planes Locales de Seguridad Vial – PLSV

Ley 2251 de 2022, 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.

> *"... **Artículo 14. Implementación de planes locales de seguridad vial.** Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.*
>
> ***Parágrafo 1°.** Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su*

condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.

Parágrafo 2°. *En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.*

Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Trans porte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial..."

Decreto 1430 de 2022, Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

*"... **ARTÍCULO 4. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial.** Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.*

***PARÁGRAFO**. En todo caso, cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones particulares de su territorio. Lo anterior, sin perjuicio de desarrollar las demás acciones generales definidas en el citado Anexo. ..."*

Resolución 583 de 2023, *Por la cual se reglamenta el parágrafo 1° del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022 y se dictan otras disposiciones*, expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

*"... **ARTÍCULO 2. Definición de criterios.** Además de las entidades territoriales del orden departamental y de las ciudades capitales del país, de manera obligatoria deberán formular, adoptar e implementar un Plan Local de Seguridad Vial aquellas entidades territoriales que cumplan con por lo menos uno de estos criterios:*

***Primer criterio**: Municipios o distritos de primera, segunda o tercera categoría o de categoría especial que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.*

***Segundo criterio**: los municipios o distritos de cuarta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios o distritos con mayor valor del índice de fatalidad de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.*

***Tercer criterio**: los municipios o distritos de quinta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios o distritos con mayor valor del índice de fatalidad de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.*

***Cuarto criterio**: Los municipios o distritos de sexta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios con mayor valor del índice de fatalidad dentro de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital y una población mayor a cincuenta mil (50.000) habitantes.*

***PARÁGRAFO 1**. La categorización de los municipios y distritos a la que se hace referencia en este artículo corresponde a la establecida en la Ley 617 de 2000, o la norma que la reglamente, modifique, sustituya o derogue.*

***PARÁGRAFO 2**. La población municipal y distrital a tener en cuenta para la categorización de los municipios y distritos ser la certificada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE para cada entidad territorial.*

***PARÁGRAFO 3**. El índice de fatalidad para los municipios o distritos de categoría cuarta, quinta y sexta señalado en este artículo, será calculado y publicado anualmente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), mediante la metodología seleccionada y publicada por el ONSV, que sea robusta para los datos de fallecidos por siniestros viales disponibles. En todo caso, este índice incluir la cantidad de fallecidos y las tasas de fallecidos por cien mil (100.000) habitantes con un enfoque de corto y largo plazo.*

***ARTÍCULO 3. Armonización de los Planes Locales con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 3 2031**. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen, adopten e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado mediante Decreto 1430 de 2022.*

***PARÁGRAFO 1**. La formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos de los Planes Locales de Seguridad Vial deben definirse de manera coordinada con los otros instrumentos de planeación territorial o sectorial local de acuerdo con los principios generales de la planeación establecidos en el artículo 3 de la Ley 152 de 1994, o la norma que lo reglamente, modifique, sustituya o derogue.*

***PARÁGRAFO 2**. La formulación de los planes de desarrollo y los planes de ordenamiento territorial municipal, distrital o metropolitano se deberán adelantar en armonía con los programas, proyectos y acciones definidas en los Planes Locales de Seguridad Vial que ya se encuentren formulados. No obstante, los proyectos estructurantes y específicos de los Planes Locales de Seguridad Vial podrán ser reformulados en función de lo aprobado en el plan de desarrollo municipal, distrital o metropolitano, bajo criterios de impacto regional,*

sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera, siempre y cuando no se afecten los objetivos, metas y programas al cual pertenecen dentro del plan..."

Guía Metodológica Para la Elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial, segunda versión 2024, expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Capítulo 1. Propósito de la Guía metodológica:

"• Proporcionar un referente con instrucciones básicas y metodológicas, flexibles, aplicables a las fases de alistamiento, formulación, implementación y seguimiento de los Planes Locales de Seguridad Vial, tanto en el nivel departamental, como en el municipal o distrital.

• Fortalecer las capacidades de las entidades territoriales en la estructuración de políticas públicas en Seguridad Vial, a través de un instrumento de planeación de largo plazo.

• Promover la generación de capacidades en las entidades territoriales y en la ciudadanía interesada para responder de manera integral a las necesidades y potencialidades de los territorios.

• Servir como referente e inspiración para la construcción de la política pública local de Seguridad Vial. para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial"

Capítulo 5, Fases de alistamiento, formulación, implementación y seguimiento de los Planes Locales de Seguridad Vial.

Subcapítulo 5.5 Evaluar, verificar, ajustar y mejorar - Fase de seguimiento y evaluación (permanente).

2. ACTIVIDADES Y OBLIGACIONES QUE PODRÁN IMPLEMENTAR Y EJECUTAR LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PARA VERIFICAR LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL - PESV

Contrario a lo que algunas personas interpretan o consideran que es el alcance de las autoridades territoriales de tránsito y transporte frente a la verificación del cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, los organismos de tránsito y transporte están facultados únicamente para revisar los PESV de las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital, o metropolitano, porque así está dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020 y el Decreto 1079 de 2015 en su artículo 2.3.2.3.2.

La verificación del cumplimiento del PESV en otro tipo de empresas, le corresponde al Ministerio de Trabajo o a la Superintendencia de Transporte, mas no a los entes territoriales.

Por ello, es importante hacer una primera aproximación a la normatividad vigente, en el sentido de indicar cuáles son las autoridades competentes para efectuar la verificación del PESV respecto de los sujetos de verificación que señala la Resolución 20223040040595 de 2022, así:

Labor de verificación		
Departamentos y capitales de departamento.	Organismos de tránsito y transporte	Verificación: Ley 2050 de 2020, artículo 1°; Decreto 1079 de 2015, artículo 2.3.2.3.2 Sanciones: Ley 336 de 1996, capítulo noveno
Demás organizaciones dedicadas a actividades de transporte, entre estos, organismos de tránsito y transporte	Superintendencia de Transporte	Verificación: Ley 2050 de 2020, artículo 1°; Decreto 1079 de 2015, artículo 2.3.2.3.2 Sanciones: Ley 336 de 1996, capítulo noveno
Organizaciones dedicadas a actividades diferentes al transporte	Ministerio de Trabajo	Verificación: Ley 2050 de 2020, artículo 1°; Resolución 312 de 2019, artículo 32 Sanciones: Ley 1562 de 2012, artículo 13

Fuente: Elaboración propia con base en presentación de la Superintendencia de Transporte realizada durante Comité de Representación del Capitulo Técnico de Autoridades de Tránsito, Transporte y Movilidad de la Federación Colombiana de Municipios, sesión de 26 de agosto de 2024.

Como se observa en el esquema presentado, las autoridades de tránsito y transporte también se encuentran obligados a la formulación, adopción y seguimiento del PESV, siempre y cuando cumplan con los requisitos definidos en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, no obstante, como quiera que el presente documento

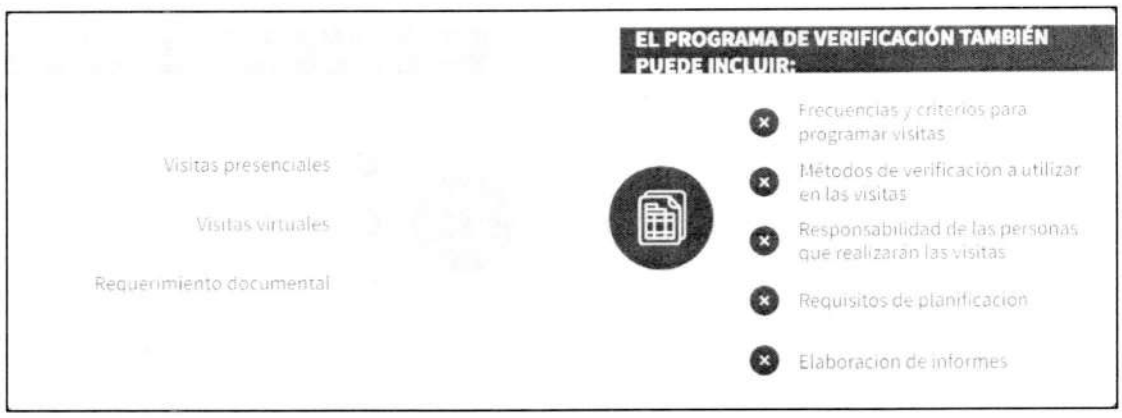
es una guía para la verificación de la implementación del PESV, el equipo de trabajo de la autoridad territorial que se encargue de la verificación del PESV en su jurisdicción debe conocer la Resolución 20223040040595 de 2022, puesto que allí se dispone la metodología oficial tanto para la elaboración de esta herramienta de gestión como para su revisión, por lo tanto, es imperativo que antes de poder evaluar el cumplimiento de los 24 pasos establecidos en la metodología para el diseño e implementación del PESV, de que trata la Resolución precitada, las autoridades verificadoras conozcan los requisitos o bases que se deben tener en cuenta en la formulación de los planes, con el fin de poder establecer, en primer lugar, si estos están metodológicamente bien orientados y posteriormente hacer la validación del cumplimiento de las acciones propuestas en el PESV que deben entrara a verificar

En ese sentido, entendiendo que las autoridades territoriales verificadoras ya cuentan con un conocimiento anterior sobre el capítulo 1° de la Resolución 20223040040595 de 2022, la comprobación del PESV se realiza por etapas así:

2.1. Etapa 1: Esquema de visitas de verificación.

La autoridad territorial debe diseñar y ejecutar un esquema de verificación del PESV que las organizaciones obligadas están implementando, que incluya visitas presenciales, virtuales y/o requerimientos documentales a los vigilados, de acuerdo con los aspectos del PESV que se requieran verificar.

Se debe tener en cuenta en la verificación, que el PESV debe estar articulado con el Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV. Adicionalmente, de conformidad con lo estipulado en la resolución 20223040040595 de 2022, el esquema puede incluir:



Fuente: Elaboración propia

2.2. Etapa 2: Planificación de la visita de verificación.

Como quiera que las visitas de verificación corresponden por su naturaleza a una auditoría realizada por la autoridad de tránsito y transporte, la Resolución 20223040040595 recomienda tomar como

referente la metodología de la Guía Técnica Colombiana ISO 19011: Directrices para la auditoría de los Sistemas de Gestión (ICONTEC 2028), por lo tanto, el uso de esa metodología es potestativo de la autoridad local, es decir, que no es obligatorio; por esta razón, se recomienda validar al interior de cada administración municipal si se tiene establecida alguna metodología para realizar auditorías, interventorías, supervisión, inspecciones y/o similares a los contratistas de cualquier tipo y así poder tomarla como referente a nivel local.

Si no se cuenta con este tipo de lineamientos a nivel local, podrían tomar de referencia alguna metodología para visitas de inspección de otro municipio y adaptar su estructura para las visitas del PESV.

El formato de planificación de la visita debería contener como mínimo los siguientes aspectos:

- Objetivo de la visita.
- Alcance de la visita.
- Fechas y horarios de la visita.
- Responsables de la visita (Quienes efectúan la visita por parte de la autoridad)
- Secuencia de verificación: Paso a paso de los documentos a revisar, los elementos o aspectos en terreno que se debería revisar y la metodología para dejar registrado lo que se encuentre.
- Listas de verificación/chequeo

De igual forma, la Resolución multicitada recomienda que para planificar las visitas se puede realizar un muestreo estadístico como el que se evidencia a continuación:

Planificación de la visita de verificación	
2-10	100%
11-25	50%
26-100	25%
101-500	10%
501-1000	5%
Superior a 1000	1-2%

Fuente: Icontec, 2019. Resolución 20223040040595 de 2022, Capítulo II, etapa 2.

2.3. Etapa 3: Lista de verificación.

Se trata de la lista de chequeo mencionada en el punto anterior, que además de permitir el registro de lo que se encuentre, sirve como hilo conductor para llevar un orden sobre los aspectos a evaluar por los funcionarios responsables de la visita.

En este punto, es importante anotar que la Resolución estableció unos puntos mínimos que debe contener la lista de chequeo (tabla 16), por lo que las autoridades territoriales que efectúen la verificación del PESV, deberán tener en cuenta esta y si es del caso armonizarla con la metodología interna de auditoría que ya se tenga al interior de la entidad.

2.4. Etapa 4: Realización de la visita de verificación.

Para adelantar las visitas de verificación, ya sean presenciales o virtuales, se deberán realizar como mínimo las siguientes actividades:

1. Reunión de apertura: presentar al equipo responsable de la visita, confirmar y solucionar dudas sobre el plan de verificación previsto para realizar la visita.

2. Comunicación durante la visita: entrevistar al Comité de Seguridad Vial y/o al responsable del PESV, entrevistar a los colaboradores de la organización.

3. Revisión y verificación de la información documentada: revisar las evidencias que soportan la implementación del PESV y evaluar si éste cumple con los criterios (requisitos legales y acciones para la reducción de riesgos).

4. Reunión de cierre: presentar a la organización los hallazgos, riesgos identificados y conclusiones de la visita de verificación, resaltando el tiempo máximo para subsanar los hallazgos y para el cierre de las acciones preventivas y/o correctivas que se acuerden con la organización, y cuando la entidad que realice la verificación lo estime necesario, establecer los plazos de seguimiento de una nueva visita para verificar el cierre de las acciones correctivas y/o preventivas que se evidenciaron durante la visita de verificación.

2.5. Etapa 5: Acta o informe de la visita de verificación.

Al igual que la etapa 3, la Resolución también definió el contenido mínimo que del acta o informe de visita de verificación, así:

- Nombre de la empresa visitada,
- Fecha de la visita,
- Objetivos de la visita,
- Alcance,
- Criterios,
- Hallazgos,
- Conclusiones de la visita.

Es importante tener en cuenta que todas las visitas de verificación del PESV que realicen las autoridades territoriales, deben ser reportadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través de un sistema de información que tiene dispuesto especialmente para ello esta Agencia. Así lo dispone el artículo 3° de la Ley 2050 de 2020.

3. ACTIVIDADES ORIENTADAS A EVALUAR, VERIFICAR, AJUSTAR Y MEJORAR LOS PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL - PLSV

Para poder entender cuáles son las actividades orientadas a evaluar, verificar, ajustar y mejorar los PLSV en las entidades territoriales obligadas a adoptar estos instrumentos de planeación de la seguridad vial, es importante comprender que, ya que su función es abordar las principales problemáticas en materia de seguridad vial, el diagnóstico para evaluar no sólo su adopción, sino verificación, debe centrar en analizar puntos estratégicos tales como:



Fuente: Elaboración propia con base en la Guía Metodológica para la elaboración de los PLSV – ANSV (2024)

Ahora bien, antes de llegar a la revisión del Plan Local de Seguridad Vial, es preciso validar que se cuente con las herramientas y estamentos mínimos necesarios exigidos en la norma, para aquellos municipios obligados a contar con un PLSV.

Para ello nos remitimos primero al artículo 14 de la Ley 2251 de 2022 "Ley Julián Esteban", que indica quienes están obligados a tener un PLSV así:

- Departamentos y capitales de departamento.
- Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento.

Y para cumplir con el segundo punto, es decir, establecer cuáles otros municipios estarían obligados a contar con un PLSV, la Agencia Nacional de Seguridad Vial expidió la Resolución 583 del 10 de

octubre de 2023 y en el artículo segundo definió los criterios que deben tener en cuenta todos los municipios diferentes a las capitales de departamento, para determinar si están o no obligados a formular y adoptar su PLSV así:

> *"... **ARTÍCULO 2. Definición de criterios**. Además de las entidades territoriales del orden departamental y de las ciudades capitales del país, de manera obligatoria deberán formular, adoptar e implementar un Plan Local de Seguridad Vial aquellas entidades territoriales que cumplan con por lo menos uno de estos criterios:*
>
> ***Primer criterio:** municipios o distritos de primera, segunda o tercera categoría o de categoría especial que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.*
>
> ***Segundo criterio:** los municipios o distritos de cuarta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios o distritos con mayor valor del índice de fatalidad de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.*
>
> ***Tercer criterio:** los municipios o distritos de quinta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios o distritos con mayor valor del índice de fatalidad de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.*
>
> ***Cuarto criterio:** los municipios o distritos de sexta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios con mayor valor del índice de fatalidad dentro de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital y una población mayor a cincuenta mil (50.000) habitantes.*
>
> ***PARÁGRAFO 1.** La categorización de los municipios y distritos a la que se hace referencia en este artículo corresponde a la establecida en la Ley 617 de 2000, o la norma que la reglamente, modifique, sustituya o derogue.*
>
> ***PARÁGRAFO 2.** La población municipal y distrital a tener en cuenta para la categorización de los municipios y distritos será la certificada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE para cada entidad territorial.*
>
> ***PARÁGRAFO 3.** El índice de fatalidad para los municipios o distritos de categoría cuarta, quinta y sexta señalado en este artículo, será calculado y publicado anualmente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), mediante la metodología seleccionada y publicada por el ONSV, que sea robusta para los datos de fallecidos por siniestros viales disponibles. En todo caso, este índice incluir la cantidad de fallecidos y las tasas de fallecidos por cien mil (100.000) habitantes con un enfoque de corto y largo plazo ..."*

En resumen, lo anterior quiere decir que están obligados a tener un PLSV, además de los departamentos y capitales de departamento, los municipios de Categoría I, II y III que cuenten con un organismo de tránsito y transporte. Adicionalmente, también les aplica la obligación a los

municipios de Categoría IV y V que cuenten con organismo de tránsito y transporte, pero que además se encuentren dentro del 40% de los municipios con mayor índice de accidentalidad; y en cuanto a los municipios de VI categoría, además de los anteriores requisitos, también deben tener una población mayor a 50.000 habitantes para estar obligados.

Si el municipio no es capital de departamento y no está dentro de las causales anteriores, no está obligado a tener un PLSV. Pero es importante tener en cuenta que el hecho de no estar obligado normativamente, no quiere decir que no pueda hacer uso de esta herramienta como parte de su política pública de seguridad vial, cuando identifique este instrumento de planeación como útil y necesario en su jurisdicción.

Ahora bien, entrando en materia, sobre el seguimiento a los Planes Locales de Seguridad Vial, no podemos simplemente ir directo, hacia las actividades, puesto que la metodología de formulación y seguimiento de los PLSV contempla quienes son los responsables de esta labor, sin que sea dable asignarle esta responsabilidad a cualquier persona.

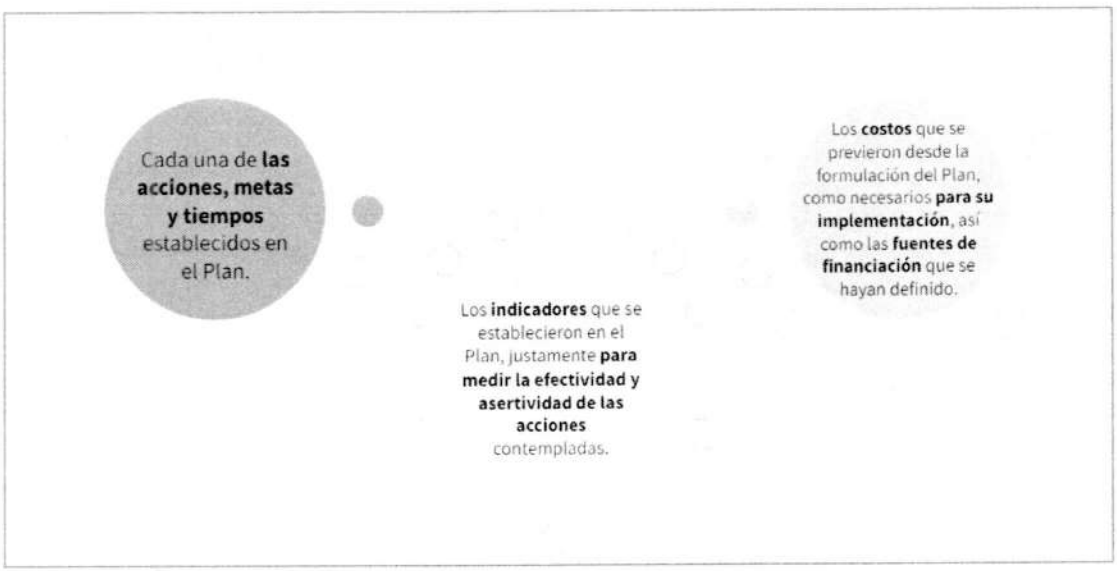
Así las cosas, la norma establece que los PLSV los formulan las entidades territoriales con sus equipos de trabajo, equipo que en la práctica y en la norma se denomina "*Equipo Responsable del PLSV*", es decir, el grupo de profesionales que debe participar en el proyecto desde la concepción, formulación, implementación, seguimiento y evaluación que permitan la generación de los ajustes y mejoras que correspondan, en otras palabras, el equipo responsable es el actor más relevante en cuanto al contenido, enfoque y materialización del Plan Local de Seguridad Vial.

Luego de la formulación, los PLSV los aprueba el Comité Local de Seguridad Vial, los ejecutan las entidades territoriales a través de sus equipos de trabajo (Equipo responsable) con el apoyo de las instancias de coordinación interinstitucional y el seguimiento se encuentra en primera instancia, a cargo de los mismos entes territoriales a través de su Equipo de trabajo responsable. Entendiéndose por ente territorial al organismo de tránsito y transporte municipal o la dependencia que tenga a cargo las funciones de autoridad de tránsito y transporte, por ser estas las encargadas de diseñar e implementar la política pública de seguridad vial del municipio.

De igual forma, es importante tener presente que el ente territorial encargado de ejecutar las actividades de seguimiento que se mostrarán más adelante, no solo realiza la tarea y la analiza en forma unilateral, sino que debe presentar los resultados ante el Comité Local de Seguridad Vial, el cual es liderado por el Alcalde Municipal (o el gobernador) y allí tienen asiento el Secretario General, el Secretario de Tránsito, el Secretario de Infraestructura, el Secretario de Salud, el Secretario de Educación, el Secretario de Hacienda, el jefe de la Unidad Ambiental, el jefe Oficina de Gestión del Riesgo, el jefe Oficina Asesora de Planeación, el comandante de Bomberos, el representante del Hospital, el jefe seccional de la DITRA o su delegado o de los agentes o guardas del organismo de tránsito y transporte, y los demás funcionarios del orden territorial que, de acuerdo con el criterio de la entidad territorial, tengan dentro de sus funciones lo relacionado a la seguridad vial del territorio.

Lo anterior significa que los resultados del seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial se presentan ante la misma instancia que en primer lugar tuvo la responsabilidad de liderar y adoptar el PLSV, con el fin de que basados en los resultados del seguimiento, se tomen decisiones tendientes a ajustar el PLSV con el fin de obtener cada vez mejores resultados, es decir, con el fin de reducir cada vez más los siniestros viales en su jurisdicción.

Expuesto lo anterior, el primer paso para hacer seguimiento al PLSV es identificar:



Fuente: Elaboración propia con base en la Guía Metodológica para la elaboración de los PLSV – ANSV (2024)

Conociendo la anterior información, se debe identificar cuál fue el modelo de seguimiento que se previó en la etapa de formulación. Es decir, uno de los componentes del Plan Local de Seguridad Vial consiste justamente en establecer la forma como se deberá hacer el seguimiento a cada una de las acciones definidas en el Plan y ello está definido en un documento del Plan que se llama "*Documento de sistema de seguimiento y monitoreo*"; en forma complementaria, el PLSV debe contener otro documento llamado "*Cuadro de control anualizado de actividades del PLSV*", que como su nombre lo indica, permite registrar las mediciones que se hacen al cumplimiento del Plan y compararlas periódicamente, para analizar su evolución.

3.1. Pasos a seguir en la Fase de Seguimiento y Evaluación del PLSV

Para comprender mejor los pasos que se van a explicar, es menester señalar que el seguimiento y evaluación son actividades que deben ejecutarse de forma permanente, con el propósito de definir la toma de decisiones y acciones de mejora en relación con las condiciones de movilidad y seguridad vial de cada municipio y los avances de implementación del PLSV adoptado. Mientras que el seguimiento se basa en la observación del cumplimiento de las acciones y metas establecidas en el

Plan, la evaluación atañe a la revisión estratégica del Plan, para determinar la funcionalidad del Plan y el verdadero impacto en la reducción de los problemas identificados en materia de seguridad vial.

Dicho lo anterior, los pasos a seguir en el proceso de seguimiento y evaluación corresponde a:

a. Seguimiento Periódico

Este primer paso consiste en seguir las indicaciones para el seguimiento que estén planteadas en el documento llamado *"Documento de sistema de seguimiento y monitoreo"*.

Como quiera que los Planes Locales de Seguridad Vial son instrumentos de planeación hechos a la medida de cada municipio, así mismo las acciones de seguimiento son únicas, de acuerdo a las problemáticas y necesidades en seguridad vial a nivel local.

De ahí que la finalidad de las acciones de seguimiento sea medir de manera objetiva, usando los indicadores definidos en el mismo PLSV, que tan efectivas están siendo las medidas propuestas en el Plan.

Es por esto que resulta preciso tener en cuenta que el seguimiento a los PLSV se realiza desde dos enfoques complementarios entre sí: i) estratégico y; ii) operativo. El enfoque de seguimiento estratégico lo que analiza es si los resultados obtenidos (positivos o negativos) obedecen al cumplimiento de la cadena de valor, es decir, si realmente las medidas adoptadas corresponden a la implementación de la política local de seguridad vial a través de la implementación de las acciones previstas en el PLSV. Por su parte, el enfoque operativo, se refiere a la valoración cuantitativa de los indicadores definidos en el Plan.

Un valor agregado de los documentos de sistema de seguimiento y monitoreo, es la estandarización que estos contienen en cuanto a las instrucciones de lo que se debe medir y la forma de medirlo, por cuanto la realidad de las administraciones municipales es el cambio periódico de los funcionarios a cargo de las diferentes dependencias. Gracias al sistema de seguimiento y monitoreo, independientemente de quien sea el funcionario encargado, no tiene necesariamente que haber participado en la formulación del PLSV para saber cómo hacer el seguimiento.

¿Cómo se hace el seguimiento?: Recopilando información y haciendo un análisis preliminar sobre el cumplimiento o el rezago en las acciones y metas planteadas en el PLSV.

Teniendo como soporte la información recolectada, se deben efectuar los análisis e informes de seguimiento sobre cada uno de los aspectos evaluados, usando tableros de control y actas de reunión que den cuenta de la actividad que se adelanta por parte de los involucrados durante el seguimiento. Para ello, es oportuno que se combine la información cuantitativa y cualitativa en los dos tipos de seguimiento señalados para que sirvan de sustento en la toma de decisiones posteriores.

b. Implementación de Ajustes

Con base en la información recopilada en el paso anterior, el Equipo Responsable como el Comité Local, deben tomar decisiones orientadas a mejorar la efectividad de la implementación del PLSV en diferentes aspectos como, por ejemplo:

a. En los casos de aquellos indicadores en que la meta no se alcance, o que se vea un rezago en su cumplimiento si se trata de una medición parcial; evaluar si las metas son congruentes con la realidad local, la disponibilidad de recursos y la capacidad operativa del municipio. Así, se podrá, en la etapa de ajustes, disminuir la meta propuesta inicialmente, siempre y cuando estén debidamente justificadas las razones para tal decisión.

   Caso contrario, del análisis puede concluirse que las metas están bien planteadas, pero por falta de gestión, por situaciones externas no previstas, por falta de capacidad, o por cualquier otra, no se pudo cumplir, lo que hace necesaria la decisión de incrementar esfuerzos para cumplir con la meta en el siguiente periodo de evaluación.

b. En los casos en los cuales la meta se alcance, se debe analizar si la meta propuesta es acorde con las capacidades institucionales, para mantenerla o incrementarla y esperar resultados aún mejores en materia de reducción de la siniestralidad.

   También pueden darse casos en los que, a pesar del cumplimiento de la meta, del análisis se concluya que algunas acciones propuestas, así como algunos indicadores, a pesar de cumplirse, no aportan al mejoramiento de las condiciones de seguridad vial, de tal forma que se efectúe el replanteo del indicador y la inversión de recursos en las acciones medidas por ese indicador, para redireccionar los esfuerzos institucionales.

El análisis de seguimiento debe ser integral con un enfoque gerencial, es decir, no puede limitarse a recopilar la información necesaria para el cálculo de los indicadores, sino que el enfoque del análisis deber siempre tener el panorama general de las condiciones de seguridad vial en el municipio para buscar la mejora permanente; lo que se espera es que a través de la implementación y seguimiento del PLSV, el municipio ejecute su política de seguridad vial a nivel local y la siniestralidad vial se reduzca considerablemente o mejor aún, que no se presenten casos de personas lesionadas ni fallecidas.

¿Cada cuánto tiempo deben realizarse ajustes al PLSV? El seguimiento operativo a la implementación y los efectos del PLSV debe ser permanente, pero se espera que las revisiones para determinar si es necesario adelantar ajustes en los Planes, ya sea en cuanto a metas o en cuanto a las actividades definidas en el Plan, se realice con una periodicidad de 3 meses por parte del Equipo Responsable al Comité Local. No quiere decir esto que sea obligatorio hacer ajustes a los PLSV cada 3 meses, pero la evaluación de la efectividad de los Planes si debe tener esta periodicidad para que se puedan identificar oportunamente, tanto falencias como oportunidades de mejora, que al final se van a traducir en menos personas lesionadas y/o fallecidas

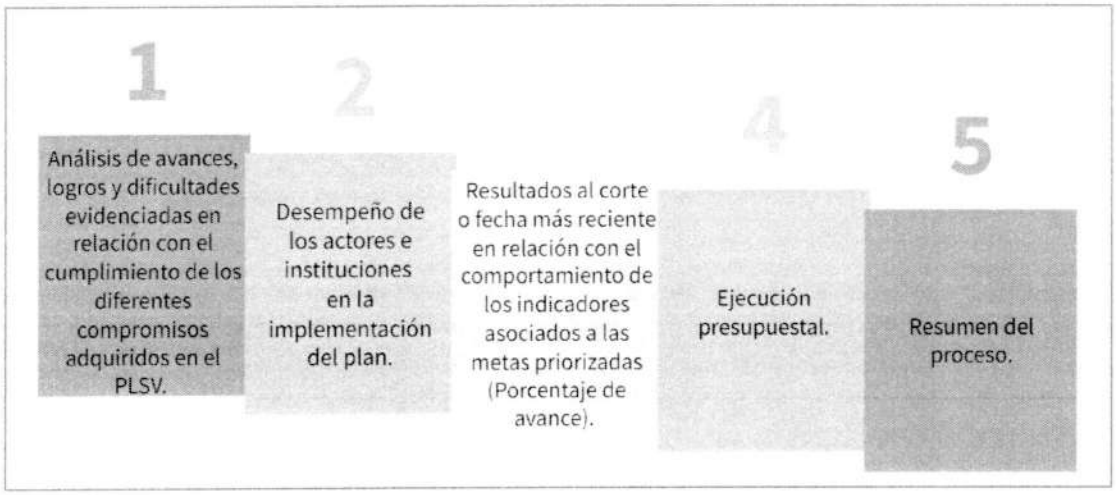
Como parte de los productos que debe entregar el Equipo Responsable al Comité Local, están las evidencias de acciones de mejora, los ajustes al plan y las actas de reuniones, con el fin de que el Comité Local pueda evaluar la información presentada y tome las decisiones que correspondan, las cuales deberán quedar propuestas y acordadas en acta. No obstante, se aclara que el Equipo responsable cuenta con diferentes herramientas y/o instrumentos para analizar el cumplimiento de metas y acciones, así como la percepción de la población, en relación con dicho cumplimiento, por lo que se reitera en este punto, que la reducción de fallecidos producidos por la siniestralidad vial, solo es posible cuando hay definida una política integral que incumbe a los gobiernos, instituciones y a la ciudadanía de forma corresponsable.

c. Presentación de Informes

En lo que se refiere a la implementación de políticas públicas en general, es tan importante lo que se hace como la comunicación asertiva para informar a la comunidad sobre las decisiones y los resultados que se obtienen de la adopción de medidas.

Es por ello que los Equipos Responsables, además de los informes trimestrales que se entregan al Comité Local sobre la parte operativa, es decir sobre la medición directa a través de los indicadores definidos, debe también elaborar y presentar informes anuales a al grupo de participación ciudadana *Por la vida en las vías* y a la comunidad en general.

Estos informes se llaman de seguimiento estratégico y deben contener como mínimo:



Fuente: Elaboración propia

Como quiera que se trata de informes de socialización con la comunidad, estos deben conservar la misma estructura que se haya definido en la construcción del PLSV en cuanto a las líneas estratégicas que el Plan debía abordar, indicando claramente que tanto se ha avanzado en relación con cada una de las metas.

d. Evaluación de Impacto

La evaluación de impacto no es otra cosa que analizar si el Plan Local de Seguridad Vial cumplió con su objetivo principal, que es la reducción de personas lesionadas y fallecidas en siniestros viales.

Es importante tener presente que el PLSV a través de todas las acciones, programas, metas, indicadores, etc. que allí se plantean, lo que busca es reducir las afectaciones a personas en siniestros viales. Si este objetivo no se cumple, pierde relevancia el cumplimiento de metas e indicadores.

Ahora bien, no se puede esperar a que termine la vigencia de un Plan Local de Seguridad Vial para hacer la evaluación de impacto porque sería tomar decisiones cada 10 años. Por ello la relevancia de efectuar el seguimiento trimestral, la implementación de ajustes y la socialización anual con la comunidad, de tal suerte que en todo momento se tenga control sobre las condiciones de seguridad vial del municipio y se hagan oportunamente los ajustes que correspondan, para lograr el objetivo primario que es la disminución efectiva de personas lesionadas y fallecidas en siniestros viales.

La evaluación del PLSV se puede plantear sobre 3 momentos diferentes:

i) El primero de ellos sería sobre la **etapa de formulación**. Es decir, plantear interrogantes como si el Plan fue elaborado en forma rigurosa, dejando el registro de las razones por las cuales se incluyen las diferentes actividades y programas, si las metas se plantearon con base en la realidad de cada punto, sector o situación particular de siniestralidad, si se previeron adecuadamente los recursos (Logísticos, de personal, económicos, de colaboración interinstitucional, etc.) necesarios para la implementación de los programas, la viabilidad jurídica y operativa para cada uno de los programas.

ii) Evaluación de la **etapa de implementación**. Esta actividad es la que se realiza durante la vigencia del Plan, desde que se adopta hasta que finaliza el periodo para el cual fue formulado e incluso más allá, si no se formula un nuevo PLSV antes de que se venza el plazo de vigencia. La evaluación de la implementación es constante y por ello se deja abierta la posibilidad para que el Comité Local con el apoyo del Equipo Responsable, planteen ajustes incluso cada 3 meses si es necesario.

iii) La **evaluación ex post**, es decir, una vez que finalice la vigencia del PLSV, tiene como finalidad evaluar en primer lugar si las cifras de siniestralidad se redujeron, pero complementariamente, analizar cuál fue la pertinencia, la dinámica y la evolución de cada una de las acciones que planteaba el Plan. También se debe analizar si el Equipo Responsable y el Comité Local funcionaron correctamente durante la vigencia del Plan aunque sus miembros hayan variado a través de los años por la dinámica natural de la administración pública.

De todos los análisis que se realizan sobre el PLSV en particular, la evaluación que se realiza al final puede ser sin duda la más importante de todas, porque debe servir como aprendizaje para usarlo de base en la estructuración del nuevo PLSV del municipio.

3.2. Recomendaciones

Plan Local de Seguridad Vial

Revisar anualmente si la entidad territorial que representa se encuentra obligada a formular, adoptar o implementar los PLSV, de acuerdo con los criterios de obligatoriedad que ha expedido la ANSV a través de la Resolución 583 de 2023 y aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan

Permitir la participación ciudadana durante el proceso de seguimiento de evaluación ya que esta legitima la toma de decisiones, propende por la corresponsabilidad que le asiste a los actores viales y a la comunidad en general y dinamiza la implementación y evaluación de las acciones propuestas.

Difundir los resultados del seguimiento y evaluación a través de la socialización u otros medios, puede elevar la percepción social de aplicar hábitos, comportamiento y conductas seguras que ayuden a la disminución de siniestros viales.

Analizar las realidades del territorio en la medida en que estas varíen, por lo que los términos aquí definidos corresponden a sugerencias, siendo necesario que las autoridades territoriales a través de su equipo de responsables, monitoreen esos cambios en la medida de su producción, como quiera que la seguridad vial es un fenómeno que requiere de continua transformación.

Anexos

1. Ley 1503 de 2011
2. Ley 2050 de 2020
3. Ley 2251 de 2022
4. Decreto 1430 de 2022
5. Resolución 20223040040595 de 2022 expedida por el Ministerio de Transporte
6. Resolución 583 de 2023 expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial
7. Guía metodológica para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2024, 2da edición)

Sistema Único de Información Normativa
Justicia

Ir al portal SUIN-Juriscol

Ayúdanos a mejorar

Guardar en PDF o imprimir la norma

Responder Encuesta

DIARIO OFICIAL. AÑO CXLVII. N. 48298. 30, DICIEMBRE, 2011. PÁG. 421.

ÍNDICE [Mostrar]

RESUMEN DE MODIFICACIONES [Mostrar]

LEY 1503 DE 2011

(diciembre 29)

por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

ESTADO DE VIGENCIA: Vigente [Mostrar]

Subtipo: LEY ORDINARIA

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°.*Objeto.* La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;
f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

Parágrafo 2°. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para biciusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

LEGISLACIÓN ANTERIOR [Mostrar]

Artículo 2°. *Actores de la vía.* Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

CAPÍTULO II
Lineamientos en educación en seguridad vial

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

El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial. Por ello, la educación vial debe:

1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.

2. Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.

3. Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, etc.

4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

Artículo 4°. Adiciónese un literal (i) al artículo 13 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

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

a) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes;

b) Proporcionar una sólida formación ética y moral, y fomentar la práctica del respeto a los Derechos Humanos;

c) Fomentar en la institución educativa, prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimular la autonomía y la responsabilidad;

d) Desarrollar una sana sexualidad que promueva el conocimiento de sí mismo y la autoestima, la construcción de la identidad sexual dentro del respeto por la equidad de los sexos, la afectividad, el respeto mutuo y prepararse para una vida familiar armónica y responsable;

e) Crear y fomentar una conciencia de solidaridad internacional;

f) Desarrollar acciones de orientación escolar, profesional y ocupacional;

g) Formar una conciencia educativa para el esfuerzo y el trabajo, y

h) Fomentar el interés y el respeto por la identidad cultural de los grupos étnicos;

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

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 5°. Adiciónese un literal (f) al artículo 14 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

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

a) El estudio, la comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica, de conformidad con el artículo 41 de la Constitución Política. Dentro de la capacitación a que se refiere este literal, deberán impartirse nociones básicas sobre jurisdicción de paz, mecanismos alternativos de solución de conflictos, derecho de familia, derecho laboral y contratos más usuales;

b) El aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo, para lo cual el Gobierno promoverá y estimulará su difusión o desarrollo;

c) La enseñanza de la protección del ambiente, la ecología y la preservación de los recursos naturales, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la Constitución Política;

d) La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, el cooperativismo y, en general, la formación de los valores humanos, y

e) La educación sexual, impartida en cada caso de acuerdo con las necesidades psíquicas, físicas y afectivas de los educandos según su edad;

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

Parágrafo 1°. El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los literales a) y b), no exige asignatura específica. Esta información debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través todo en plan de estudios.

Parágrafo 2°. Los programas a que hace referencia el literal b) del presente artículo serán presentados por los establecimientos educativos a la Secretaría de Educación del respectivo municipio o ante el organismo que haga sus veces para su financiación con cargo a la participación de los ingresos corrientes de la Nación destinados por la ley para tales áreas de inversión social.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 6°. Adiciónese un literal (k) al artículo 16 de la Ley 115 de 1994, que quedará así:

Artículo 16. *Objetivos específicos de la educación preescolar.* Son objetivos específicos del nivel preescolar:

a) El conocimiento del propio cuerpo y de sus posibilidades de acción, así como la adquisición de su identidad y autonomía;

b) El crecimiento armónico y equilibrado del niño, de tal manera que facilite la motricidad, el aprestamiento y la motivación para la lecto-escritura y para las soluciones de problemas que impliquen relaciones y operaciones matemáticas;

c) El desarrollo de la creatividad, las habilidades y destrezas propias de la edad, como también de su capacidad de aprendizaje;

d) La ubicación espacio-temporal y el ejercicio de la memoria;

e) El desarrollo de la capacidad para adquirir formas de expresión, relación y comunicación y para establecer relaciones de reciprocidad y participación, de acuerdo con normas de respeto, solidaridad y convivencia;

f) La participación en actividades lúdicas con otros niños y adultos;

g) El estímulo a la curiosidad para observar y explorar el medio natural, familiar y social;

h) El reconocimiento de su dimensión espiritual para fundamentar criterios de comportamiento;

i) La vinculación de la familia y la comunidad al proceso educativo para mejorar la calidad de vida de los niños en su medio, y

j) La formación de hábitos de alimentación, higiene personal, aseo y orden que generen conciencia sobre el valor y la necesidad de la salud;

k) La adquisición de hábitos de observación visual, auditiva y psicomotriz para la creación de actitudes y comportamientos de prevención frente al tránsito, respeto a las normas y autoridades, y actitudes de conciencia ciudadana en materia de uso de la vía.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 7°. Adiciónese un literal (i) al artículo 30 de la Ley 115 de 1994 y adiciónense dos literales, con los que el artículo 30 quedará así:

Artículo 30. *Objetivos específicos de la educación media académica.* Son objetivos específicos de la educación media académica:

a) La profundización en un campo del conocimiento o en una actividad específica de acuerdo con los intereses y capacidades del educando;

b) La profundización en conocimientos avanzados de las ciencias naturales;

c) La incorporación de la investigación al proceso cognoscitivo, tanto de laboratorio como de la realidad nacional, en sus aspectos natural, económico, político y social;

d) El desarrollo de la capacidad para profundizar en un campo del conocimiento, de acuerdo con las potencialidades e intereses;

e) La vinculación a programas de desarrollo y organización social y comunitaria, orientados a dar solución a los problemas sociales de su entorno;

f) El fomento de la conciencia y la participación responsable del educando en acciones cívicas y de servicio social;

g) La capacidad reflexiva y crítica sobre los múltiples aspectos de la realidad y la comprensión de los valores éticos, morales, religiosos y convivencia en sociedad;

h) El cumplimiento de los objetivos de la educación básica contenidos en los literales b) del artículo 20, c) del artículo 21 y c), e), h), i), k), ñ) del artículo 22 de la presente ley;

i) La formación en seguridad vial.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 8°. Modifíquese el artículo 117 de la Ley 30 de 1992, el cual quedará así:

Artículo 117. Las Instituciones de Educación Superior deben adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoafectivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo.

El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU) determinará las políticas de bienestar universitario y de prevención vial. Igualmente, creará un fondo de bienestar universitario con recursos del Presupuesto Nacional y de los entes territoriales que puedan hacer aportes.

El fondo señalado anteriormente será administrado por el Ministerio de Educación Nacional o, por la entidad que el Ministerio delegue para estos efectos.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 9°. Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

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

En todo caso, los objetivos que orientarán el desarrollo de tales programas y, en consecuencia, la formación en educación vial de manera sistemática en los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria son los siguientes:

1. Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.

2. Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.

3. Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.

4. Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.

5. Fomentar actitudes de cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias tanto en sí mismo como en los demás.

6. Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.

7. Desarrollar competencias que permitan evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.

8. Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.

9. Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.

10. Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.

11. Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional tendrá, a partir de entrada en vigencia de la presente ley, doce (12) meses para convocar a todos los actores indicados y cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.

Parágrafo 2°. *Formación de Docentes.* Los docentes son un factor clave del cambio en los hábitos, comportamientos y conductas de que trata la presente ley. En razón a ello, definidos los programas marco para la enseñanza de la seguridad vial, todas las Entidades Territoriales adelantarán el necesario proceso de capacitación para docentes con el objetivo de que puedan cumplir el propósito pedagógico señalado.

Parágrafo 3°. Los programas marco para la enseñanza en educación vial serán implementados en todas las instituciones educativas públicas o privadas que ofrecen los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria en el período lectivo inmediatamente siguiente a la expedición de los programas de enseñanza en educación vial por parte del Gobierno Nacional.

En materia de educación superior, el CESU, será el competente para determinar las políticas de bienestar universitario y de prevención vial.

Artículo 11. *Servicio social en seguridad vial.* Los establecimientos educativos estatales y privados incorporarán la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio.

Para tal efecto, impartirán la enseñanza de la educación vial en los términos, principios y objetivos definidos en la presente ley a los alumnos de grados inferiores, este programa podrá ser ejecutado por el establecimiento en forma conjunta con entidades gubernamentales y no gubernamentales especializadas en el tema.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

CAPÍTULO III
Lineamientos para el Sector Privado en Seguridad Vial

Artículo 12. *Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).*

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.

2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.

3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.

4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la enti¬dad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función".

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]
LEGISLACIÓN ANTERIOR [Mostrar]

Artículo 12A. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.

Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

Artículo 13. *Establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas.* Todos los establecimientos que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico.

El Gobierno Nacional definirá los objetivos y contenidos que deben comprender tales planes, en un período no superior a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

Artículo 14. *Medios de comunicación.* Los medios de comunicación en ejercicio de su autonomía y del autocontrol que les compete, contribuirán al objeto de la presente ley, así:

1. Procurarán incorporar la aplicación de los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, siniestralidad vial y actores de la vía.

2. Se autocontrolarán, en lo referente a conductas contrarias al objeto y propósitos de la presente ley, en los contenidos de su propiedad.

3. Ofrecerán servicios, en condiciones de igualdad, en relación con la publicidad que tenga por objeto generar conciencia en el consumidor sobre la importancia de la seguridad vial y de la no comisión de conductas que pongan en riesgo la seguridad y la vida en las vías.

CAPÍTULO IV
Lineamientos para la Acción Comunitaria en Seguridad Vial

Artículo 15. *Participación comunitaria.* La comunidad organizada en espacios de participación o de acción comunal promoverá el cumplimiento del objeto y principios de la presente ley. Para tal efecto, entre otras, podrá hacer uso de los siguientes mecanismos y estrategias:

1. Control social ciudadano a los compromisos de las administraciones territoriales en materia de seguridad vial.

2. Convocar el voluntariado en las respectivas comunidades para alentar a los ciudadanos a respetar los enunciados consignados en la tarjeta de compromiso personal en seguridad vial de que trata el artículo 22 de la presente ley.

3. Alentar a las autoridades locales a mejorar las medidas de seguridad vial en lugares que presenten siniestros viales de manera frecuente.

4. Identificar lugares seguros para cruzar las vías públicas, sobre todo en las inmediaciones de instituciones educativas.

Artículo 16. *Intervención de la comunidad en la vía.* Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en las áreas de exclusión y en zonas inmediatamente aledañas a las vías con índices de siniestralidad vial significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Artículo 17. *Compromiso comunitario.* Las comunidades apoyarán la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, y participarán activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las Administraciones o el sector privado en pro de la Seguridad Vial.

CAPÍTULO V
Lineamientos para la acción estatal en seguridad vial

Artículo 18. *Portal de la seguridad vial.* El Gobierno Nacional creará el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta en Internet para informar de las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización, el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de la presente ley, la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la presente ley, entre otras.

El diseño técnico y gráfico deberá permitir a cualquier ciudadano la posibilidad de acceder al Portal para cumplir con lo señalado en el presente artículo.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

Artículo 19. *Tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial.* Las Entidades Territoriales emitirán la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial. Esta tarjeta será para el uso de los funcionarios y servidores públicos, peatones o transeúntes, pasajeros y conductores en general.

La tarjeta contendrá enunciadas medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respetar y a aplicar. Para el caso de los conductores, la tarjeta será visible en el vehículo (automotor o no automotor).

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional reglamentará las características generales de la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial y las Entidades Territoriales definirán los enunciados de acuerdo al contexto propio de seguridad vial.

TEXTO CORRESPONDIENTE A [Mostrar]

Artículo 20. *Incentivos al compromiso con la seguridad vial.* Las entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial recibirán incentivos en materia fiscal o de contratación pública. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 21. *Mapas de siniestralidad vial.* Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados.

Artículo 22. *Énfasis en Planes de Desarrollo.* Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.

Artículo 23. *Rendición de cuentas.* Anualmente el Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales rendirán un informe que detalle las metas definidas en materia de seguridad vial y el logro de cada uno. A su vez, incluirán los datos de disminución de número de siniestros viales, número de muertos o lesionados, valor de daños, etc. Además, rendirán un informe de exaltación pública de entidades, organizaciones o empresas y comunidades comprometidas con el objeto y los propósitos de la presente ley.

Artículo 24. *Fuentes de financiación.* Para efectos de la financiación de los aspectos contenidos en la presente ley, se tendrán como fuentes de financiación las siguientes:

1. Aportes del sector privado.

2. Cooperación internacional en materia de seguridad vial.

3. Recaudo de multas y sanciones de tránsito. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.

4. Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

5. Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.

6. Recursos de Peajes: La Resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009) establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial.

Artículo 25. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Juan Manuel Corzo Román.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Ramón Otero Dajud.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Simón Gaviria Muñoz.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representante,

Jesús Alfonso Rodriguez Camargo.

REPÚBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 29 de diciembre de 2011.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

El Ministro de Salud y Protección Social,

Mauricio Santa María Salamanca.

El Ministro de Transporte,

Germán Cardona Gutiérrez.

Sistema Único de Información Normativa
Juriscol

Justicia

Ir al portal SUIN-Juriscol

Ayúdanos a mejorar

Guardar en PDF o imprimir la norma

Responder Encuesta

DIARIO OFICIAL AÑO CLVI N. 51404 12 DE AGOSTO 2020 PAG. 1

ÍNDICE [Mostrar]

LEY 2050 DE 2020

(agosto 12)

por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

ESTADO DE VIGENCIA: Vigente [Mostrar]

Subtipo: LEY ORDINARIA

El Congreso de Colombia DECRETA:

DECRETA:

CAPÍTULO I
Disposiciones Generales para la consolidación y difusión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial

Artículo 1°. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto -Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.

Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:
Artículo 12A. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.
Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 3°. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones tendientes a diseñar e implementar una herramienta informática mediante la cual la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y el Ministerio de Trabajo, le reporten a la ANSV, información producto de la verificación que cada una efectúe en el marco de sus competencias, de acuerdo con las condiciones establecidas en la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
Parágrafo 1°. El reporte de la información por parte de las autoridades mencionadas, tendrá como propósito servir de insumo en el diseño de la política pública de seguridad vial.
Parágrafo 2°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñará e implementará la herramienta informática en un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la metodología de diseño, verificación e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte. En todo caso, deberá mantenerse la articulación con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

Artículo 4°. Campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.
Parágrafo transitorio. La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios cómo se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.
Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años.

Artículo 5°. Reconocimiento en Seguridad Vial. Con el propósito de incentivar y estimular a las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado señaladas en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 como obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá en un plazo de doce (12) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el estímulo o distinción en Seguridad Vial por la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como la forma y condiciones de otorgamiento.
Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
Las entidades públicas del nivel nacional y territorial deberán incorporar en sus programas, estímulos y reconocimientos para los funcionarios públicos que en sus respetivas entidades, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando estos alcancen las metas o indicadores propuestos.

Artículo 6°. Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996.
Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 7°. Disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados. Las entidades estatales que suscriban contratos con los obligados a tener Planes Estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente, deberán incluir como obligación del contratista acreditar que cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial en los términos allí seleccionados.
El cumplimiento del presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial será verificado por parte del supervisor o interventor durante la ejecución del contrato.

CAPÍTULO II
Sanciones

Artículo 8°. Sanciones. Las sanciones aplicables a los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito serán las siguientes:
a) Amonestación escrita;
b) Multa;
c) Intervención operativa.

Artículo 9°. Amonestación. La amonestación escrita consiste en el requerimiento que se hace al respectivo organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito, con el fin de darle a conocer el incumplimiento a las normas de tránsito y transporte en que ha incurrido, con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia en tal incumplimiento.

Artículo 10. Multa. La multa consiste en la imposición de una pena pecuniaria a un organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito que ha incurrido en alguna de las conductas a que se refiere el artículo 12 de esta ley.

Artículo 11. Causales de amonestación. Será sancionado con amonestación escrita el organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:
a) Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro or¬ganismo de tránsito;
b) Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usua¬rios, la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados;
c) Dar trámite a solicitudes presentadas por personas que gestio¬nen cualquier asunto en su despacho, sin tener facultad legal para ello.

Artículo 12. Causales de multa. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:
a) No atender dentro de los plazos que se concedan, las recomen¬daciones impartidas por la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte con motivo de una visita de inspección o de asesoría;
b) No suministrar a la Superintendencia de Transporte o al Minis¬terio de Transporte la información a la que están obligados, para efectos de mantener actualizados los registros e inventarios;
c) Alterar las tarifas legalmente establecidas por las autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes;
d) Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos;
e) Cometer acto arbitrario con ocasión de sus funciones, o exce¬derse n el ejercicio de ellas;
f) Reincidir en cualquiera de las fallas contempladas en el artículo anterior dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de amones¬tación.

Artículo 13. Inicio de investigación administrativa. Cuando la Superintendencia de Transporte, de oficio o a petición de parte, tenga conocimiento que un organismo de tránsito o un organismo de apoyo al tránsito presuntamente ha incurrido en cualquiera de las faltas contempladas en los artículos 11 y 12 de la presente ley, abrirá investigación mediante resolución motivada que deberá contener como mínimo:
a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;
b) Cita de las disposiciones presuntamente infringidas con los he¬chos investigados;
c) Plazo dentro del cual el representante legal del respectivo or¬ganismo debe presentar por escrito sus aclaraciones y justifi¬caciones, así como la solicitud de pruebas. Dicho término será de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la resolución.

Artículo 14. Notificación de la apertura de investigación. La notificación de la resolución a que se refiere el artículo anterior se hará de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.

Artículo 15. Término para decidir la investigación administrativa. La Superintendencia de Transporte contará con treinta (30) días hábiles para decidir, contados a partir del vencimiento del término señalado en el literal c) del artículo 13 de esta ley. Dicho término podrá ampliarse hasta por treinta (30) días, cuando haya lugar a práctica de pruebas. La decisión se adoptará por resolución motivada en la cual se impondrá la sanción correspondiente o se ordenará el archivo de las diligencias según el caso.

Artículo 16. Recursos. Contra los actos administrativos que impongan las sanciones establecidas en el presente Título, proceden los recursos de ley, los que se tramitarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o la norma que lo modifique o sustituya.
Parágrafo. Los recursos contra una resolución que imponga sanción de multa solo serán concedidos, previo depósito de su valor o garantizando en forma idónea el cumplimiento de la obligación.
Los dineros que recaude la Superintendencia de Transporte por concepto de las multas de que trata el presente Título entrarán a formar parte de su presupuesto y se destinarán exclusivamente al fomento y desarrollo de planes y programas de seguridad vial.

Artículo 17. Copias. De estas sanciones se remitirá copia al Gobernador, Alcalde Distrital o Municipal, Asambleas Departamentales y Concejos Municipales del organismo de tránsito sancionado.

Artículo 18. Acción de repetición. El organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito repetirá contra el funcionario o exfuncionario a fin de que responda civil y administrativamente por los perjuicios que cause a este, por hechos u omisiones ocurridos en el ejercicio de su cargo y que ocasionen la imposición de cualquiera de las sanciones a que se refiere el presente Título.

Artículo 19. Caducidad. La facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para imponer las sanciones a que se refiere el presente Título caduca a los tres (3) años de producido el último acto constitutivo de la falta.

Artículo 20. Deber de informar. Cuando la Superintendencia de Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.

Artículo 21. Modifíquese el segundo inciso del artículo 111 del Decreto-ley 2106 de 2019 que modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. La aceptación de las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo, se dará mediante el Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el cual será entregado al solicitante de manera virtual y con código seguro de verificación, así como con opción de consulta en los Centros de Diagnóstico Automotor y los agentes de tránsito, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá contar con la licencia de tránsito vigente.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 22. Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.
Parágrafo. La Superintendencia de Transporte adjudicará bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que se determinen para estos efectos.

Artículo 23°. Adiciónase un parágrafo al artículo 136 de la Ley 769 de 2002.
Parágrafo. Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.
Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante el sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.
En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.
A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 24°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

El Presidente del honorable Senado de la República,
Lidio Arturo García Turbay

El Secretario General del honorable Senado de la República,
Gregorio Eljach Pacheco

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,
Carlos Alberto Cuenca Chaux

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,
Jorge Humberto Mantilla Serrano.

REPÚBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL
Publíquese y cúmplase.
Dada en Bogotá, D. C., a 12 de agosto de 2020.

IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

La Ministra del Interior,
Alicia Victoria Arango Olmos

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,
Alberto Carrasquilla Barrera

El Ministro del Trabajo,
Ángel Custodio Cabrera Báez

El Ministro de Comercio, Industria y Turismo,
José Manuel Restrepo Abondano

La Ministra de Educación Nacional,
María Victoria Angulo González

La Ministra de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones,
Karen Cecilia Abudinen Abuchaibe

La Ministra de Transporte,
Ángela María Orozco Gómez

El Director del Departamento Nacional de Planeación,
Luis Alberto Rodríguez Ospino.

Sistema Único de Información Normativa

Justicia

Ir al portal SUIN-Juriscol

Ayúdanos a mejorar

Guardar en PDF o imprimir la norma

Responder Encuesta

Año CLVIII No. 52.095 Bogotá, D. C., jueves, 14 de julio de 2022 Página 1

ÍNDICE [Mostrar]

RESUMEN DE JURISPRUDENCIA [Mostrar]

LEY 2251 DE 2022

(julio 14)

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.

[Mostrar]

Subtipo: LEY ORDINARIA

El Congreso de Colombia
DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto y Principios Generales

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

Artículo 2°. Principios generales. 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 pacifica 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 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 mortales y reducir el número de lesiones graves.

b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión de 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 determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

CAPÍTULO II

Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial

Artículo 3°. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial unificarán y armonizarán todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional.

En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958.

El Ministerio de Transporte deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

Parágrafo. El término de los 3 años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958, en cuyo caso se deberá incluir el trámite correspondiente a la homologación de los vehículos.

Artículo 4°. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional.

Artículo 5°. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía, las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.

Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.

CAPÍTULO III
Licencia de conducción

Artículo 6°. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 17. Otorgamiento. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.

Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.

La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 7°. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:

"Artículo 19. Requisitos. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

a) Saber leer y escribir.
b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.
c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar ¡los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.
e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT.

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte , según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.

Afecta la vigencia de: [Mostrar**]**

Artículo 8°. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.

El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.

Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta."

Afecta la vigencia de: [Mostrar**]**

CAPÍTULO IV
Obligaciones de motociclistas, motociclos y mototriciclos

Artículo 9°. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:

"**Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.** Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código.
2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.
6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

CAPÍTULO V
Registro de lesiones corporales en las vías Nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión

Artículo 10. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.

Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4°, separada o conjuntamente, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.

Artículo 11. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.

CAPÍTULO VI
Velocidad

Artículo 12. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Parágrafo 1°. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.

Parágrafo 2°. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en las que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 13. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 107. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

Parágrafo 1°. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de .la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.

Parágrafo 2°. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 14. Implementación de planes locales de seguridad vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.

Parágrafo 1°. Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.

Parágrafo 2°. En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

CAPÍTULO VII
Otras disposiciones

Artículo 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. ~~Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.~~

JURISPRUDENCIA [Mostrar]

LEGISLACIÓN ANTERIOR [Mostrar]

Artículo 16. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

"**Artículo 143. Daños materiales**. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no sé produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.

JURISPRUDENCIA [Mostrar]

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 17. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 18. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017.

Todas aquellas multas impuestas durante el periodo en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.

Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica; la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplían con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Artículo 19. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.

Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en materia de seguridad vial.

Artículo 20. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país; requisitos, para su conducción y condiciones asociadas a su registro.

Artículo 21. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.

El Gobierno nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando: i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de despachos de carga RNDC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.

La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, (DIAN).

Los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de carga, serán priorizados para pequeños y medianos transportadores.

Artículo 22. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de transporte podrá imponer medidas cautelares hasta que termine la investigación correspondiente, a las empresas de transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga, (RNDC) durante un plazo continuo de 4 meses de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.

Artículo 23. Obligatoriedad de la reglamentación sobre la Infraestructura Vial. En un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma en el plan de trabajo con apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a las definiciones de punto, sitio, zona, tramo y sector crítico.

Artículo 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

El Presidente del honorable Senado de la República,
Juan Diego Gómez Jiménez.

El Secretario General del Honorable Senado de la República,
Gregorio Eljach Pacheco.

La Presidente de la Honorable Cámara de Representantes,
Jennifer Kristin Arias Falla.

El Secretario General de la Honorable Cámara de Representantes,
Jorge Humberto Mantilla Serrano.

REPÚBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 14 de julio de 2022.

El Ministro del Interior de la República de Colombia, delegatario de las funciones presidenciales, en virtud del Decreto 1177 del 12 de julio de 2022.

DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,
José Manuel Restrepo Abondano.

El Ministro de Salud y Protección Social,
Fernando Ruiz Gómez.

La Ministra de Transporte,
Ángela María Orozco Gómez.

Sistema Unico de Información Normativa

Justicia

Ir al portal SUIN-Juriscol

Ayúdanos a mejorar

Guardar en PDF o imprimir la norma

Responder Encuesta

Año CLVIII No. 52.110 Bogotá, D. C., viernes, 29 de julio de 2022 Página 70

DECRETO 1430 DE 2022

(julio 29)

por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

[Mostrar]

Subtipo: DECRETO ORDINARIO

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política Colombiana define como derecho fundamental el derecho a la vida y la libre circulación en el territorio nacional, la cual debe ser reglamentada e intervenida por las autoridades, con el fin de salvaguardar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de las personas con discapacidad física y mental, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público;

Que el artículo 2° de la Ley 105 de 1993, *"por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"* establece dentro de los principios fundamentales que rigen el sector transporte, que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte;

Que el artículo 1° de la Ley 769 de 2002, *"por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*, establece como competencia del Ministerio de Trasporte en su calidad de autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito;

Que el artículo 2° de la precitada ley, define el accidente de tránsito como un *"evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él (...)"*;

Que el parágrafo 1° del artículo 4° de la Ley 769 de 2002, establece que *"el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial con el objetivo de disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales (...)"*;

Que mediante el artículo 1° de la Ley 1702 de 2013, *"por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones"*, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como unidad administrativa especial, adscrita al Ministerio de Transporte y máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional;

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5° de la precitada ley, se definió el Plan Nacional de Seguridad Vial como: *"(...) un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la (sic) acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito"*;

Que igualmente el artículo 5° de la Ley 1702 de 2013, establece que: *"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 documento *"Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"* adoptado mediante Ley 1955 de 2019, *"por el cual se expide el "Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"*, en su Capítulo VI. *"Pacto por el transporte y la logística"*, establece, entre otras actividades, la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial con un horizonte de 10 años, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos y la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura;

Que el numeral 5 del artículo 3° del Decreto número 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"*, establece como función del Consejo Directivo, someter a aprobación del Gobierno nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial, sus actualizaciones o modificaciones, aprobar las estrategias necesarias para su ejecución y velar por su cumplimiento;

Que la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, mediante consulta de 6 de diciembre de 2021 en el Expediente 11001-03-06-000-2021-00072-00 (2467) consideró que *"El Plan Nacional de Seguridad Vial sí debe ser aprobado. El Gobierno nacional, conforme a la Ley 1702 de 2013 y el Decreto número 787 de 2015, en la forma prevista en el artículo 115 de la Constitución Política, debe aprobarlo, mediante decreto ejecutivo, con fundamento en las consideraciones expuestas"(...) "Conforme a una interpretación sistemática de las normas, con la expedición de la Ley 1702 de 2013 y el Decreto número 787 de 2015, la función de "aprobar" el Plan Nacional de Seguridad Vial le corresponde Gobierno nacional, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política"*;

Que mediante la Resolución número 1282 de 2012, *"por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016" el Ministerio de Trasporte adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 y mediante la Resolución número 2273 de 2014, "por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2021 y se dictan otras disposiciones"* se ajustó el contenido del Plan y se amplió su vigencia hasta el 2021;

Que en cumplimiento de las funciones establecidas en la Ley 1702 de 2013 y en el Decreto número 787 de 2015, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, realizó el seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y determinó que la meta de fatalidades derivadas de siniestros viales no evidencia avances hacia su reducción y se debe consolidar un modelo de gobernanza que, a partir del principio de corresponsabilidad, permita el establecimiento de acuerdos entre el sector público, nivel nacional y territorial; el sector privado y los diferentes actores viales en un objetivo común de lograr la meta de reducir al 50% las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales al año 2031;

Que si bien el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, definió cinco (5) áreas de actuación, el país debe desarrollar un modelo de gestión de los factores de riesgo que afectan a los diferentes actores, principalmente los más vulnerables - motociclistas, peatones y ciclistas, que, conforme a las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, representan el 88% de las fatalidades derivadas de siniestros viales;

Que la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución A/ RES/74/299 del 2020 y tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, en la cual reiteró como meta la reducción de las muertes y lesiones en las carreteras en un 50%;

Que adicionalmente, mediante dicha resolución, la OMS insta a los países miembros a la adopción del enfoque de sistema seguro y de visión cero que promueva un enfoque basado en pruebas e impulsado por los datos; este enfoque identifica que los accidentes viales son previsibles y derivado de ello al existir una probabilidad para su ocurrencia les denomina siniestros viales;

Que de acuerdo con las características de la siniestralidad vial en el país, se identifican como áreas de actuación adicionales a las planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021 la gestión de velocidad, el cumplimiento de las normas de tránsito y la gestión de conocimiento, esta última, en consonancia con las directrices internacionales necesaria para mejorar las intervenciones en seguridad vial;

Que la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión "siniestro vial", que refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que conforman el Sistema de movilidad segura;

Que mediante Ley 2251 de 2022, *"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"*, se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro;

Que en la Ley 2222 del 30 de junio de 2022, *"por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes"* se estableció que: *"En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2032, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo, especial relacionado con el actor vial ciclista. En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable"*;

Que basados en los principios de participación, transparencia y corresponsabilidad de la seguridad vial, el proceso de formulación y socialización del documento del Plan Nacional de Seguridad Vial en el año 2021 incluyó la participación de la ciudadanía. De manera complementaria, entre el 28 de julio y el 25 de agosto de 2021, se desarrollaron en las diferentes regiones del país, ocho (8) talleres regionales o diálogos territoriales;

Que, atendiendo a las dinámicas funcionales del territorio, el Plan reconoce ocho regiones para la implementación de los diferentes programas, así: Región Central (Cundinamarca, Boyacá, Tolima, Huila y el Distrito Capital); Región Eje Cafetero y Antioquia (Quindío, Risaralda, Caldas y Antioquia); Región Caribe (La Guajira, Magdalena, Cesar, Bolívar, Atlántico, Córdoba y Sucre); Región Pacífico (Valle del Cauca, Cauca, Chocó y Nariño), Región de los Santanderes (Santander y Norte de Santander); Región Llanos - Orinoquía (Arauca, Casanare, Meta y Vichada); Región Amazonia (Amazonas, Caquetá, Putumayo, Vaupés, Guaviare y Guainía) y Región Sea Flower (Archipiélago de San Andrés y Providencia);

Que igualmente, el plan se socializó ampliamente con diferentes actores del sector privado, entre ellos el Consejo Consultivo de Seguridad Vial el 25 de agosto de 2021 y el Comité Empresarial de Seguridad Vial el día 17 de septiembre de 2021;

Que, por lo anterior, se evidencia la necesidad de actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial con el propósito de modernizar la política de seguridad vial del país de acuerdo con las directrices de carácter internacional, adoptar el enfoque: *"Sistema Seguro"*, establecer lineamientos que contribuyan con la armonización de la seguridad vial y la planificación del territorio y definir el derrotero de la política de Estado para mediano y largo plazo con horizonte al año 2031;

Que el contenido del presente decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte y en la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entre el 9 de junio de 2022 y el 24 de junio de 2022, en cumplimiento de lo determinado en el literal 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto número 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto número 270 de 2017, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de la ciudadanía;

Que, en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* El presente decreto tiene por objeto aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031, contenido en el Anexo que hace parte integral del mismo.

Artículo 2°. *Áreas de Acción Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031*. Las siguientes áreas de acción y objetivos constituirán las bases estratégicas del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, así:

Área de Acción	Objetivo General
Velocidades seguras	1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
Vehículos seguros	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.
Infraestructura vial segura	1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. 2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad. 3. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.
Comportamiento seguro en los actores viales	1. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	1. Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
Atención integral a víctimas de siniestros viales	1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). 2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial). 3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). 4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).
Gobernanza	1. Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro. 2. Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales. 3. Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.
Gestión del Conocimiento	1. Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.

Artículo 3°. *Seguimiento.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial coordinará la ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Para tal efecto, este seguimiento se llevará a cabo por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con una periodicidad anual y a través de la estrategia de seguimiento definida en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la cual permitirá establecer el avance en su implementación.

Artículo 4°. *Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial.* Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031, aprobado en el presente decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente decreto.

Parágrafo. En todo caso, cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones particulares de su territorio. Lo anterior, sin perjuicio de desarrollar las demás acciones generales definidas en el citado anexo.

Artículo 5°. *Vigencia.* El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el ***Diario Oficial***.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 29 de julio de 2022.

IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

La Ministra de Transporte,

Ángela María Orozco Gómez.

Anexo Dto 1430.pdf

Sistema Unico de Información Normativa

Justicia

Ir al portal SUIN-Juriscol

Ayúdanos a mejorar

Guardar en PDF o imprimir la norma

Responder Encuesta

DIARIO OFICIAL AÑO CLIX NO. 52.102, BOGOTÁ D. C., 21 DE JULIO DE 2022, PÁG. 29

RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022

(julio 12)

por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

[Mostrar]

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las consagradas en los artículos 1° y 3° de la Ley 769 de 2002, 12 de la Ley 1503 de 2011 modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, 1° de la Ley 2050 de 2020, 6 numerales 6.2 y 6.3 del Decreto número 87 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1° de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 del 2010, determina que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito;

Que el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019 dispuso acerca del Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial lo siguiente:

"Artículo 12. Modificado por el Decreto número 2106 de 2019, artículo 110. Diseño, implementación y verificación del Plan estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.
2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.
3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función";

Que así mismo el artículo 1° de la Ley 2050 de 2020 estableció que *"La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue"*;

Que en virtud de lo contemplado en el artículo 6° de la Ley 2050 de 2020, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996. Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan;

Que el artículo 2.3.2.3.2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, establece que las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte;

Que el Viceministerio de Transporte solicitó la expedición del presente acto administrativo, mediante Memorando número 20221130015213 del 10 de febrero 2022, indicando lo siguiente:

"En virtud de los cambios normativos producidos por el Decreto ley 2106 de 2019 y la Ley 2050 de 2020, que han modificado aspectos importantes a tener en cuenta en la metodología para la elaboración de Planes Estratégicos de Seguridad Vial expedida a través de la Resolución número 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, se hace necesario derogar dicho acto administrativo, con el fin de armonizar y ajustar la metodología para el diseño, implementación y verificación de los planes estratégicos de seguridad vial, en consideración de la misionalidad y tamaño de las obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), los contenidos mínimos del Plan y las funciones de verificación atribuidas a las autoridades competentes.

En línea con lo anterior, la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante comunicación con Radicado número 20221200004921 de fecha 09-02-2022, remitió los documentos técnicos relacionados, a fin de que esta cartera ministerial realice las modificaciones pertinentes; teniendo en cuenta para este fin, las siguientes consideraciones:

"Que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en su Dirección de Comportamiento, elaboró el documento: "Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial": documento orientador que desarrolla las fases, pasos y requisitos de obligatorio cumplimiento, mediante los cuales se diseña, implementa y verifica el Plan Estratégico de Seguridad Vial;

Que dadas las particularidades de las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, es necesario establecer en función de su misionalidad y tamaño unas pautas claras de diseño e implementación que les permitan hacer una gestión eficiente del riesgo en seguridad vial adecuada a sus necesidades, y adicionalmente se requiere el establecimiento de unas pautas de verificación a la implementación acordes con las competencias de las autoridades señaladas para tal fin.

Que en virtud del principio de corresponsabilidad en la política de seguridad vial, se convocó la participación de las entidades, organizaciones y empresas, así como de representantes de las autoridades de verificación a la implementación; quienes durante los meses de agosto y septiembre de 2020 participaron en el desarrollo de 20 mesas virtuales de socialización con 3640 participantes, así como dos mesas de expertos en las que se absolvieron preguntas e inquietudes y se recibieron observaciones y propuestas para lograr la construcción de una metodología integral y participativa que permita el diseño, implementación y verificación de los PESV reconociendo las necesidades en seguridad vial;

Que la "Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial": adoptada mediante la Resolución número 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, contemplaba líneas de acción, condiciones de registro, adopción y cumplimiento que ya no guardan armonía con lo dispuesto en el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, ni en el artículo 1° de la Ley 2050 de 2020, en consecuencia dichos aspectos deben ser reformulados en una nueva Metodología de diseño, implementación y verificación".

De acuerdo con lo anterior, se hace necesario expedir un nuevo acto administrativo con la Metodología para el Diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial;

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página Web del Ministerio de Transporte entre el 25 de febrero de 2022 y el 11 de marzo de 2022, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto número 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 de la entidad entre el 25 de febrero al 11 de marzo de 2022 con el propósito de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas de la ciudadanía o interesados;

Que mediante Memorando número 20221130063453 del 23 de junio de 2022, el Viceministerio de Transporte certificó que durante el tiempo de publicación se presentaron por parte de ciudadanos e interesados observaciones, las cuales fueron atendidas en su totalidad;

Que la Oficina Asesora Jurídica conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad;

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Objeto*. La presente resolución tiene por objeto adoptar la *"Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"*, contenida en el anexo de la presente resolución, la cual hace parte integral de la misma.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación*. La "Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial", contenida en la presente resolución, aplica a todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, según lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, así como al Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte y Organismos de Tránsito como autoridades de verificación a la implementación en el marco de sus competencias y de conformidad con el artículo 1° de la Ley 2050 de 2020.

Artículo 3°. *Entidades, organizaciones o empresas nuevas*. Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán diseñarlo e implementarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de su constitución.

Artículo 4°. *Transitorio*. Las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que hayan registrado y/o cuenten con aval emitido por la autoridad competente con anterioridad a la entrada en vigencia de este acto administrativo deberán actualizarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución.

Artículo 5°. *Vigencia y derogatorias*. La presente resolución rige a partir de su publicación en el ***Diario Oficial*** y deroga la Resolución número 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte.

Afecta la vigencia de: [Mostrar]

Publíquese y cúmplase.

Ángela María Orozco Gómez

ANEXO RESOLUCIÓN NÚMERO 20223040040595 DE 2022

ANEXO RESOLUCION 20223040040595 2022.pdf

(C.F.)

Sistema Único de Información Normativa

Justicia

Ir al portal SUIN-Juriscol

Ayúdanos a mejorar

Guardar en PDF o imprimir la norma

Responder Encuesta

DIARIO OFICIAL AÑO CLIX NO. 52.572 BOGOTÁ, D. C., MARTES, 7 DE NOVIEMBRE DE 2023. PAG 51.

RESOLUCIÓN 583 DE 2023

(octubre 10)

Por la cual se reglamenta el parágrafo 1° del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022 y se dictan otras disposiciones.

[Mostrar]

LA DIRECTORA GENERAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL,

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las que le confieren la Ley 1702 de 2013, el parágrafo 1° del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022 y,

CONSIDERANDO:

Que la Ley 769 de 2002, "*por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*", en el artículo 4°, parágrafo 1° señala que:

"Parágrafo 1°. *El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial con el objetivo de disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales (...)".*

Que la Ley 1702 de 2013, "*por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*" en el artículo 2° establece que:

"Artículo 2° La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) 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 reducir los accidentes de tránsito".

Que el artículo 5° de la citada ley define el Plan Nacional de Seguridad Vial en los siguientes términos:

"Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que 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 la Ley 2251 de 2022, "*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*" en el artículo 14 consagra que:

"Artículo 14. *Implementación de los planes locales de seguridad vial.* Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.

Parágrafo 1°. *"Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior, por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.*
(...)". (subrayado fuera de texto)

Que mediante el Decreto número 1430 del 29 julio de 2022 se aprobó el *"Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231"*, en el que, entre otros aspectos, se adoptó el enfoque de Sistema Seguro en Colombia, y se definieron las ocho (8) áreas de acción del mismo, a saber: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, comportamiento seguro en los actores viales, cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial, atención integral a víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión del conocimiento.

Que en el artículo 4° del Decreto número 1430 de 2022 consta que los Planes Locales de Seguridad Vial deben armonizarse con lo dispuesto en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2023, así:

"Artículo 4°. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente decreto.

Parágrafo. *En todo caso, cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones particulares de su territorio. Lo anterior, sin perjuicio de desarrollar las demás acciones generales definidas en el citado anexo".*

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del 25 de septiembre al 5 de octubre de 2023, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011 y la Resolución 360 de 2018 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin embargo, no se recibieron opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de la ciudadanía.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente resolución tiene por objeto, reglamentar el parágrafo 1° del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022, en cuanto a la definición de los criterios que determinan la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de los Planes Locales de Seguridad Vial para entidades territoriales distintas a las entidades territoriales del orden departamental y a las ciudades capitales del país.

Artículo 2°. *Definición de criterios.* Además de las entidades territoriales del orden departamental y de las ciudades capitales del país, de manera obligatoria deberán formular, adoptar e implementar un Plan Local de Seguridad Vial aquellas entidades territoriales que cumplan con por lo menos uno de estos criterios:

Primer criterio: municipios o distritos de primera, segunda o tercera categoría o de categoría especial que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.

Segundo criterio: los municipios o distritos de cuarta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios o distritos con mayor valor del índice de fatalidad de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital

Tercer criterio: los municipios o distritos de quinta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios o distritos con mayor valor del índice de fatalidad de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.

Cuarto criterio: los municipios o distritos de sexta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios con mayor valor del índice de fatalidad dentro de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital y una población mayor a cincuenta mil (50.000) habitantes.

Parágrafo 1°. La categorización de los municipios y distritos a la que se hace referencia en este artículo corresponde a la establecida en la Ley 617 de 2000, o la norma que la reglamente, modifique, sustituya o derogue.

Parágrafo 2°. La población municipal y distrital a tener en cuenta para la categorización de los municipios y distritos será la certificada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) para cada entidad territorial.

Parágrafo 3°. El índice de fatalidad para los municipios o distritos de categoría cuarta, quinta y sexta señalado en este artículo, será calculado y publicado anualmente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), mediante la metodología seleccionada y publicada por el ONSV, que sea robusta para los datos de fallecidos por siniestros viales disponibles. En todo caso, este índice incluirá la cantidad de fallecidos y las tasas de fallecidos por cien mil (100.000) habitantes con un enfoque de corto y largo plazo.

Artículo 3°. *Armonización de los Planes Locales con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.* Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen, adopten e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado mediante Decreto número 1430 de 2022.

Parágrafo 1°. La formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos de los Planes Locales de Seguridad Vial deben definirse de manera coordinada con los otros instrumentos de planeación territorial o sectorial local de acuerdo con los principios generales de la planeación establecidos en el artículo 3° de la Ley 152 de 1994, o la norma que lo reglamente, modifique, sustituya o derogue.

Parágrafo 2°. La formulación de los planes de desarrollo y los planes de ordenamiento territorial municipal, distrital o metropolitano se deberán adelantar en armonía con los programas, proyectos y acciones definidas en los Planes Locales de Seguridad Vial que ya se encuentren formulados. No obstante, los

proyectos estructurantes y específicos de los Planes Locales de Seguridad Vial podrán ser reformulados en función de lo aprobado en el plan de desarrollo municipal, distrital o metropolitano, bajo criterios de impacto regional, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera, siempre y cuando no se afecten los objetivos, metas y programas al cual pertenecen dentro del plan.

Artículo 4°. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de su publicación en el ***Diario Oficial*** y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 10 de octubre 2023.

La Directora General,
Mariantonia Tabares Pulgarín.

Transporte



Guía metodológica para la elaboración de los

Planes Locales de Seguridad Vial

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Gustavo Francisco Petro Urrego
Presidente de la República de Colombia

William Fernando Camargo Triana
Ministro de Transporte

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Mariantonia Tabares Pulgarín
Directora Agencia Nacional de Seguridad Vial

Equipo técnico

Darío Rincón Jaramillo
Director de Comportamiento

Luis Yair Aguilar Rojas
Director de Coordinación Interinstitucional

Gina Paola Herrera Ávila
Contratista

César Mauricio Salcedo Colorado
Contratista

Juan Pablo Pinzón Sáenz
Contratista

Oficina Asesora de Comunicaciones
Diseño y Diagramación

2024

Agradecimiento especial a todas las áreas y colaboradores de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que participaron y realizaron aportes en la revisión de la presente guía.

Guía metodológica para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial. Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024.

Segunda Edición.

Guía metodológica para la elaboración de Planes Locales de Seguridad Vial[1]

Agencia Nacional de Seguridad Vial

1 Para efectos de la presente guía, se entiende el término ***Planes Locales de Seguridad Vial,*** como aquellos que corresponden tanto al orden departamental como al orden municipal o distrital.

Contenido

Introducción 9

1. ¿Cuál es el propósito de la Guía metodológica para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial? 14

2. Comprendamos la Seguridad Vial: Conceptos básicos 16

2.1. ¿Qué entendemos por Seguridad Vial? 17

2.2. ¿Para qué una política integral de Seguridad Vial en los territorios? 17

2.3. ¿Cuáles podrían ser los enfoques de una política integral de Seguridad Vial en los territorios? 18

2.3.1 Enfoque de Sistema Seguro. 19

2.3.2. Enfoque territorial. 23

2.3.3. Enfoque Diferencial. 24

2.3.4. Enfoque de Movilidad Sostenible y Segura. 26

3. Hablemos del contexto. 31

3.1. Acerca de la Seguridad Vial en el mundo 32

3.2. Acerca de la Seguridad Vial en Colombia 33

3.2.1. Instancias territoriales de la Seguridad Vial en Colombia 38

4. La planificación de la Seguridad Vial en Colombia 42

4.1. El Plan Nacional de Seguridad Vial 43

4.2. ¿Qué es un Plan Local de Seguridad Vial? 44

5. Armemos y gestionemos nuestro Plan de Seguridad Vial 47

5.1. Preparémonos – Fase de Alistamiento (15 días) 51

5.1.1. Paso 1. Creación del Comité Local de Seguridad Vial 53

5.1.2. Paso 2. Designación y conformación del equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial: 54

5.1.3. Paso 3. El mapeo de actores y la identificación de instancias colaborativas con el plan. 56

5.1.4. Paso 4. Conformación del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías 57

5.1.5. Paso 5. El plan de trabajo y el cronograma. 59

5.1.6. Paso 6: Propuesta estructura del plan y enfoques. 60

5.2. Observemos, analicemos y diagnostiquemos - Fase de análisis situacional de la Seguridad Vial con referencia al Sistema Seguro - Diagnóstico (1 mes). 61

5.2.1. Paso 1. Definición, recolección y análisis de insumos primarios y secundarios para la identificación y priorización de necesidades territoriales. 63

5.2.2. Paso 2. Análisis inicial y construcción de la propuesta de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan. 66

5.2.3. Paso 3. Análisis y ajuste del diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas, con proceso participativo. 68

5.2.4. Paso 4. Versión definitiva de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan. 69

5.3. Propongamos - Fase de formulación (1 mes) 71

5.3.1. Paso 1. Definición de acciones, metas y tiempos. 72

5.3.2. Paso 2. Definición de indicadores. 73

5.3.3. Paso 3. Definición de costos y fuentes de financiación. 75

5.3.4. Paso 4. Definición del modelo de seguimiento y evaluación. 75

5.3.5. Paso 5. Consolidación del documento técnico de soporte. 76

5.3.6. Paso 6. Presentación y adopción del plan (acto administrativo) 78

5.3.7. Paso 7. Socialización y divulgación del acto administrativo 79

5.4. Hagamos - Fase de implementación. 80

5.4.1. Paso 1. Definición de la matriz anualizada del plan de acción para la implementación del Plan Local de Seguridad Vial. 80

5.4.2. Paso 2. Socialización y aprobación del sistema de seguimiento y evaluación por parte del Comité Local de Seguridad Vial. 82

5.4.3. Paso 3. Acciones participativas para la promoción y movilización del plan. 83

5.5. Evaluar, verificar, ajustar y mejorar - Fase de seguimiento y evaluación (permanente) 84

5.5.1. Paso 1. Realización de seguimiento periódico al cumplimiento de metas y acciones. 85

5.5.2. Paso 2. Propuesta e implementación de ajustes. 87

5.5.3. Paso 3. Presentación de informes al comité local de Seguridad Vial, al grupo de participación ciudadana por la vida en las vías y a la comunidad sobre la implementación del plan. 88

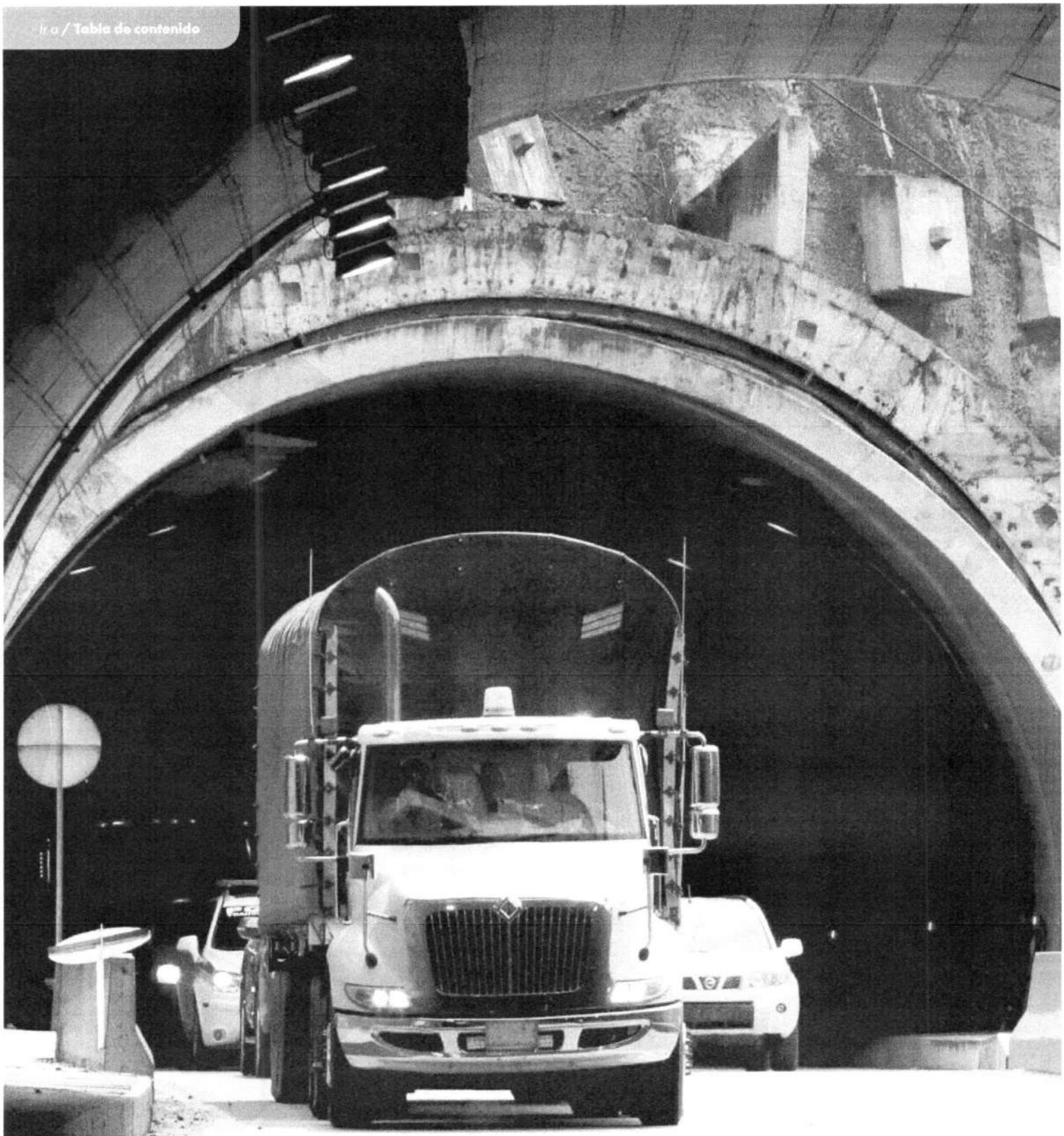
5.5.4. Paso 4. Proceso de evaluación de impacto de la implementación del plan, una vez finalizada su vigencia. 89

6. Recomendaciones generales 91

7. Anexos 95

Abreviaturas

ANSV	**Agencia Nacional de Seguridad Vial**
PNSV	**Plan Nacional de Seguridad Vial**
PLSV	**Plan Local de Seguridad Vial (departamental, municipal o distrital)**
DITRA	**Dirección de Tránsito y Transportes-Policía Nacional**
CRUE	**Centro Regulador de Urgencias y emergencias**
SOAT	**Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito**
INMLCF	**Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses**
ONSV	**Observatorio Nacional de Seguridad Vial**
PND	**Plan Nacional de Desarrollo**
PDL	**Planes de desarrollo local**
UNECE	**Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa**
FICVI	**Asociación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial**
OMS	**Organización Mundial de la Salud**
DNP	**Departamento Nacional de Planeación**
FASECOLDA	**Unión de Aseguradores Colombianos**
MAI	**Mesa de Articulación Interinstitucional**



Introducción

Día a día en el mundo se pierden vidas en siniestros viales, cada año pierden la vida 1,3 millones de personas y 50 millones tienen heridas de gravedad. En Colombia, 8.405 personas perdieron la vida en 2023. Y cuando decimos vidas, son eso, historias, alegrías, ilusiones, esperanzas y todo lo sustancial que, algunas veces, desde la fría cifra y desde los rigurosos análisis y diseños de política pública olvidamos. Ahora bien, tanto el discurso como el número de víctimas ha perdido el valor social que representan para una comunidad, tal vez porque nos parece un tema marginal en una sociedad donde hemos aprendido que *"hay temas más graves"*, olvidando que **la Seguridad Vial no es un tema menor,** y que dejó de ser un asunto de unos cuantos cometiendo errores e imprudencias y unas autoridades tratando de contener y controlar ese mal comportamiento, para convertirse en un asunto de salud pública y un fenómeno que nos afecta a todos. De allí, la importancia de incluirlo en la agenda pública, como prioridad del estado y de sus ciudadanos, en la medida en que requiere acciones corresponsables y urgentes.

Nada más reduccionista e infortunado que segmentar y encasillar la siniestralidad vial al campo exclusivo del transporte; realmente la Seguridad Vial es un asunto de todos, que traspasa la frontera de los saberes de ese sector y se adentra en un sistema complejo, donde lo social, lo humano, lo económico, lo cognitivo, lo comportamental y lo diario se conjugan; cuando hablamos de Seguridad Vial hablamos de movilidad tanto en términos de actividad como en términos de derecho y en su íntima relación con la libertad. De allí que sea necesario **posicionar la Seguridad Vial en el espectro de la política pública, como parte de la agenda de una sociedad que asume la vida como el bien más preciado** y que sabe que cualquier factor que atente contra ella, debe ser objeto de prioritario abordaje.

Ahora bien, el país avanza en la protección de la vida y para ello ha asumido el reto de generar acciones orientadas por el concepto de la seguridad humana, entendida esta desde una perspectiva más amplia que se enfoca en las personas y las comunidades y que incorpora la garantía de derechos como eje fundamental para facilitar el desarrollo humano, es decir, entre menores factores de riesgo externos, mayores posibilidades de desarrollo in-

dividual se tienen, en ese encuadre y bajo esa premisa, Colombia debe dar pasos decididos a consolidar su política pública de Seguridad Vial como un asunto de todos, tanto en los niveles de gobierno: nacional y local, como con relación a los actores que deben participar: públicos, privados, ciudadanos y académicos, que asuman la Seguridad Vial como un tema de Estado, que avance de manera sistemática y que construya modelos de atención adecuados y pertinentes para abordar la problemática en todos los niveles.

El avance institucional producto de la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de la Ley 1702 de 2013 y la aprobación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, generan un hito de política para el país. Con este plan, Colombia incorpora el enfoque de Sistema Seguro adaptado a las necesidades del territorio al tiempo que demuestra su compromiso con la Declaración de Estocolmo[2], al formular un Plan que desarrolló sus recomendaciones y que dialoga a la par, con el Plan Mundial de la Segunda Década de acción por la Seguridad Vial de Naciones Unidas.

La formulación de este Plan Nacional de Seguridad Vial, se fortaleció con la participación de todas esas institucionalidades, al tiempo que se atrevió a formular propuestas territoriales; ello como resultado de dos aspectos básicos, comprender que la materialización de las acciones se daría mayoritariamente en el territorio y, por otra parte, aceptar que se requiere una amplia base social que sustente, arraigue y movilice decisiones y proyectos que allí se establecieron.

De allí, que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, asuma la elaboración de la presente guía, como un documento primordial, toda vez que está dirigido a los formuladores de política en primera instancia, pero que a su vez puede ser consultado por cualquier ciudadano que se proponga trabajar la planificación de la Seguridad Vial, desde la practicidad y la cercanía que se requiere para abordar una dinámica que, como ésta, tiene tanto impacto social.

2 **Declaración de Estocolmo.** Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030. Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020. Disponible en: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf

Esta cercanía no puede presumir la falta de rigor, por el contrario, la enriquece en la medida en que debe lograr su objetivo, acercar la planificación y la decisión pública a los ciudadanos, como objeto y beneficiario simultáneamente de las decisiones de los tomadores de estas.

El cumplimiento de las responsabilidades de los diferentes sectores y niveles de gobierno, sobre la Seguridad Vial, es un requisito indispensable para enfrentar con un enfoque integral la siniestralidad, lo cual exige la definición y ejecución de todo tipo de actuaciones sistemáticas y realizables, requeridas para la protección de los actores viales.

En este este ejercicio de coordinación interinstitucional, la precitada Ley 1702 de 2013 y el Decreto 787 de 2015, contemplan una serie de instancias del orden nacional, tales como: El Consejo Directivo[3], el Comité Operativo[4], el Consejo Consultivo de Seguridad Vial[5] y las Comisiones Interministeriales[6]. Estas instancias, permiten articular acciones y lograr intervenciones integrales de mayor impacto entorno a la Seguridad Vial a nivel nacional.

Teniendo en cuenta este contexto nacional y sobre la base de la importancia fundamental de reconocer y recoger las miradas territoriales, el presente documento se formula con el propósito de servir de herramienta para que las administraciones locales puedan diseñar un conjunto de acciones que les permitan mejorar la Seguridad

---

3 Según lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto 787 de 2015 el **Consejo Directivo** tiene a su cargo, entre otras funciones, aprobar el plan estratégico de la Agencia, impartir las directrices para el cumplimiento de la política de Seguridad Vial en todo el país y someter a aprobación del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial, así como, formular la política de educación en materia de Seguridad Vial.

4 **El Comité Operativo** tiene como función coordinar las operaciones o puesta en marcha de medidas regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país. Está integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, y del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS.

5 **Consejo Consultivo de Seguridad Vial:** Es un órgano consejero y de participación público-privado. Tiene por funciones: Proponer acciones y recomendaciones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la implementación de la política nacional de Seguridad Vial, informar a sus representados los planes y las estrategias de Seguridad Vial, y debatir propuestas orientadas a lograr el compromiso y coordinación de los sectores público y privado, en el marco de los objetivos y estrategias nacionales de Seguridad Vial.

6 **Comisiones Interministeriales:** El Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el PNSV. En estas comisiones participarán representantes de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver y serán de carácter temporal.

Vial en sus territorios, de manera colectiva y participativa, apostándole a la reducción de los índices de siniestralidad vial y cumpliendo los retos de país.

De esta manera, esta guía que en su segunda edición[7], reemplaza la anterior, incorpora algunos aspectos adicionales, referidos de manera particular a **los enfoques, al fortalecimiento de los grupos de participación ciudadana, entre otros temas que permiten dinamizar la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial.** A su vez, retoma de la primera edición, la descripción de las acciones requeridas para la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de los Planes Locales de Seguridad Vial. Además de un paso a paso; este documento ofrece una serie de herramientas que apoyan la gestión de las entidades territoriales para cumplir con este propósito.

Partiendo de una descripción conceptual y contextual del tema a nivel mundial y nacional, se desarrolla cada una de las fases requeridas para llevar a feliz término los planes, cuyo propósito fundamental gira alrededor de la consolidación del Sistema Seguro que, desde cada uno de sus componentes, posicione el tema de Seguridad Vial como un factor estratégico de desarrollo y que lleve al cumplimiento del propósito fundamental y ético de cualquier acción o diseño entorno a la Seguridad Vial: el evitar la pérdida de vidas y la ocurrencia de lesiones graves por causa de siniestros viales.

Más allá de lo expuesto en el presente documento, es necesario reiterar el compromiso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en **producir herramientas, espacios, información y condiciones que faciliten a las entidades y actores el desarrollo de acciones que les permitan cumplir con sus competencias o propósitos.** A su vez, es necesario recordar que no solo lo público tiene que ver y asistir a este llamado por la vida, sino que todos los actores organizados o no, debemos trabajar por una mejor Seguridad Vial bajo la premisa de que: ***"la Seguridad Vial, también es conmigo".***

---

7 La primera edición de la **Guía metodológica para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial**, fue publicada en el 2022.

1 ¿Cuál es el propósito de la Guía metodológica para la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial?

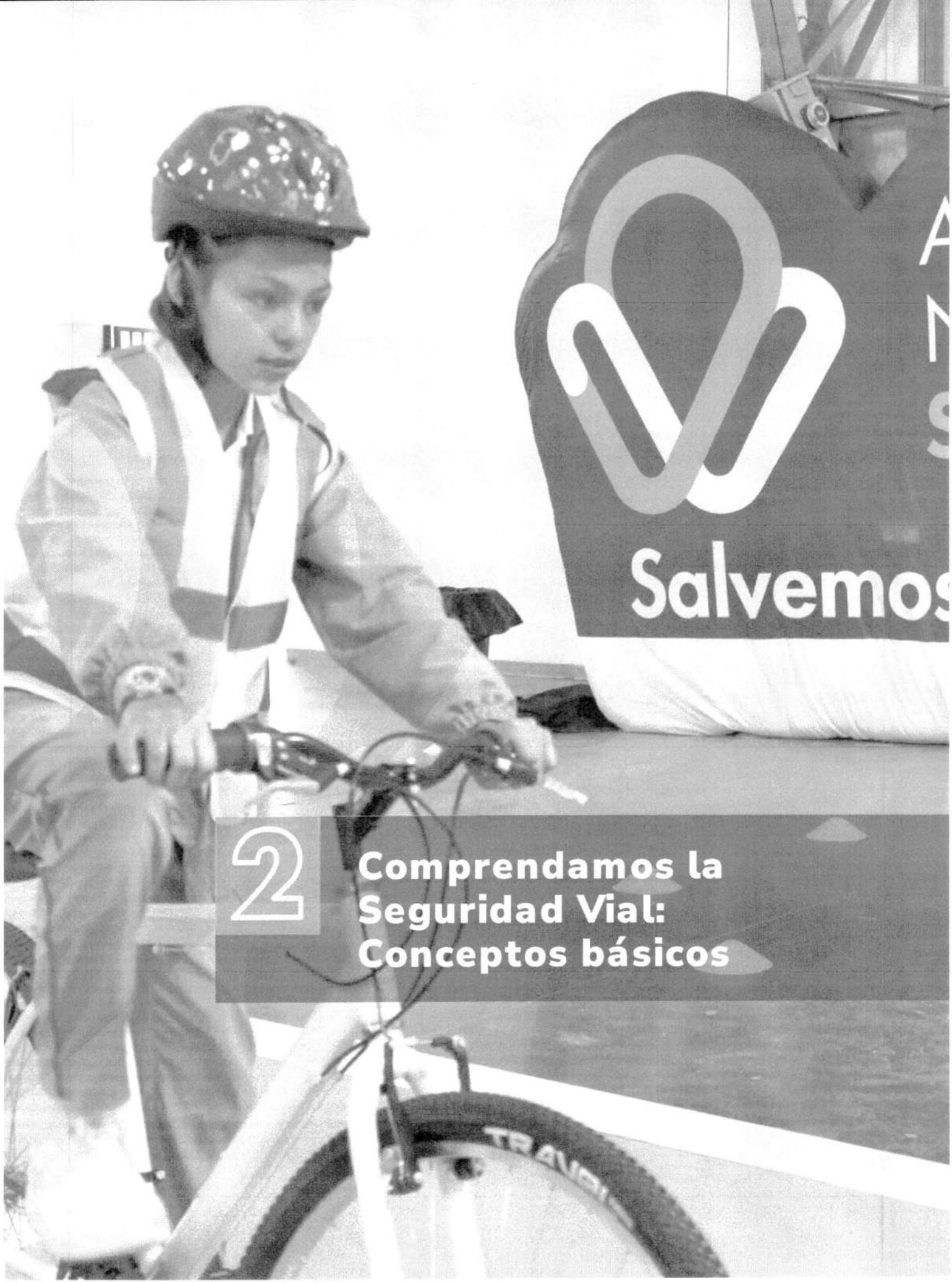


La implementación de políticas públicas requiere de ejercicios sistemáticos, que lleven a cumplir los objetivos de manera adecuada, óptima y oportuna, mejorando la inversión y optando por la toma de decisiones acertadas y viables, que correspondan a las competencias de cada nivel de gobierno, y en beneficio de la comunidad, al tiempo que faciliten a los ciudadanos comprender, participar, complementar y velar para que esas decisiones tengan el impacto adecuado en términos de necesidad y pertinencia, y de esta manera mantener o mejorar el estado de cosas.

La Seguridad Vial es un asunto público, que está en medio de esos fenómenos y dinámicas que deben atenderse desde la gestión de los gobiernos en sus distintos niveles y al que se deben sumar los ciudadanos desde sus diferentes roles para superar los impactos que su inobservancia puede generar, promover su importancia y posibilitar su adhesión y apropiación.

A través de esta guía se busca:

- Proporcionar un referente con instrucciones básicas y metodológicas, flexibles, aplicables a las fases de alistamiento, formulación, implementación y seguimiento de los Planes Locales de Seguridad Vial, tanto en el nivel departamental, como en el municipal o distrital.
- Fortalecer las capacidades de las entidades territoriales en la estructuración de políticas públicas en Seguridad Vial, a través de un instrumento de planeación de largo plazo.
- Promover la generación de capacidades en las entidades territoriales y en la ciudadanía interesada para responder de manera integral a las necesidades y potencialidades de los territorios.
- Servir como referente e inspiración para la construcción de la política pública local de Seguridad Vial.



2 Comprendamos la Seguridad Vial: Conceptos básicos

2.1. ¿Qué entendemos por Seguridad Vial?

La **Ley 1702 de 2013 en su artículo 5** define la Seguridad Vial como:

"(...) 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 de tráfico en la vía".

Para efectos de esta guía, teniendo en cuenta dicha definición, entendemos la Seguridad Vial como la prevención de siniestros viales[8] o la minimización de sus efectos, para conservar la vida y la salud de las personas en las vías. La siniestralidad vial constituye uno de los más importantes factores de impacto en los aspectos sociales y económicos de una comunidad, además de ser uno de los principales problemas de salud pública a nivel mundial.

De esta manera, la Seguridad Vial contempla la sumatoria de esfuerzos y acciones enfocadas a reducir la siniestralidad vial de todos los actores viales, pero además se constituye en un conjunto de valores que permiten crear una cultura de educación vial, orientado a lograr un escenario ideal donde todos cumplan las normas de tránsito y demás concordantes.

2.2. ¿Para qué una política integral de Seguridad Vial en los territorios?

Teniendo en cuenta la complejidad de los asuntos referidos a la Seguridad Vial, se requiere de políticas territoriales, que se armonicen con la política nacional, dicha armonización parte de un propósito común: la protección de la vida y la integridad del ser humano, así como el reconocimiento y consideración de su vulnerabilidad. Esta política requiere ser materializada a través de acciones, enfocadas en avanzar y aportar al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible ratificado a través de la Declaración de Estocolmo, esto es, reducir en un 50% los fallecimientos producidos por la siniestralidad vial, pero que solo se logra en la medida en que los territorios, sus gobiernos, ciudadanos y en general la institucionalidad, comprendan que son corresponsables en ese propósito.

Es en cumplimiento de este objetivo de reducción de muertes y lesionados graves, que cobra relevancia la integralidad,

8 La Ley 769 de 2002, define ***"accidentes de tránsito"***. Sin embargo, el presente documento utiliza la expresión ***"siniestro vial"*** ya que esta refleja la concepción incorporada en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, bajo el enfoque Sistema Seguro y Visión Cero, reforzando la idea de que los eventos en las vías son prevenibles.

entendida esta como la colección de medidas que, desde un enfoque sistémico, buscan cubrir todas las aristas de un fenómeno social, de manera tal que sea posible tejer acciones y mecanismos de manera complementaria, con impactos más estratégicos. Es así como la integralidad de la política pública de Seguridad Vial se soporta en las acciones de los distintos actores viales, en pro de un objetivo común, desde un punto de vista diferenciado, pero complementario que atienda cada uno de los componentes identificados como problemáticos.

La integralidad está referida entonces hacia la convergencia de los distintos ámbitos, sectores, actores y niveles de gobierno. Integralidad y corresponsabilidad van de la mano; pues en ambos conceptos el factor fundamental es la alianza estratégica para avanzar de manera conjunta y considerando los distintos factores de un problema, logrando la articulación de los sectores y de esta manera un impacto más profundo.

Esto quiere decir, que la integralidad no significa la implementación de acciones simultáneas y unificadas, más bien, la materialización de la política pública requiere una mirada diferenciada de la Seguridad Vial tanto en el nivel nacional donde los sectores aportan a las acciones y en los territorios sobre la base de sus particularidades. Tanto lo sectorial, como la particularidad territorial; deben orientar acciones e intervenciones sistemáticas, oportunas y organizadas. Sin duda, esta mirada se concreta en los diferentes mecanismos de planeación, pues los mismos contribuyen con el cumplimiento de los objetivos de país, desde el entorno cercano y particular de los distintos actores viales.

2.3. ¿Cuáles podrían ser los enfoques de una política integral de Seguridad Vial en los territorios?

A la hora de formular una política integral de Seguridad Vial, es importante contemplar el planteamiento de un soporte técnico, que le dé validez a las acciones que se propongan. Por ello, es deseable que una política integral en Seguridad Vial local se encuentre armonizada con la política nacional, dadas las condiciones del territorio, y, procure el desarrollo de los siguientes enfoques:

- Enfoque de Sistema Seguro.
- Enfoque Territorial.
- Enfoque Diferencial.
- Enfoque de Movilidad Sostenible y Segura.

2.3.1 Enfoque de Sistema Seguro.

A partir de la aprobación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 -2031, mediante el Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, el país adoptó el 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.

El Sistema Seguro es un conjunto de principios orientados a la protección de la vida y la salud humana, de tal forma que este fin sea la primera y más importante consideración al diseñar y operar un sistema de transporte (Foro Internacional de Transporte, 2017)[9].

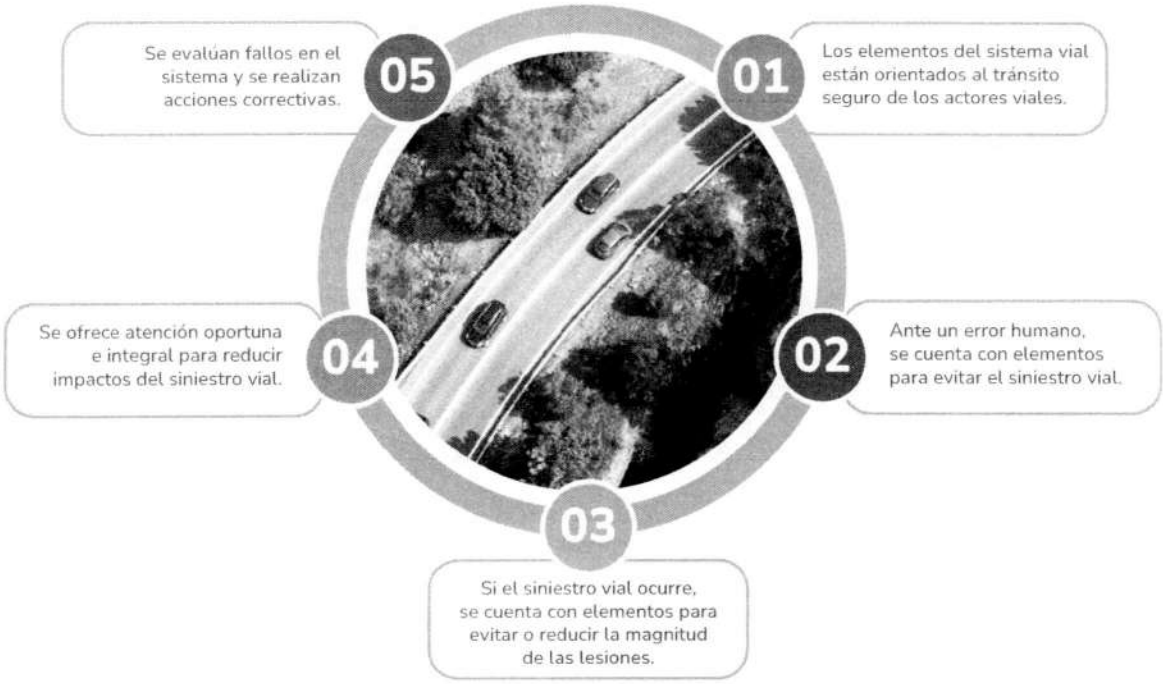
El enfoque de Sistema Seguro centra su foco en la vulnerabilidad del actor vial y parte de la premisa que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Así las cosas, un Sistema Seguro promueve elementos indulgentes que reconocen que las fatalidades y lesiones graves en siniestros viales son evitables (Foro Internacional de Transporte, 2017).

En este enfoque las acciones de educación, vigilancia, control y atención de las víctimas son relevantes, pues reconoce la responsabilidad de los actores viales en la Seguridad Vial y la necesidad de ofrecer una respuesta efectiva para la protección de la vida ante la ocurrencia de un siniestro vial. Dicho enfoque orienta la política pública de Seguridad Vial del país, por lo que deberá servir de base para elaborar los Planes Locales de Seguridad Vial, a la luz de la obligatoriedad de armonización de las políticas territoriales con las nacionales, prevista expresamente en el artículo 4 del Decreto 1430 de 2022.

En este sentido, la integralidad del enfoque Sistema Seguro radica en la disposición de múltiples estrategias, de tal forma que, si una de ellas falla; la vida e integridad de los actores viales siempre estará protegida (Foro Internacional de Transporte, 2017). La siguiente ilustración, muestra la integralidad propuesta por el enfoque del Sistema Seguro :

9 La Ley 2251 de 2022 ***"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, menciona el Sistema Seguro como principio así: ***"ARTÍCULO 2o. PRINCIPIOS GENERALES. 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 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 mortales y reducir el número de lesiones graves."***

Ilustración 1. Visión integral del enfoque Sistema Seguro



Fuente: Construcción ANSV a partir de (Foro Internacional de Transporte, 2017).

Según lo anterior, el enfoque Sistema Seguro implica la gestión de los factores de riesgo, lo que requiere identificar aspectos que pueden afectar a los actores viales e implementar acciones para prevenir su ocurrencia o mitigar sus efectos. No obstante, ante la probabilidad de materialización del riesgo, también implica definir acciones para que se brinde atención oportuna y se reduzcan sus impactos (Palacio, Roseri, Múnera, Salazar, & Montenegro, 2015).

Este enfoque considera de manera proactiva la mejora continua del sistema, bajo intervenciones integrales que permitan el cumplimiento del objetivo orientado a cero fallecimientos derivados de siniestros viales. Lo anterior, a través de la atención de áreas de acción que atiendan los factores de riesgo, así como aspectos requeridos para la adopción de un Sistema Seguro.

Para Colombia, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, enmarca sus acciones en dos grandes estrategias, una nacional y una territorial, y define el trabajo de los niveles de gobierno bajo el Sistema Seguro que incorpora ocho (8) áreas de acción, que permitirán materializar la gestión de la Seguridad Vial para reducir muertes y lesionados graves en siniestros viales.

Ilustración 2. Áreas de acción del enfoque Sistema Seguro en Colombia.



Fuente: ANSV a partir de lo establecido en el PNSV 2022 – 2031.

A continuación, un breve recuento de las áreas de acción del Sistema Seguro en Colombia:

Velocidades seguras: Los retos asociados a la velocidad se materializan con el tránsito de actores viales a velocidades excesivas o inadecuadas. Es decir, velocidades que están por encima de los límites establecidos o que, aún dentro de los límites, son inseguras por condiciones de la vía o el entorno. Un Sistema Seguro implica gestionar la velocidad definiendo estrategias y medidas integrales para reducir el problema de velocidades excesivas o inadecuadas en vías urbanas y/o rurales y proteger la vida de los actores viales según las condiciones del entorno. Lo anterior, a partir de la inclusión en las vías de elementos enfocados hacia la disminución de la velocidad, la fijación de límites articulados con la función de las vías, la gestión para el cumplimiento de estos, la integración de dispositivos tecnológicos en los vehículos y la sensibilización sobre los riesgos del exceso de velocidad.

Vehículos seguros: Los vehículos seguros, sus sistemas y componentes pueden reducir la probabilidad de lesiones graves o fatales en un siniestro vial, al aumentar la capacidad de

los conductores para detectar oportunamente el peligro y así controlar el vehículo (seguridad activa) o reducir la posibilidad de que los actores involucrados en un siniestro vial resulten heridos o con lesiones de gravedad (seguridad pasiva) (UNECE, 2012).

Infraestructura vial segura: La infraestructura segura considera de forma adecuada las interacciones actor vial – infraestructura vial y vehículo –infraestructura vial y contempla factores como: calidad, consistencia espacial, funcionalidad, homogeneidad, previsibilidad e indulgencia.

Comportamientos seguros: Un comportamiento seguro implica una mayor consciencia, conocimiento y aceptación de la responsabilidad social de cada actor vial hacia sí mismo y hacia los demás, y por lo tanto requiere de una apuesta social para el desarrollo de una cultura de tolerancia y respeto, que considere el reconocimiento de la vulnerabilidad, el respeto por las normas, la autorregulación, la conciencia social, la formación, la consideración por los demás actores viales, la participación y la preocupación por el estado idóneo de los distintos factores en las vías.

Cumplimiento de normas de tránsito y transporte en materia de Seguridad Vial: Debe partir del conocimiento de los actores corresponsables de las normas y leyes, así como de los recursos necesarios para adelantar un ejercicio efectivo de vigilancia y control, desde un punto de vista preventivo y el establecimiento de sanciones enfocadas en la disuasión de comportamientos que atenten contra la Seguridad Vial.

Atención integral de víctimas: La atención efectiva de víctimas, contempla actuaciones coordinadas y articuladas tanto en el inmediato, mediano y largo plazo con las que sea posible atender las afectaciones generadas a los actores viales desde una perspectiva de salud física y psicológica, así como en diferentes aspectos sociales y jurídicos, lo que significa la integralidad en el tratamiento de las víctimas.

Gestión de conocimiento: La gestión del conocimiento tiene como propósito la creación y difusión de información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática (ANSV, 2020) y el logro de la movilización de los diferentes agentes sociales para propender por una mayor consciencia de su corresponsabilidad (ANSV, 2020).

Gobernanza: La gobernanza debe buscar el fortalecimiento institucional, la modernización y construcción de capacidad institucional, la definición clara de las responsabilidades de los distintos niveles de gobierno, el desarrollo de mecanismos de participación ciudadana, el fomento de la corresponsabilidad y el reconocimiento de las particularidades del territorio. (Foro Internacional de Transporte, 2017).

De esta manera se propone que la gobernanza sea entendida como el conjunto de reglas, formas de relacionarse, escenarios y mecanismos, que de manera sistemática, permitan y propicien la participación ciudadana, el encuentro de los actores y su institucionalidad, a la vez que permitan la identificación, potencialización y complementación de esfuerzos y recursos para promover un cambio cultural, ciudadano e institucional. Todo ello fundamentado en el principio de la corresponsabilidad y orientado a gestionar la Seguridad Vial para proteger la vida.

El Sistema Seguro se complementa con lo que se ha denominado "Visión Cero", que consiste en un proyecto de Seguridad Vial multinacional cuyo propósito busca lograr un sistema de tránsito sin muertes o lesiones graves. Este proyecto empezó en Suecia y fue aprobado por su parlamento en octubre de 1997.

Un principio básico de la "Visión Cero" es que **"la vida y la salud nunca pueden ser intercambiadas para otros beneficios dentro de la sociedad"** en vez del principio convencional de comparar los costos y beneficios de forma que se le asigne un valor monetario a la vida y salud y se utilice ese valor para decidir cuánto dinero invertir en un sistema de tránsito con un riesgo aceptable.

De esta manera la "Visión Cero", pone al ser humano en el centro de la atención y le brinda una especial relevancia a la prevención de los siniestros viales, de modo tal que las sociedades desarrollen transformaciones culturales orientadas al autocuidado y al cuidado de los otros como principio fundamental de convivencia.

2.3.2. Enfoque territorial.

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, incorpora dentro de su estructura una estrategia territorial a partir de la cual, se reconocen las particularidades, necesidades y afectaciones diferenciales de los actores viales, como manifestación de la siniestralidad en las regiones que conforman el país.

El plan define el territorio como la expresión de las dinámicas ambientales, económicas y sociales que, entre otros aspectos, posibilitan el desarrollo de quienes lo ocupan y la seguridad de ese territorio se convierte en un atributo inherente a todas las actividades desarrolladas allí. La movilidad segura de los diferentes actores viales no es la excepción y, si bien responde al objetivo primario de garantizar la vida de las personas, también tiene incidencia directa sobre la sostenibilidad del desarrollo social y económico de un territorio al tiempo que estas dinámicas lo tienen sobre la Seguridad Vial.

En este contexto, el enfoque territorial hace referencia a la capacidad de reconocer las dinámicas, condiciones y particularidades locales y lograr de esta manera, intervenciones pertinentes con las que se generen las capacidades necesarias para que los propios territorios puedan gestionar su desarrollo, desde una mirada espacial y no solo desde el ámbito sectorial o poblacional.

Esto quiere decir que el enfoque territorial contempla aspectos definidos por la geografía al tiempo que tiene en cuenta los distintos contextos políticos, económicos y sociales que ameritan el desarrollo de políticas diferenciadas que respondan a las particularidades locales. De esta manera, el enfoque territorial integra los análisis económico, político, social y ambiental, entre otros temas, a partir de la comprensión de las diferencias y relaciones entre los contextos urbanos y rurales de cada entidad territorial, y el desarrollo de acciones que permitan reducir la siniestralidad vial que respondan a las particularidades de estos contextos, de allí que deben contemplar los modelos de ordenamiento del territorio, los procesos de desarrollo que en él se gestan y los diferentes factores que remiten a la diferencia.

Para la Seguridad Vial, el Enfoque Territorial implica una mirada diferenciada al interior de la misma entidad territorial y de esta manera plantea acciones acordes con los distintos contextos, que giren alrededor de las ocho (8) áreas de acción del Enfoque de Sistema Seguro, así como promover la conectividad segura entre lo rural y lo urbano, de manera ambientalmente sostenible y acorde con el ordenamiento territorial. A su vez, implica promover una visión de la Seguridad Vial compartida, mediante el fortalecimiento de los distintos actores viales.

2.3.3. Enfoque Diferencial.

La formulación de una política pública de Seguridad Vial debe favorecer, entre otros, el planteamiento de acciones que atiendan de manera particular, a individuos o colectivos con algún grado de vulnerabilidad. En este sentido, el Enfoque Diferencial permite avanzar en la no discriminación y el desarrollo de políticas orientadas a cumplir con el principio constitucional de igualdad.

De allí, que el Enfoque Diferencial tenga en cuenta una diferenciación en la atención de las personas en razón a su edad, género, identidad sexual, orientación sexual, pertenencia étnica, salud física o mental, o cualquier otra condición, incluso la suma de varias de ellas para garantizar que esta atención reconozca las particularidades y el grado de vulnerabilidad de las personas.

Vale la pena indicar que la vulnerabilidad, no solo hace referencia a los modos de transporte, es decir, motocicletas, ciclistas, peatones, sino que se asocia igualmente a las vul-

nerabilidades sociales como desplazados, migrantes, personas en condición de pobreza o vulnerabilidades físicas, niñas niños, jóvenes, adultos mayores y personas con discapacidad, entre otros.

Entonces el enfoque diferencial contempla una serie de sujetos a los que es necesario considerar a la hora de su aplicación, tal y como se observa a continuación:

- **Por ciclo vital:** En este grupo, se incluyen los niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos mayores. Los niños, niñas, adolescentes y jóvenes *"son actores especialmente vulnerables, debido a las características de su desarrollo físico, cognitivo y social"*[10], de ahí la importancia de desarrollar acciones en materia de prevención, tales como, promover la Seguridad Vial desde la escuela, en procura de afianzar la corresponsabilidad, pero también en términos de protección y cuidado especial en la vía.

- **Por discapacidad:** Personas con discapacidad física, sensorial, mental o múltiple. Los distintos gobiernos, deben velar por garantizar un espacio público accesible para todos y todas, pero que, a su vez, garantice no solo una movilización libre, sino una movilidad segura mediante la cual sea posible proteger a las personas con discapacidad en las vías, reconociéndolas como actores vulnerables.

- **Por pertenencia étnica:** Hace referencia a las comunidades indígenas, afrocolombianas, palenqueras, raizales, room, gitanos, entre otros. La formulación de los Planes Locales de Seguridad Vial debe propender por garantizar los derechos de los grupos étnicos, en aquellos territorios donde hacen presencia, considerando sus propias formas de movilidad y sus aspectos sociales, económicos y su visión del territorio.

- **Por género:** Se asocia con la diferenciación entre hombres y mujeres, pero también incluye aspectos como la orientación sexual. Es necesario reconocer que las personas tienen diferentes experiencias al desplazarse, resultante de los diversos aspectos socialmente asignados y relacionados con su género o su identidad sexual. La planificación, implementación, operación y evaluación de la movilidad debe identificar, reconocer y tener en cuenta estas experiencias. (Política Institucional de Igualdad y Equidad de Género, Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

10 Guía para la Elaboración del Plan de Movilidad Escolar, Agencia Nacional de Seguridad Vial Disponible en: https://ansv.gov.co/contenidos/escuela/fase1/on/ANSV_PT018_PDF01/ANSV_PT018_PDF01.pdf

2.3.4. Enfoque de Movilidad Sostenible y Segura.

Además de estos enfoques, es importante que en el proceso de formulación de una política pública integral en Seguridad Vial, se tenga en cuenta el enfoque de movilidad sostenible y segura, que se basa en el concepto de **movilidad activa**, entendido como una práctica social en la que se satisfacen las necesidades de desplazamiento usando la energía del cuerpo, ya sea caminando o empleando otros medios de transporte que aprovechen al ser humano como motor.

Al respecto, con el propósito de dar respuesta tanto a las necesidades de movilidad de las personas más vulnerables en la vía, en todos sus contextos, como a las necesidades para el mejoramiento del cambio climático y la sostenibilidad en el país, el Ministerio de Transporte, generó la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial- ENMA, que fue adoptada mediante Resolución 20223040067515 del 10 de noviembre de 2022. Con esta estrategia se busca impactar positivamente la preservación del medio ambiente y permitir que, a través de instrumentos, directrices e intervenciones, se estimule y potencialice la conciencia sobre la importancia de la movilidad activa y el cuidado de la vida en Colombia.

La movilidad activa es una realidad en Colombia y se ha convertido en una forma importante de desplazamiento que cada día usan más los ciudadanos, por los beneficios económicos, de salud y ambientales que ofrece, de ahí que para los territorios es importante incorporar este concepto en sus Planes Locales de Seguridad Vial, así como definir acciones y recursos para promover este tipo de movilidad.

Uno de los ejes esenciales para promover la Movilidad Activa es la Seguridad Vial, con lo que se garantiza que los actuales usuarios protejan y preserven su vida y bienestar; y potenciales usuarios vean en este tipo de movilidad una alternativa viable a sus necesidades de desplazamiento o actividad física. Para ello recomendamos consultar el siguiente enlace, en donde se podrá ampliar la información: https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10751/movilidad-activa/

¿Cuáles son los principios para gestionar la Seguridad Vial?

Para su armonización con la política pública nacional los Planes Locales de Seguridad Vial deben ceñirse a los principios establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 que se mencionan a continuación[11]:

11 Anexo. Decreto 1430 de 2022 ***"Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031"***. Página 9.

- **Coordinación:** Comunicación oportuna y suficiente entre las entidades con responsabilidades en la Seguridad Vial para identificar necesidades de cooperación, tomar decisiones y fortalecer capacidades.

- **Cooperación:** Apoyo recíproco entre las entidades, instancias, colectivos y personas que comparten la responsabilidad y el interés en la lucha contra la siniestralidad.

- **Eficiencia:** Procura del mejor uso de los recursos humanos, físicos y financieros sin afectar el cumplimiento de los objetivos y metas planteadas en procura de maximizar los beneficios obtenidos.

- **Evidencia:** Toma de decisiones basada en los avances investigativos, experiencia y buenas prácticas internacionales y nacionales, cuya efectividad ha sido soportada en datos.

- **Participación social y aprendizaje mutuo:** Definición e implementación de mecanismos para permitir la intervención e incidencia del sector privado y de la sociedad en el diseño y ejecución de las políticas, programas y proyectos de Seguridad Vial. La gestión de la Seguridad Vial involucrará una interacción directa con la ciudadanía, academia, empresas, entre otros, con el fin de comprender las problemáticas desde los distintos roles y generar aprendizajes basados en las experiencias, hábitos, buenas prácticas y saberes de los involucrados.

- **Seguimiento y evaluación orientada a resultados:** Definición de planes de acción que identifiquen, entre otras acciones, el alcance de las actividades, los responsables de su ejecución y los plazos para ello, junto con herramientas y mecanismos que faciliten el seguimiento a los avances y al cumplimiento. Adicionalmente, este principio contempla la incorporación de actividades de evaluación que permita identificar los logros, fortalezas, debilidades y retos y con esto, fundamentar la toma de decisiones y acciones de los diferentes involucrados frente a la continuidad de programas y proyectos.

- **Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información:** Toma de decisiones basada en datos e información de calidad que caractericen la siniestralidad vial en el país y en los territorios. Este principio considera la disponibilidad y oferta de datos abiertos y la divulgación de conocimiento y resultados obtenidos.

- **Universalidad:** Las estrategias de Seguridad Vial estarán dirigidas a la protección de la vida e integridad de todos los residentes del territorio sin ningún tipo de exclusiones por condiciones físicas o socioeconómicas. A su vez, este principio reconoce la necesidad de priorizar la ejecución de las políticas de Seguridad Vial en atención a las necesidades más apremiantes, la protección de los actores más vulne-

rables, la compasión por lo menos favorecidos y la disponibilidad de recursos.

- **Visión de largo plazo:** Planeación de programas y proyectos sostenibles en el tiempo, en consideración de los impactos que estos pueden tener a futuro y estableciendo instrumentos para dar la continuidad requerida sin limitar la posibilidad de optimización de las estrategias.

Sin embargo, queremos resaltar un principio que es fundamental en el fortalecimiento de la Seguridad Vial, se trata del **principio de corresponsabilidad.** Al respecto, la Seguridad Vial es un asunto que se encuentra en medio de muchos factores, lo que requiere un abordaje multidisciplinar, es decir, la prgunta por la Seguridad Vial trasciende a otros ámbitos, más aún, cuando empezamos a comprender que el asunto encierra los temas del comportamiento y allí se reconoce el papel de la educación en su marco de acción. La salud, la tecnología, la justicia, la infraestructura, la economía y otros temas van entrando de manera concatenada a la discusión.

Por otra parte las distintas maneras de movernos y el rol que ejercemos en las vías, nos establecen una serie de derechos, pero también de obligaciones que debemos considerar. Lo anterior sirve como contexto para entender que la Seguridad Vial es un asunto común a los seres humanos, así como a la institucionalidad misma. El espacio público y en particular la vía, surge como una representación real de lo democrático, así como el lugar que exige de las personas la mayor capacidad de tolerancia que propenda por la convivencia de quienes la compartimos.

En este marco surge la corresponsabilidad como aquellas acciones compartidas y frecuentemente interdependientes, en causa y efecto, reguladas, pertinentes y oportunas que involucran a ciudadanos e instituciones en un fin primero como lo es la protección, respeto por la vida, la integridad propia y la de los demás, en relación con los asuntos que acontecen en la vía.

Estas acciones están definidas por la naturaleza del objeto social y las competencias de las entidades en el caso institucional y por la autorregulación en lo concerniente a los ciudadanos, así como la comprensión de estos acerca de sus derechos y deberes, todo ello, basado en la capacidad de racionalizar las implicaciones de sus acciones individuales.

Así, la corresponsabilidad tiene dos (2) aristas que en el caso de la Seguridad Vial son necesarias para su consolidación; la institucional y la ciudadana. En lo relacionado con la corresponsabilidad institucional, esta puede desarrollarse, a su vez, en dos ámbitos: el público que se identifica con los gobiernos y el privado donde además del sector empresarial se incluyen la academia y las organizaciones sociales y representativas de la sociedad que están por fuera del ámbito estatal pero que se encuentran organizadas.

Ilustración 3. Ámbitos de corresponsabilidad



Fuente: Elaboración propia ANSV, 2022.

En el ámbito de la corresponsabilidad ciudadana, esta se relaciona con el papel de cada individuo como actor en la vía y como tomador de decisión frente a las normas, previsiones y acciones al momento de ocupar un determinado rol, lo que define el cuidado de sí y de los demás.

Para el caso de la corresponsabilidad institucional, esta se ubica en el ámbito de las responsabilidades que tienen las instituciones en representación de los diferentes sectores, las cuales se encuentran limitadas a su competencia, circunscripción y a su quehacer social que, finalmente es el que da el mandato de su naturaleza y objeto.

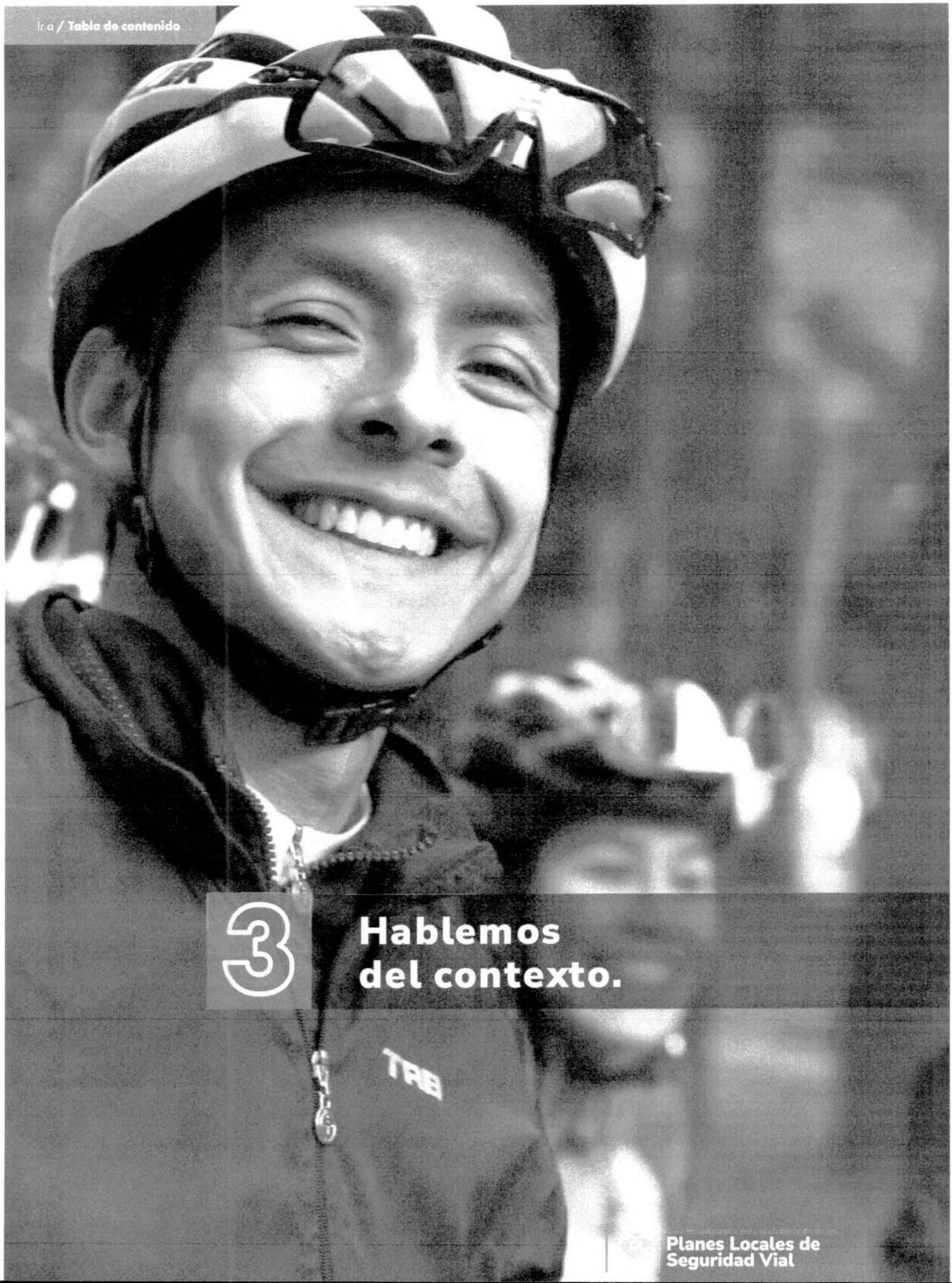
En el caso específico de lo público, en la gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se han identificado 18 entidades de diferentes sectores del orden nacional involucradas de alguna manera con la respuesta estatal a los retos impuestos por la Seguridad Vial. A esta acción estatal se suma la corresponsabilidad en términos de nivel de gobierno; en este sentido la acción del orden nacional se ve complementada, enriquecida y materializada en lo local, ya sea en el orden de lo departamental, distrital o en el orden de lo municipal. Es allí, en estos niveles, donde se materializan acciones y donde la planificación tiene su referente de realidad. Sin el concurso de las entidades territoriales y su institucionalidad pública y privada, la tarea queda incompleta, allí se consagra el principal mandato formal de corresponsabilidad.

En términos de la institucionalidad privada y de la academia, el aporte no es menor. A partir del ejercicio de la corresponsabilidad, la institucionalidad privada ayuda a mejorar, invierte recursos e introduce principios y acciones que velan por la

Seguridad Vial como bien y objetivo común. De igual manera produce conocimiento que sirve y aporta a modelos de intervención y análisis que se requieren para comprender, actuar y mejorar en torno a las acciones que procuran la Seguridad Vial, al tiempo que la promueven y refuerzan entre quienes hacen parte de este ámbito, como trabajadores o miembros de una comunidad.

En términos ciudadanos la corresponsabilidad se manifiesta en su máxima expresión, como derecho y como deber, cualquier esfuerzo, acción, elemento o inversión queda desdibujada si el ciudadano no atiende las normas que regulan su comportamiento.

La eficacia del Sistema Seguro parte del principio de la corresponsabilidad; podemos tener la mejor norma, los mecanismos de control mejor diseñados e implementados, las mejores vías construidas en términos de seguridad, los vehículos con los mayores estándares de seguridad, los mejores cuerpos de asistencia médica, los gobiernos nacionales y locales más comprometidos técnica, política y presupuestalmente, pero todo ello es insuficiente, si no comprendemos que la corresponsabilidad en la vía parte de las decisiones que tomemos quienes la usamos.



3 Hablemos del contexto.

3.1. Acerca de la Seguridad Vial - en el mundo

La pérdida anual de cerca de 1,2 millones de vidas en las vías del mundo ha visibilizado la siniestralidad vial como partícipe de los daños generados a la salud pública y al desarrollo mundial. Ante esta situación, en el 2010 la Asamblea General de Naciones Unidas proclama el periodo 2011- 2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (Asamblea General de Naciones Unidas, 2010) con el objetivo de reducir las cifras de fallecimientos en siniestros viales. Con este fin, solicita a la Organización Mundial de la Salud- OMS la preparación de un plan de acción del decenio para orientar a los países en la consecución del objetivo, el cual fue promulgado en el 2011, con base en el enfoque Sistema Seguro.

En dicho plan, se plantearon acciones orientadas al desarrollo de un sistema adaptado al error de las personas y a la vulnerabilidad del cuerpo humano. Esta necesidad de proteger a los actores viales fue respaldada por la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Asamblea General de Naciones Unidas, 2015), a través de la cual se definen 17 objetivos y 169 metas que tienen como fin velar porque todos los seres humanos puedan disfrutar de una vida próspera y plena. Así, en materia de Seguridad Vial el objetivo de desarrollo sostenible número 3 busca garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos, para lo cual, planteó reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros viales para el 2020.

Después, la Nueva Agenda Urbana (Asamblea General de Naciones Unidas, 2016) reafirmó los compromisos con la siniestralidad vial al instar a los gobiernos a adoptar medidas para la Seguridad Vial en la planificación de infraestructura para la movilidad, para lograr ciudades y asentamientos donde las personas gocen de derechos y oportunidades.

Más del 90% de las defunciones causadas por accidentes de tránsito se producen en los países de ingresos bajos y medianos, además, las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB. (Organización Mundial de la Salud, 2020). Esta realidad fue reconocida y analizada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en donde se proclama la Declaración de Estocolmo (Asamblea General de Naciones Unidas, 2020), a través de la cual se exhorta a los estados miembros a reducir las muertes por accidentes de tránsito en al menos un 50 % entre el 2020 y 2030 de conformidad con el objetivo de desarrollo sostenible número 3.

Entre otros aspectos, la Declaración de Estocolmo, pide a los gobiernos asegurar el compromiso al más alto nivel político, establecer planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la Seguridad Vial e incluir el enfoque Sistema Seguro como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza. Además, en virtud de la anterior declaración, el periodo 2021-2030 es proclamado como el Segundo decenio de acción para la Seguridad Vial (Asamblea General de Naciones Unidas, 2020) y se expide con dicha declaratoria el Plan para la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial (2021 – 2030).

3.2. Acerca de la Seguridad Vial en Colombia

En nuestro país, la Constitución Política de 1991 reconoce como fin esencial del Estado promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechos allí consagrados de tal forma que, entre otros aspectos, establece como deber de las autoridades proteger la vida de todas las personas residentes en Colombia.

En atención a este precepto constitucional, la seguridad de las personas se instauró como una prioridad esencial del sector transporte (Ley 105 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" Art.2, 1993) siendo obligación de las autoridades de tránsito velar por el cumplimiento de este mandato. Así, las normas que regulan la circulación de los actores viales, fueron definidas en consideración de la seguridad de los usuarios como principio rector (Ley 769 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", 2002).

Posteriormente, Colombia avanzó en la protección de la vida con la adopción de la Seguridad Vial como una política de Estado que debe trascender los planes y programas de los periodos gubernamentales. Para esto se definió una estrategia que incorpora el diseño y construcción de infraestructura vial bajo criterios mínimos de seguridad, operación de vehículos con estándares de seguridad y el comportamiento seguro de los actores viales (Departamento Nacional de Planeación, 2011).

Esta estrategia se concreta a través del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 (PNSV)[12] el cual, al reconocer la vida como valor máximo, incorporó acciones enfocadas en su protección y respeto. La meta planteada en dicho documento fue la reducción del número de víctimas fatales en un 26%, esto es, llegar a la cifra de 4.224 personas fallecidas en siniestros viales para el 2021. Con este propósito se definieron cinco pilares estratégicos sobre los cuales se concentraron los esfuerzos en Seguridad Vial: gestión institucional, comportamiento humano, atención y rehabilitación a víctimas, infraestructura y vehículos.

En articulación con esta visión, la Seguridad Vial se define como una característica que debe estar presente en la

12 Adoptado mediante Resolución 1282 de 2012 del Ministerio de Transporte «Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016» y ajustado mediante Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte ***«Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones.»***

infraestructura de transporte, de forma que la Ley 1682 de 2013, dispone que 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: la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como máxima autoridad para la aplicación de políticas y medidas de Seguridad Vial (Ley 1702 de 2013, artículos 1 y 2). Esta ley incorpora disposiciones adicionales enmarcadas para combatir la siniestralidad vial, así como la creación de algunas instancias en las que se apoyará el proceso de política pública.

La búsqueda del bienestar social y el crecimiento económico de las ciudades colombianas propició la formulación de lineamientos para la gestión integral de la movilidad urbana y regional. Al respecto, la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3991, 2020) considera la reducción de la siniestralidad vial como elemento necesario para fortalecer la calidad de la movilidad.

En 2022 mediante la resolución 20223040067515 del Ministerio de Transporte se adopta la estrategia nacional de movilidad activa con enfoque de género y diferencial - ENMA, con la cual se busca promover e impulsar la movilidad activa en el país, lograr el desarrollo y consolidación de ciudades sostenibles y seguras que prioricen el cuidado de la vida, la accesibilidad y la inclusión de todas las personas a través de espacios públicos que promuevan el encuentro, la convivencia y la seguridad ciudadana. La implementación de esta estrategia refiere directamente a la Seguridad Vial, como factor necesario para su implementación.

En el mismo año, se aprueba la Ley 2251 de 2022, "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", que tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de Seguridad Vial con el enfoque de Sistema Seguro. Entre otros aspectos, adopta principios de Seguridad Vial, modifica límites de velocidad y requisitos asociados a la licencia de conducción, regula aspectos de los vehículos automotores y conductores, orienta sobre la necesidad de construir infraestructuras accesibles para todos los actores viales, así como disposiciones para realizar un adecuado monitoreo de las vías del país.

Finalmente, en julio del 2022 se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, a través del Decreto 1430, en donde se priorizan un conjunto de acciones necesarias para la protección de la vida en las vías, enmarcadas en los siguientes elementos: (i) el enfoque integral Sistema Seguro que transforma y fortalece la actual concepción de la Seguridad Vial, (ii) un objetivo y meta común para orientar a todo el país

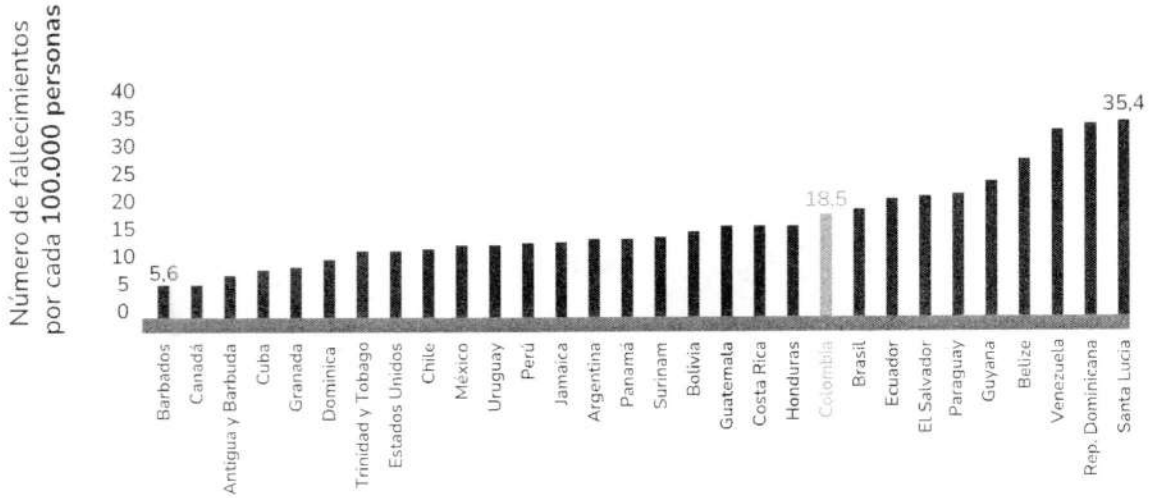
hacia el mismo propósito y (iii) el desarrollo de unos principios necesarios para su consecución.

El objetivo del plan en mención se orienta a "Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial" y plantea que el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la meta mundial de: "Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030".

La anterior revisión de los esfuerzos de política pública realizados en los últimos años, en donde se suman las disposiciones de los distintos Planes de Desarrollo Nacionales, evidencia la importante dimensión que en la agenda nacional ha tomado la siniestralidad vial. No obstante, aún persisten dificultades que afectan la protección de la vida e integridad de los actores viales.

Al respecto, de acuerdo con las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud, en el 2018, Colombia fue el décimo país con mayor tasa de fallecimientos en las vías entre los treinta países analizados en el continente americano (ver Ilustración 4).

Ilustración 4. Fallecimientos en siniestros viales por cada 100.000 personas en América, 2018

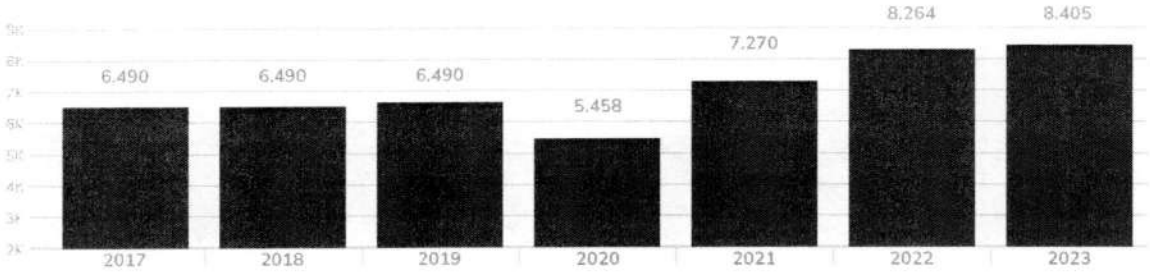


Fuente: (Organización Mundial de la Salud. 2018).

Esta problemática deriva en afectaciones al bienestar y desarrollo de los habitantes de nuestro país, entre otros aspectos, por el sufrimiento emocional asociado a las lesiones graves o fatales de los siniestros y las afectaciones a la vida familiar, en sociedad y productividad. De acuerdo con Fasecolda, el costo de la siniestralidad vial en Colombia podría ser cercano a los 3,6 billones de pesos (Fasecolda, 2018).

Además, hay que precisar que, aunque la tendencia de descenso en las tasas de mortalidad y lesionados representa el panorama general del país para los usuarios de vehículos de dos ruedas (motociclistas y ciclistas) y peatones, esta situación difiere, pues representa en promedio el 81 % de los actores viales que fallecen en siniestros, son los que en la última década han aumentado en las cifras de víctimas fatales. Si se revisan las cifras entre el 2017 y el 2022 se observa una tendencia creciente.

Ilustración 5. Condición promedio de las víctimas fatales en siniestros de tránsito (2017 – 2023)



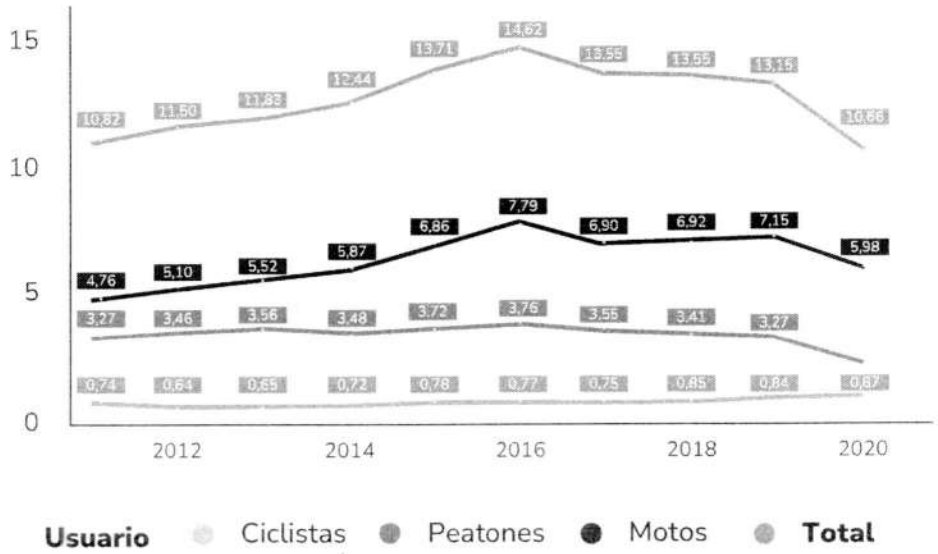
Fuente: ANSV a partir de ONSV, 2020.

Ahora bien, peatones, ciclistas y motociclistas representaron en el 2022 el 86,7% de los fallecidos en siniestros viales de los cuales, los usuarios de motocicletas participaron con 59.9 puntos porcentuales, peatones con 21.4 y ciclistas con 5.4. (Ver ilustración 6).

Así las cosas, en el período 2012 - 2020, el crecimiento promedio anual en las fatalidades de los conductores y pasajeros de las motocicletas, peatones y ciclistas ha tendido a la baja especialmente en el 2020. Sin embargo, las cifras demuestran que, en consideración a la probabilidad de sufrir lesiones graves y fatales ante un siniestro, estos actores constituyen los actores más vulnerables de las vías.

Ante estas cifras, el gobierno nacional ha venido avanzando en el desarrollo de políticas integrales que aborden todos los componentes del Sistema Seguro . De ahí radica la importancia de que los gobiernos subnacionales materialicen acciones acordes a las disposiciones nacionales y aporten conjuntamente a la reducción de los fallecimientos producidos por la siniestralidad vial.

Ilustración 6. Fallecimientos en siniestros viales según actor vial 2012 – 2020.



Fuente: ANSV a partir de ONSV.

La materialización de la política pública requiere una mirada diferenciada de la Seguridad Vial en los territorios, así que la guía busca dar orientaciones para los gobiernos departamentales, distritales y municipales en la formulación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, pues estos contribuyen con el cumplimiento de los objetivos de país, desde el entorno cercano y particular de los actores viales.

Plan Nacional de Desarrollo 2023-2026

El actual Plan Nacional de Desarrollo 2023 – 2026, "Colombia, potencia mundial de la vida", menciona la importancia de mitigar los riesgos que impactan la Seguridad Vial, y de apoyar a las entidades territoriales en la formulación e implementación de los planes de movilidad escolar con énfasis en educación vial, así como los Planes Locales de Seguridad Vial, en los que se propone incentivar el uso de medios de transporte con menores tasas de siniestralidad vial.

El Plan Nacional de Desarrollo propone, entre otros asuntos, mejorar la calidad de los datos, modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre, fortalecer la capacidad de control de las autoridades de tránsito incorporando tecnologías que promuevan el mejoramiento de indicadores de siniestralidad, desarrollar estrategias enfocadas a promover incentivos, descuentos y campañas, y fortalecer la formación y educación con concientización en Seguridad Vial, hábitos y comportamientos seguros, buscando el cumplimiento de normas de tránsito y Seguridad Vial.

3.2.1. Instancias territoriales de la Seguridad Vial en Colombia

Uno de los aspectos necesarios para conocer el contexto de la Seguridad Vial en Colombia, tiene que ver con la identificación de las instancias de gestión que se han creado para articular y coordinar las acciones. En este sentido, además de las instancias del orden nacional, mencionadas en la introducción de este documento, a nivel territorial, se promueve y fortalece la participación de los distintos actores de la Seguridad Vial a través de las siguientes instancias:

Tabla 1. Instancias de la Seguridad Vial del orden territorial

Instancia	¿Para qué sirve?	¿Quiénes la conforman?	¿Cuáles son sus funciones?	¿Quién la coordina?	Normatividad relacionada
Consejos Territoriales de Seguridad Vial	Instancia de coordinación y de apoyo, que busca ser el ámbito de concertación territorial para que, de manera coordinada, los municipios y departamentos aporten medidas para disminuir la siniestralidad en sus ámbitos	1. El gobernador del departamento o su delegado. 2. Un representante del viceministerio de Transporte. 3. Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o su delegado. 4. El comandante de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. 5. El alcalde de la capital del departamento o su delegado y cuatro (4) alcaldes de municipios del departamento o sus delegados. 6. El director del Área Metropolitana o su delegado, cuando aplique.	**1.** Analizar y hacer seguimiento a las problemáticas de Seguridad Vial en su jurisdicción identificando y caracterizando los puntos críticos, los usuarios vulnerables y las posibles causas. **2.** Replicar a través de los miembros del orden territorial las actividades de socialización de la política de Seguridad Vial de la escala nacional a nivel departamental o municipal, así como promocionar buenas prácticas en Seguridad Vial. **3.** Orientar y desarrollar acciones tendientes al fortalecimiento institucional de los organismos territoriales municipales y departamentales representadas en cada Consejo Territorial de Seguridad Vial. **4.** Promover la creación, adopción y gestión de los Comités Locales de Seguridad Vial, así como el diseño, creación y adopción de los Planes Locales de Seguridad Vial en su jurisdicción. **5.** Promover las políticas nacionales de Seguridad Vial de manera concertada con los comités locales, mesas técnicas y otros, mecanismos creados en el departamento y en el municipio que lo integran. **6.** Proponer intervenciones y posibles alianzas o articulación interinstitucional para solucionar la problemática en los puntos críticos identificados en su jurisdicción. **7.** Las demás que correspondan de acuerdo a la normatividad vigente.	Gobernador(a) de cada departamento del país.	Ley 1702 de 2013 *"Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones."* Resolución 805 de 2019 del Ministerio de Transporte *"Por la cual se reglamenta el procedimiento para la designación de los alcaldes que conformarán los Consejos Territoriales de Seguridad Vial en los departamentos"* Resolución No. 097 de 2019 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial *"Por la cual se crea y estructura el Consejo Territorial de Seguridad Vial"* Resolución No. 235 de 2019 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial *"Por la cual se modifica el artículo 5 de la resolución No. 097 del 14 de marzo de 2019."* Resolución 516 de 2022 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial *"Por la cual se modifica la Resolución 097 de 2019 Por la cual se crea y estructura el Consejo Territorial de Seguridad Vial", se adopta la Guía Práctica para el Desarrollo de los Consejos Territoriales de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones".*

Fuente: ANSV, 2023.

De manera adicional, a los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, que se encuentran en la norma, existen una serie de escenarios locales que permiten promover y facilitar la participación de los distintos actores en aras de lograr acciones complementarias y coordinadas, a partir de los propósitos comunes y en respuesta a las necesidades territoriales. Estas instancias son las siguientes:

Comités Locales de Seguridad Vial: Son los espacios que, en última instancia, reúnen por medio del consenso, la visión de todos los actores partícipes de la Seguridad Vial a nivel del departamento o municipio, para reflejarla en el Plan de Seguridad Vial. De estos comités, hacen parte los actores públicos presentes en el territorio. Es presidido por el gobernador (a) o su delegado, o alcalde (sa) según sea el caso.

Dentro de sus principales funciones se encuentran: i) Aprobar la Política Pública Local de Seguridad Vial (SV), formulada por el comité técnico, con la posibilidad de realizar ajustes; ii) Validar el Plan de Seguridad Vial; iii) Aprobar propuestas para la prevención, atención y mitigación de siniestros viales, así como las acciones para la implementación de las mismas; iv) Coordinar con las dependencias e instituciones, las diferentes acciones de prevención, atención y mitigación de accidentes de tránsito; v) Aprobar el Reglamento Interno de Seguridad Vial.

Mesas de Articulación Interinstitucional – MAI: Instancia de coordinación interinstitucional, que tiene como propósito articular y conocer de primera mano la información de lo que sucede en los territorios para concertar mecanismos y acciones para prevenir, mitigar y atender de manera oportuna y efectiva las contingencias de movilidad y Seguridad Vial en las regiones, con especial énfasis en las de mayor siniestralidad. Estas mesas de articulación interactúan de manera directa con las autoridades locales y nacionales. Se encuentran conformadas a nivel nacional por delegados de: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Instituto Nacional de Vías, Agencia Nacional de Infraestructura, Superintendencia de Transporte, Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – DITRA, Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres. A nivel territorial por: Jefe Regional y Seccional de Tránsito y Transporte Policía Nacional-DITRA, Dirección Territorial INVÍAS, Dirección Territorial Ministerio de Transporte, Regional de la Superintendencia de Transporte, Representantes de autoridades de tránsito locales y/o Organismos de Tránsito departamentales y municipales, Representantes de entidades territoriales, Centro Regulador de Urgencias y Emergencias – CRUE, Representante de las concesiones viales, Gerentes de Terminales de Transporte, Administradores y concesionarios viales, Defensa Civil, Cruz Roja, Cuerpo de Bomberos. Sin perjuicio de lo anterior, se podrán convocar otros actores de acuerdo a los criterios establecidos por la Resolución 964 de 2022, expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Sus funciones son: a) Articular la capacidad institucional con el propósito de monitorear y responder a los desafíos en materia de movilidad y Seguridad Vial en las regiones. b) Generar herramientas para prevenir, mitigar y atender de manera oportuna y efectiva las contingencias de movilidad y Seguridad Vial en las regiones, con énfasis en las de mayor siniestralidad. c) Interactuar de manera directa con las autoridades locales con el fin de conocer el estado de la movilidad y siniestralidad vial de los departamentos o municipios y concertar acciones para coadyuvar en su atención. d) Reportar semanalmente al Puesto de Mando Unificado – PMU de la Agencia Nacional de Seguridad Vial la información de lo que sucede en las regiones. Esto se hará a través del enlace regional de la DCI.

Observatorios Territoriales de Seguridad Vial: Instancias encargadas de recopilar, analizar y difundir información en Seguridad Vial. Pueden ser grupos de trabajo formales, centros de pensamiento, centros de conocimiento u observatorios que se han constituido en el territorio para recopilar, analizar y difundir información y conocimiento generado en materia de Seguridad Vial. Las funciones y alcance son determinados por la entidad que lo constituya.

En la formulación, implementación y seguimiento de los Planes Locales de Seguridad Vial, estas instancias deben considerarse espacios fundamentales de articulación, consulta y socialización durante cada fase del proceso. Al respecto, vale la pena aclarar que el Comité Local de Seguridad Vial (ya sea departamental, municipal o distrital), es un escenario clave en el proceso de formulación, implementación y seguimiento de los Planes Locales de Seguridad Vial, pues cumple un papel estratégico. Por su parte, las MAI y los observatorios territoriales, son útiles como instancias de apoyo para este ejercicio en los territorios donde han sido creados.



4 La planificación de la Seguridad Vial en Colombia

4.1. El Plan Nacional de Seguridad Vial

La afectación que genera la siniestralidad al goce de derechos fundamentales como la vida y la salud ha venido visibilizando la necesidad orientada a que el sector público, privado y sociedad civil trabajen en concurrencia y complementariedad por la Seguridad Vial, de tal forma que la movilidad pueda ser ejercida en entornos que velen por la integridad de las personas.

En este sentido, el Plan Nacional de Seguridad Vial es la apuesta de política pública que tiene el Gobierno Nacional encaminada a prevenir las muertes y lesiones graves en la vía. A través de dicho plan, se concreta la política pública que le permite al país dar continuidad y fortalecer las acciones contra la siniestralidad vial, fenómeno que en los últimos seis (6) años ha cobrado la vida de más de 40.000 personas (ONSV, 2022). Para el año 2023, en Colombia fallecieron 8.405 personas, como consecuencia de un siniestro vial.

Ante esta situación, el Plan se convierte en un conjunto de acciones coordinadas entre sí para alcanzar una meta común, la cual se orienta a que, con las acciones y actividades plasmadas en el mismo, se logre disminuir las cifras de mortalidad en las vías. Así las cosas, el Plan Nacional de Seguridad Vial se consolida como un llamado a todos los responsables de la Seguridad Vial a actuar en favor de la prevención, mitigación y superación de las afectaciones de la siniestralidad vial.

El Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, fue aprobado mediante el Decreto 1430 de 2022 "Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031" y actualmente, es la hoja de ruta que orienta las acciones que se adelantan a nivel país para disminuir la siniestralidad vial. El artículo 4 del citado Decreto establece la necesidad de armonizar los Planes Locales de Seguridad Vial, con las disposiciones nacionales, para la complementariedad y concurrencia en la gestión.

4.2. ¿Qué es un Plan Local de Seguridad Vial?

Los Planes Locales de Seguridad Vial - PLSV, son instrumentos de planeación de la Seguridad Vial integral en los departamentos, distritos o municipios que involucran los aspectos técnicos de movilidad de los distintos actores viales, y de infraestructura vial de los sectores urbanos y rurales, de acuerdo con sus necesidades.

La formulación de los PLSV tiene el propósito de plantear las estrategias que cada administración departamental/distrital/municipal requiere para atender los principales ejes problemáticos en materia de Seguridad Vial. A partir de un diagnóstico sobre la movilidad y la Seguridad Vial, se analizan los índices de siniestralidad vial e identifican puntos críticos viales y los actores viales más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas)[13] para determinar acciones dirigidas a mitigar la afectación por la siniestralidad vial, que pueden incluir mesas de trabajo con sus comunidades y empresarios del transporte, talleres con autoridades de tránsito locales, acciones que por lo demás, implicarán compromisos colectivos entorno a la Seguridad Vial.

Estos planes, son la carta de navegación que orienta el actuar de los distintos actores viales y de las instituciones, de acuerdo con las necesidades, características, dinámicas y condiciones particulares de cada uno de los territorios, determinando acciones concretas y puntuales que resuelvan los problemas identificados, en un entorno cercano y más próximo a los ciudadanos, por lo que su construcción participativa, sin lugar a dudas, otorga mayores niveles de concertación, legitimidad y sostenibilidad.

Como complemento de lo anterior, a la hora de pensar en la elaboración del Plan Local de Seguridad Vial, es nece-

13 De acuerdo con el nuevo contexto internacional, se consideran vulnerables, no solo los mencionados, sino también los niños, niñas, mujeres, adultos mayores, personas en condición de discapacidad, entre otros.

sario tener en cuenta lo planteado en el parágrafo 1° del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, que menciona que el Plan Nacional de Seguridad Vial debe servir "como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales". Para proteger la vida e integridad de las personas en la vía, es necesario que las políticas locales y nacionales se armonicen, en la medida en que esa armonización genera condiciones más aptas para la implementación de políticas públicas más eficaces y eficientes. Esto quiere decir, que, la formulación de los planes debe incorporar los lineamientos técnicos, enfoques y líneas generales establecidos para el orden nacional, pero sobre la base de las particularidades territoriales.

En este contexto, el Decreto 1430 de 2022 ***"Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031"***, en su artículo 4, establece que:

ARTÍCULO 4. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente decreto.

Al respecto, la Ley 2251 de 2022 "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" busca orientar la formulación, implementación y evaluación de la política pública de Seguridad Vial con el enfoque de Sistema Seguro. Además de reiterar la necesidad de formular Planes Locales de Seguridad Vial, de manera armonizada con el Plan Nacional de Seguridad Vial, determina las entidades territoriales que se encuentran obligadas a formular un plan, indicando que las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país deberán formularlo, adoptarlo e implementarlo.

Además, esta Ley determina que, para las otras entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerá la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de los planes, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad (Ver Resolución 583 de 2023 expedida por la ANSV). Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, cualquier entidad territorial que lo identifique como necesario, podrá proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de Seguridad Vial.

Así, los Planes Locales de Seguridad Vial organizan la actuación de los actores en el territorio, garantizando los derechos humanos, la disminución de los siniestros viales y una mejor interacción de los territorios desde el punto de vista de la Seguridad Vial.



5 Armemos y gestionemos nuestro Plan de Seguridad Vial

A continuación, se desarrollará un paso a paso sugerido de las acciones que se deben adelantar a la hora de formular, implementar y hacer seguimiento de un Plan Local de Seguridad Vial. Sin embargo, es importante tener en cuenta previamente una serie de consideraciones generales sobre el proceso:

¿Para qué se hace?

Para definir una hoja de ruta que permita de manera organizada y articulada proponer e implementar acciones encaminadas a disminuir los índices de siniestralidad vial en los territorios, reconociendo sus particularidades y potenciando la participación de los distintos actores interesados.

¿Quiénes deben formular un Plan Local de Seguridad Vial?

De acuerdo con el artículo 14 de la Ley 2251 de 2022 "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": "Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país, deberán formular, adoptar e implementar sus Planes Locales de Seguridad Vial de manera obligatoria".

En el parágrafo 1 del citado artículo consta que, "Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de Seguridad Vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su Plan Local de Seguridad Vial."

En virtud de lo anterior, la Agencia Nacional de Seguridad Vial expidió la Resolución 583 de 2023, "Por la cual se reglamenta el parágrafo 1 del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022 y se dictan otras disposiciones" en la que consta la definición de los criterios que determinan la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de los Planes Locales de Seguridad Vial para entidades territoriales distintas a las entidades territoriales del orden departamental y a las ciudades capitales del país. En este punto, se recomienda a la entidad territorial, revisar anualmente estos criterios que publicará la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para conocer si se encuentra obligado o no.

En resumen, las entidades territoriales del orden departamental y las ciudades capitales, están obligadas a contar con un Plan Local de Seguridad Vial. Las entidades territoriales que cumplan con los criterios de la ANSV establecidos en la Resolución 583 de 2023 también están obligadas a formular, adoptar e implementar su Plan Local de Seguridad Vial. Para el caso de las demás entidades territoriales, podrán hacerlo si así lo desean, es decir, es facultativo.

¿Quiénes lo formulan?

Las entidades territoriales con sus equipos de trabajo, en conjunto con los Comités Locales de Seguridad Vial y los grupos de participación ciudadana por la vida en las vías, de los cuáles se hablará más adelante.

¿Quiénes lo aprueban?

El Comité Local de Seguridad Vial, analiza el documento y si lo encuentra conveniente, realiza observaciones. El acto administrativo es expedido por el gobernador o el alcalde según sea el caso.

¿Quiénes lo ejecutan?

Las entidades territoriales con sus equipos de trabajo y con el apoyo de las instancias de coordinación interinstitucional presentes en el territorio, como por ejemplo los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, Comités Locales de Seguridad Vial, entre otros. Ahora bien, es claro que el liderazgo en la implementación de un Plan Local de Seguridad Vial es de la administración municipal, distrital o departamental, pero también debemos tener en cuenta que dado que la Seguridad Vial presupone el ejercicio de la corresponsabilidad, para que lo dispuesto en el plan local se realice, es necesario contar con la participación y acción de toda la comunidad e institucionalidad de un territorio, por lo que es fundamental para el éxito de la herramienta de planeación, que la participación ciudadana se fomente y facilite en las diferentes fases del ciclo de política pública[14].

¿Quiénes lo monitorean?

El primer nivel de seguimiento y monitoreo se encuentra a cargo de la misma entidad territorial, como se verá más adelante. Ahora bien, los organismos de control (procuraduría, personerías, contralorías) también

14 Entenderemos el ciclo de política a partir de estos componentes: Identificación del problema, formulación de soluciones, toma de decisiones, implementación y evaluación, y términos de interrelación de estos, como lo presupone la propuesta de André Noël Roth (2006, André-Noel Roth Deubel. Políticas públicas: formulación, implementación y evaluación, tercera reimpresión, Bogotá, Ediciones Aurora).

realizan seguimiento a su ejecución, así como los mismos ciudadanos a través del control social y los organismos de control político como los concejos municipales y asambleas departamentales.

¿Cuál es la vigencia?

Se recomienda que los Planes Locales de Seguridad Vial tengan una vigencia de diez (10) años, con lo que se garantice la continuidad en esta política de la entidad territorial, más allá de los distintos gobiernos locales. Adicionalmente, se recomienda que cada dos (2) años se realice revisión del Plan Local de Seguridad Vial y contemplar así, si se requiere adelantar ajustes.

¿Cuál es la estructura de un Plan Local de Seguridad Vial?

El Plan Local de Seguridad Vial cuenta con dos tipos de documentos: Uno, el acto administrativo, mediante el cual se formaliza, y dos, un documento técnico de soporte, que contiene las especificaciones técnicas, que sirven de base para la formulación del plan. Como mínimo el documento técnico de soporte del Plan Local de Seguridad Vial debe contener los siguientes capítulos: i) Parte diagnóstica; ii) Parte estratégica – enfoques; iii) Proyectos y programas; iii) Plan de acción: Líneas estratégicas, metas e indicadores; iv) Plan de inversiones y v) Plan de seguimiento, evaluación y monitoreo. Para la elaboración del acto administrativo mediante el cual se adopta el PLSV por favor tener en cuenta las recomendaciones del Anexo 10 de este documento.

¿Qué aspectos generales se deben considerar para elaborar el Plan Local de Seguridad Vial?

Es necesario involucrar, con oportunidad y asertividad, la participación ciudadana en todas las fases de elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial, así mismo, definir acciones concretas e innovadoras que permitan atender la situación desde un punto de vista integral que involucre a todos los actores institucionales que tienen competencia o incidencia en el propósito de frenar los índices de siniestralidad vial en el territorio. De allí que la elaboración del diagnóstico debe contemplar un análisis juicioso y riguroso del asunto. No son menos importantes las siguientes fases tanto en la implementación como en el seguimiento, pues en la primera se materializa la acción pública y en la segunda se evalúan los resultados obtenidos.

5.1. Preparémonos – Fase de Alistamiento (15 días)

Pasos para la fase de alistamiento:

1. **Creación** del Comité Local de Seguridad Vial.
2. **Designación y conformación** del equipo responsable del plan.
3. **Mapeo** de actores e instancias colaborativas
4. **Constitución** del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías.
5. **Plan de trabajo y cronograma.**

¿Por qué hacerlo?

La fase de alistamiento permite organizar y preparar las condiciones requeridas para iniciar la formulación de los Planes Locales de Seguridad Vial. Del éxito de esta primera fase, depende que el desarrollo de cada acción aquí descrita culmine organizada y satisfactoriamente.

¿Qué haremos?

Además, de la creación del Comité Local de Seguridad Vial, la fase contempla acciones que van desde la identificación preliminar de las principales barreras en Seguridad Vial observadas en el territorio, pasando por la conformación del equipo que gestionará el plan, hasta determinar una propuesta de estructura del plan y los enfoques que serán utilizados para su formulación.

De esta manera, una de las acciones principales en esta fase, es la creación del Comité Local de Seguridad Vial, institucionalidad que se mencionó anteriormente cuando hablamos de instancias locales, en tanto esta se constituye en la primordial; a través de la cual se tramita la formulación, implementación y seguimiento del plan desde el punto de vista institucional, pero además es el espacio natural de articulación en donde confluyen los distintos análisis sectoriales.

El Comité Local de Seguridad Vial es el espacio donde se realiza una primera lectura del territorio; pues se determinan los principales problemas en Segu-

ridad Vial, con los que se pueden definir la ruta, así como los enfoques y líneas estratégicas. El comité local define la conformación del equipo responsable de formular el plan y, cuando este se apruebe, apoyará su implementación y articulará a los actores en torno al proceso.

De manera paralela a la estructuración del equipo, y luego de un mapeo y análisis de actores, se conformará un espacio que agrupe a los actores ciudadanos que se encuentren interesados en la Seguridad Vial dentro del territorio, estén estos organizados o no. Esta instancia, que, para efectos de referencia en esta guía, se denomina "Grupo de participación ciudadana por la vida en las vías", cumple un papel fundamental en tanto que es el eje de la construcción, implementación y seguimiento participativo del plan. Es desde aquí, donde se escuchan las voces de los diferentes actores, y donde se tramitan los consensos que deben quedar plasmados dentro del plan.

Ilustración 7. Organización para la formulación del plan



Fuente: ANSV, 2021

Finalmente, con base en esa primera lectura del territorio, se plantean en esta fase una propuesta de estructura del documento, así como los enfoques sobre los cuales girarán las acciones del plan.

Tenga en cuenta que...

Durante todas las fases de formulación del Plan Local de Seguridad Vial, es necesario tener una mirada integral que incorpore acciones en particular, orientadas a garantizar los enfoques mencionados arriba, es decir, Sistema Seguro, territorial, diferencial y de movilidad sostenible y segura para garantizar la protección de los grupos poblacionales más vulnerables.

5.1.1. Paso 1. Creación del Comité Local de Seguridad Vial

¿Qué es el Comité Local de Seguridad Vial? El Comité Local de Seguridad Vial es una instancia territorial que permite articular y aunar esfuerzos intersectoriales, públicos y privados de manera que, en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, se formule, adopte, implemente, y se haga seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial.

¿Por qué es importante? El Comité Local de Seguridad Vial es fundamental en el proceso de formulación, implementación y seguimiento de los Planes Locales de Seguridad Vial de cada territorio, porque asesora, coordina y articula a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la Seguridad Vial en el municipio o departamento, y apoya la toma de decisiones, la implementación y monitoreo del respectivo plan, como instancia de articulación interinstitucional.

¿Cuáles son sus principales características?

- Es una instancia de carácter permanente.
- Allí tienen asiento con voz y voto, el gobernador (a) o alcalde (sa) según sea el caso, o su delegado, el secretario (a) General y de Gobierno, el secretario (a) de Movilidad o de Tránsito, Secretario (a) de Infraestructura, Secretario (a) de Salud, secretario (a) de Educación, secretario (a) de Hacienda, jefe de la Unidad Ambiental, jefe Oficina de Gestión del Riesgo, jefe Oficina Asesora de Planeación, comandante de Bomberos, representante del Hospital, jefe seccional de la DITRA o su delegado o de los agentes o guardas del Organismo de Tránsito, los demás funcionarios del orden territorial que, de acuerdo con el criterio de la entidad territorial, tengan dentro de sus funciones lo relacionado a la Seguridad Vial del territorio. Además, podrán invitarse profesionales de la entidad territorial que lideran la formulación del Plan Local de Seguridad Vial.
- En las reuniones que se lleven a cabo podrán hacer uso de la palabra los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial, así como los invitados especiales cuando sean autorizados. En los temas que se sometan a votación únicamente tendrán voto los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial.
- Pueden invitar a otros actores que brinden información particular para profundizar los temas que se considere necesario.
- Realiza sesiones trimestrales. Sin embargo, podrán sesionar de manera extraordinaria cuando así se requiera, previa citación del secretario del comité.
- El gobernador (a), alcalde (sa) o su delegado, según sea el caso, es el responsable de la convocatoria, la agenda, el registro y socialización de las reuniones del comité. En resumen, lideran esta instancia.
- La asistencia a cada reunión tiene carácter obligatorio, proactivo y colaborativo, para cada uno de sus miembros.
- De cada reunión se levantará un acta que señalará fecha, hora, lugar, asistentes, aspectos tratados, acuerdos, compromisos y criterios de verificación, con aprobación de fecha y agenda para la siguiente reunión.

¿Qué acciones se deben adelantar para la creación del Comité Local de Seguridad Vial?

- La entidad territorial deberá realizar la convocatoria de las personas que conforman el Comité.
- Adelantar una primera reunión en la que se presenten los asistentes, y en la que se expliquen los objetivos del comité. Iniciar la reunión con la elaboración del plan de trabajo y del cronograma de esta instancia.
- Mediante un acto administrativo, formalizar la instalación del comité.
- Elaborar el plan de trabajo en donde establezca responsabilidades para cada uno de los miembros, los tiempos, productos y los mecanismos de seguimiento. **(Anexo 1. Formato plan de trabajo del Comité Local de Seguridad Vial).**

5.1.2. Paso 2. Designación y conformación del equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial:

El equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial, es el grupo de profesionales de la entidad territorial que dinamizará la elaboración de este plan. Se diferencia del Comité Local, porque éste último hace parte de los servidores públicos del departamento o del municipio.

¿Para qué? Para establecer un equipo que sea responsable de liderar la formulación del Plan Local de Seguridad Vial dentro de la administración local, que además, lidere, articule y adelante el proceso de manera estructurada.

¿Quién lo hace? El Comité Local de Seguridad Vial es el responsable de determinar y garantizar la conformación del equipo.

¿Cuál es el producto? Equipo definido por el alcalde (sa) o gobernador (a) y acta de sesión del Comité Local de Seguridad Vial, en donde se presenta este equipo.

¿Cuál es la función del equipo? Es responsabilidad del equipo liderar, coordinar y articular la formulación, implementación y seguimiento del plan.

¿Cuál es la estructura del equipo? Se recomienda que este equipo supla los roles que a continuación se presentan y con los que se debe contar para una formulación eficiente **(Ver anexo 2. Perfiles sugeridos para el equipo responsable de formular el PLSV):**

- **Rol de líder del equipo:** Será el responsable de garantizar la organización del equipo y la realización de cada una de las fases acá propuestas, en los tiempos definidos. Además, será el vocero del proceso ante la ANSV y ante el Comité Local de Seguridad Vial, en donde tendrá voz.
- **Rol para gestionar la Seguridad Vial:** Es el encargado de asesorar toda la formulación, implementación y seguimiento del plan, desde el punto de vista técnico, garantizando que cada una de las fases se cumpla de acuerdo

con los parámetros internacionales y nacionales que se encuentren vigentes a la fecha.

- **Rol en comportamiento humano:** Teniendo en cuenta que uno de los ejes principales del Enfoque de Sistema Seguro es el comportamiento humano, este perfil contribuirá con el desarrollo de los mecanismos necesarios para que este componente quede incorporado de manera correcta en el plan, con base en las necesidades identificadas en cada territorio.

- **Rol jurídico:** Garantizará el cumplimiento de las normas internacionales, nacionales y del territorio que sobre la materia se encuentren vigentes a la hora de formular el plan, así como de compilar esta normatividad y resolver las dudas jurídicas que surjan en el proceso.

- **Rol de apoyo financiero:** Su rol consiste básicamente en plantear y revisar el ámbito financiero del plan, con el que se garantiza la sostenibilidad de las acciones propuestas, las fuentes de recursos y en caso de ser necesario la gestión de estos.

- **Rol de apoyo en planeación territorial:** Desde el punto de vista técnico, su rol consiste en surtir los pasos de la planeación territorial, garantizando una visión del territorio integral que responda a las particularidades y dinámicas propias del lugar donde se está planeando.

- **Rol de apoyo en ingeniería:** Desde el punto de vista de la infraestructura, buscará que ese componente se inserte dentro de las líneas estratégicas. Además, asesorará su formulación y revisará su adecuada implementación.

- **Rol de apoyo social:** Se encargará de dinamizar la participación ciudadana y garantizar la articulación e inserción de los distintos actores y dinámicas sociales y económicas territoriales en este proceso de planeación.



Tenga en cuenta que...

- Aunque esta es una recomendación mínima de roles, de acuerdo con las necesidades territoriales, este equipo se puede ampliar a otros perfiles de expertos que aporten propositivamente a la formulación del plan, a través de la conformación de un equipo ampliado, que funcionará dependiendo de la aparición o identificación de temas específicos a tratar.

- Si la entidad territorial así lo dispone, una persona puede asumir uno o dos de estos roles.

- El Comité Local de Seguridad Vial determinará la conformación del equipo, pero la entidad territorial debe disponer de las personas que lo integran.

- Es deseable que el equipo tenga disposición exclusiva de tiempo para desarrollar cada actividad aquí mencionada.

- La formalización del equipo se realizará cuando sea presentado de manera oficial, por el gobernador (a) o su delegado (a), o el alcalde (sa) o su delegado (a) al Comité Local de Seguridad Vial, momento a partir del cual iniciarán sus funciones.

5.1.3. Paso 3. El mapeo de actores y la identificación de instancias colaborativas con el plan.

A través de este paso, se busca identificar a los actores e instancias colaborativas estratégicas presentes en el territorio que podrán hacer parte de la construcción e implementación participativa del plan, ya sea de forma permanente o de manera ocasional, de acuerdo con la necesidad.

¿Para qué? Para identificar los actores involucrados en el proceso de planeación y realizar el análisis de sus intereses, importancia e influencia dentro de este proceso.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Matriz de análisis de actores.

¿Por qué es importante? La identificación de actores es fundamental para todas las fases ya que permite de manera metódica, establecer los apoyos necesarios y los momentos en que deben participar, así como su poder de incidencia y movilización. Aquí es importante hacer un análisis especial a los actores vulnerables y si se encuentran organizados o no.

¿Qué actores se pueden encontrar en el territorio?

FABRICANTES Y COMERCIALIZADORES DE:	TALLERES	ASEGURADORAS	OTROS ACTORES DE LAS VÍAS
○ Motocicletas ○ Cascos ○ Elementos de protección personal ○ Concesionarios automotrices	○ Pequeños talleres ○ Talleres Especializados ○ Centros de Diagnóstico Automotor	○ Compañías ○ Consorcios de salud y aseguramiento ○ Aseguradoras de riesgos laborales ○ Aseguradoras SOAT ○ Entidades Promotoras de Salud – EPS e Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud – IPS.	○ Peatones ○ Ciclistas ○ Automovilistas ○ Transporte de carga y/o de pasajeros ○ Usurarios de vehículos ligeros (micromovilidad). ○ Usuarios de transporte escolar en el entorno rural ○ Prestadores y usuarios de todos los servicios de transporte. ○ Lideres juveniles y /o sociales ○ Deportistas y sus agremiaciones u organizaciones
ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL	ORGANIZACIONES EMPRESARIALES	MEDIOS DE COMUNICACIÓN	SISTEMA DE SALUD
○ Colectivos de usuarios ○ Voluntariado ○ Juntas de Acción Comunal ○ Consejos territoriales de planeación	○ Mensajería ○ Domiciliarios ○ Agrupaciones de uso de motocicleta o bicicleta para propósitos laborales ○ Empresas con un alto volumen de motociclistas o ciclistas entre sus trabajadores	○ Revistas especializadas ○ Prensa local ○ Medios audiovisuales ○ Emisoras radiales, comunitarias, locales o regionales	○ Emergencias médicas ○ Hospitales, clínicas y/o puestos de salud ○ Servicios de Rehabilitación ○ CRUE ○ Centros de atención Psicológica y de crisis

FORMADORES / EDUCADORES	GOBIERNO LOCAL Áreas encargadas de los siguientes temas:	ORGANISMOS REGULADORES Y POLICÍA	SECTOR PRIVADO Y ACADÉMICO
○ Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) ○ Asociaciones de padres de estudiantes de instituciones educativas ○ Centros de reconocimiento	○ Industria/ productividad ○ Tránsito y movilidad ○ Transporte ○ Salud ○ Infraestructura ○ Educación ○ Cultura ○ Planeación ○ Turismo ○ Desarrollo económico.	○ Policía ○ Agentes de tránsito ○ Reguladores de tránsito ○ Inspectores de trabajo ○ Fiscalía ○ Inspectores de policía ○ Fuerzas militares	○ Empresas de transporte ○ Comerciantes ○ Empresas que para el desarrollo de su actividad que empleen vehículos ○ Instituciones de educación superior ○ Centros de investigación ○ Agremiaciones del sector empresarial o productivo ○ ACOPI ○ Cámaras de comercio

Fuente: ANSV, 2021.

Una vez identificados los actores, revise aspectos tales como: como su interés en temas de Seguridad Vial, expectativa frente al proceso, potencialidades, debilidades, nivel de influencia y postura frente al plan. La propuesta de formato se anexa al presente documento. **(Anexo 3. Formato base de datos y matriz de análisis de actores)**

El resultado de este análisis permitirá reconocer las distintas miradas y posturas frente al tema en el territorio, revisar los principales aliados del proceso y garantizar un ejercicio de participación abierto y ordenado, a través del cual se garanticen los consensos necesarios para propiciar la sostenibilidad y legitimidad del plan.

5.1.4. Paso 4. Conformación del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías

¿Para qué? Para garantizar una amplia participación ciudadana mediante la incorporación de todos los actores sociales en el proceso de formulación del plan el cual, a su vez, permite conocer la percepción de los ciudadanos en torno al tema.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial, se encargará de promover la conformación de este grupo.

¿Cuál es el producto? Grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, conformado y activo.

¿Qué es el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías? Es un proceso de iniciativa ciudadana, autónomo que propende por ejercer el derecho a la participación ciudadana integrado por actores interesados y corresponsables de la Seguridad Vial, que procuran un cambio y la defensa de la vida en las vías.

¿Quiénes pueden integrar el grupo? Ciudadanos o representantes de grupos de peatones, ciclistas, otros medios de movilidad no motorizados, víctimas,

motociclistas, organismos de socorro, conductores de transporte público, particular y de carga, representantes de empresas de transporte regionales, representantes del sector asegurador, cámaras de comercio y agremiaciones del sector productivo, miembros de organismos no gubernamentales, fundaciones, entidades sin ánimo de lucro, academia, expertos, organismos de apoyo, entre otros. Es de aclarar que este grupo no hace parte de la institucionalidad pública y como se dijo con antelación tanto su conformación, como su funcionamiento son de iniciativa autónoma ciudadana.

¿Cuál es su objetivo? Tiene por objetivo apoyar la formulación del diagnóstico participativo, participar en la priorización de las líneas estratégicas del Plan Local de Seguridad Vial, coadyuvar en la gestión en términos de movilización social para el trámite de adopción del plan, y cuando este se adopte, apoyar su implementación y realizar el seguimiento al mismo desde la perspectiva de la participación ciudadana.

¿Por qué es importante? El grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, es fundamental porque la política pública de Seguridad Vial y en específico el Plan Local de Seguridad Vial, es una política que trasciende los periodos de gobierno, lo que hace que sea necesario tener un soporte ciudadano y social que movilice entre periodos de mandatarios, su ejecución y seguimiento. Esto quiere decir que, los Planes Locales de Seguridad Vial ,no son propiedad de un gobierno, deben ser parte de los soportes de desarrollo y planificación de un municipio, distrito o departamento.

El seguimiento de estos planes permitirá la modificación y ajuste que desde el punto de vista técnico se pueden identificar en su implementación. En este contexto, la conformación de este grupo permite adelantar procesos más robustos de seguimiento y, sobre todo, políticas de largo plazo que generen verdaderos cambios.

De igual manera, en términos culturales y comportamentales, se busca que estas iniciativas autónomas permitan crear arraigos culturales que generen los cambios comportamentales y, con ello, contribuyan a la reducción de muertes y lesionados graves por causa de siniestros viales.

¿Cuáles son sus características?

- Se recomienda que sea un espacio autónomo el cual define su propio funcionamiento y reglamentación.

- Se recomienda que, para conformar este grupo, sean máximo diez (10) personas, y donde se busca que dichos integrantes tengan cierto nivel de representatividad de sectores del transporte o de actores viales. Si el número de inscritos no supera las diez (10) personas, estas serán las que conformarán los grupos de participación ciudadana. En aquellos casos en los que los inscritos superen este número, se recomienda realizar una selección que garantice cierta representatividad. Para ello, se recomienda realizar una votación mediante la cual se elija a los integrantes que harán parte del grupo de participación ciudadana.

- Se recomienda que la representatividad de actores incluya a los actores más vulnerables en las vías.

- Se recomienda que en la representatividad de los distintos actores, se incluya a aquellos actores más vulnerables en las vías.

- Se sugiere que, el periodo en el que participan los representantes del grupo de participación ciudadana, sea de tres (3) años.

- Son autónomos de los gobiernos locales, pero se articulan con ellos y sostienen un constante diálogo en pro del bienestar de los ciudadanos.

- La acción del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, contine la suficiente información en cuanto al desarrollo y competencias de la política pública, al tiempo que concentran sus esfuerzos en el bienestar de la ciudadanía en lo relacionado con la Seguridad Vial

- Los miembros del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías podrán ser invitados a las sesiones del Comité Local de Seguridad Vial.

- Se recomienda, que con el propósito de afianzar consensos, se adelante un acto simbólico, mediante la firma de un *"Pacto por la Seguridad Vial"*, renovable durante cada administración local, entre la institucionalidad pública, privada y social del territorio.

¿Qué actividades se adelantan para la constitución del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías?

- Realizar una amplia convocatoria pública a través de diferentes medios y estrategias que permita la inscripción de un número considerable de personas las cuales se representen a sí mismas o algún colectivo social.

- Formalizar la constitución de este grupo, para lo cual se elaborará un acta de conformación firmada por todos los delegados, y se realizará presentación formal ante el comité. **(Anexo 4. Formato acta de conformación del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías).**

5.1.5. Paso 5. El plan de trabajo y el cronograma.

La formulación y trámite de aprobación del Plan Local de Seguridad Vial (ya sea departamental, distrital o municipal), amerita la elaboración de un plan de trabajo y su respectivo cronograma para determinar cada una de las acciones que se deben desarrollar y los tiempos de ejecución. Es decir, este plan de trabajo debe contemplar el desarrollo de acciones que permitan avanzar en la formulación y el trámite que sea requerido hasta la aprobación final del Plan Local de Seguridad Vial.

¿Para qué? Para planear con debida anticipación, las acciones requeridas en el proceso de formulación, implementación y seguimiento del plan, definiendo tiempos.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV elaborará el plan de trabajo y el cronograma, que aprobará el Comité Local de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Plan de trabajo y cronograma aprobados.

El presente documento incorpora como anexo un formato de plan de trabajo y cronograma **(Anexo 5. Formato de plan de trabajo y cronograma para la elaboración del plan).**



Para tener en cuenta...

En este punto se recomienda detallar minuciosamente y de manera clara y concisa, cada una de las actividades que son necesarias adelantar para llevar a cabo la formulación del PLSV. Además, es importante ser realistas a la hora de plantear los tiempos de ejecución y determinar de manera clara los responsables de cada actividad y los recursos necesarios para su cumplimiento

El cronograma de acciones se propone a corto plazo y de manera flexible, con lo que será posible realizar los ajustes necesarios de manera periódica. No obstante, los cortes de control, deberán ser definidos por el comité, quienes podrán ir verificando el cumplimiento de las acciones conforme al plazo propuesto.

5.1.6. Paso 6: Propuesta estructura del plan y enfoques.

El equipo responsable del PLSV define la propuesta de contenido de su plan, así como los enfoques a desarrollar de acuerdo con las necesidades identificadas y lo somete a discusión en el Comité Local de Seguridad Vial.

¿Para qué? Para determinar de manera preliminar, las grandes apuestas que la entidad territorial va a establecer a la hora de formular su PLSV desde el punto de vista de los contenidos y los enfoques. En relación con los enfoques, es necesario revisar la posibilidad de incorporar los enfoques planteados en la presente guía, y se recomienda hacer un especial énfasis en el enfoque diferencial y en todos aquellos enfoques que propendan por la garantía de derechos de los actores vulnerables.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV, diseña la propuesta de estructura del plan y los enfoques que serán presentados al Comité de Seguridad Vial, para su respectiva aprobación.

¿Cuál es el producto? Documento propuesta estructura del plan y enfoques.

Para elaborar la propuesta del plan y desarrollar los enfoques, se deben considerar las directrices nacionales y los planteamientos identificados en las discusiones del comité, del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, y la incorporación de enfoques que atiendan a los actores vulnerables.

¿Cuáles son los contenidos de la propuesta general del plan?

- Parte diagnóstica.
- Parte estratégica – enfoques.
- Proyectos y programas.
- Plan de acción: Líneas estratégicas, metas e indicadores.

- Plan de inversiones.
- Plan de seguimiento, evaluación y monitoreo.

5.2. Observemos, analicemos y diagnostiquemos - Fase de análisis situacional de la Seguridad Vial con referencia al Sistema Seguro - Diagnóstico (1 mes).

Pasos para la fase de diagnóstico

1. **Definición de insumos** para la identificación y priorización de necesidades territoriales
2. **Análisis inicial y construcción propuesta de diagnóstico,** objetivos, alcance y líneas estratégicas
3. **Analisis** con proceso participativo
4. **Versión definitiva**
5. **Oservaciones y aprobación** por parte del comité

¿Qué es el diagnóstico?

El diagnóstico consiste en la recopilación y análisis de la información relevante que da cuenta de la situación en la que se encuentra la entidad territorial en materia de Seguridad Vial, así como en la descripción de las oportunidades y retos que tienen el gobierno local y los ciudadanos.

"Sin un adecuado diagnóstico, la planeación corre el riesgo de llevar a cabo intervenciones dispersas y descoordinadas, con bajos impactos en el bienestar del territorio. Además, si no se tienen en cuenta las restricciones de competencias, recursos y capacidades de la administración, puede apuntarse a objetivos que estén por fuera de su alcance, conduciendo a resultados poco alentadores para el gobierno (...) Un buen diagnóstico permite describir con precisión las situaciones positivas y negativas que se presentan, centrando su análisis en los diferentes problemas, causas y consecuencias que inciden en el proceso de desarrollo." (Departamento Nacional de Planeación. Kit de planeación territorial en https://portalterritorial.dnp.gov.co/kpt/).

A su vez, es importante considerar lo establecido en el Decreto 1430 de 2022, mediante el cual se aprueba el PNSV 202 – 2031, que en el parágrafo del artículo 4 menciona: "Cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones particulares de su territorio."

¿Por qué es importante el diagnóstico?

La elaboración del diagnóstico es un paso fundamental, en tanto permite conocer la situación de la Seguridad Vial en el territorio revisando tanto los aspectos positivos como los negativos. Se convierte en una herramienta importante pues brinda los insumos necesarios para el proceso de toma de decisiones y, por ende, para la definición de las rutas de acción que sean acordes y pertinentes con la situación identificada. Este acercamiento con la realidad es esencial para el desarrollo de las siguientes fases, ya que de ello depende el desarrollo de medidas adecuadas y acordes con las particularidades del territorio.

Este acercamiento con la realidad nos lleva a plantear la importancia de recoger las visiones del problema, por lo que es vital recoger las miradas y planteamientos de la comunidad en el proceso, pues permite validar los planteamientos identificados al elaborar el diagnóstico. Ese componente de participación, en la construcción del diagnóstico, es lo que en buena medida permite la apropiación del plan en el territorio donde va a ser implementado, así como identificar las necesidades de todos los actores viales, en especial los más vulnerables. La formulación de un diagnóstico participativo nos permite:

- Conocer las percepciones de los ciudadanos acerca de los problemas incluidos en el diagnóstico.
- Involucrar a la comunidad en la definición de las rutas de acción posibles que generen relaciones de corresponsabilidad.
- Recopilar las visiones particulares de distintos actores viales.
- Ajustar el diagnóstico con los insumos de la comunidad (Departamento Nacional de Planeación. Kit de planeación territorial.)
- Determinar la identidad de los actores con las problemáticas y soluciones de la Seguridad Vial.
- Incluir las dinámicas de política pública en las agendas de los diferentes actores.
- Brindar arraigo del plan dentro de la comunidad.

De esta manera, los análisis obtenidos a partir de la lectura del territorio, se recomienda que se realicen sobre la base de las fuentes institucionales y que incorpore los planteamientos ciudadanos. Estas dos fuentes son complementarias y permiten abordar y definir las líneas estratégicas sobre las cuales se formulará el Plan Local de Seguridad Vial. Estas líneas, son las grandes apuestas que tiene el territorio para resolver los problemas identificados en el diagnóstico.

¿Qué aspectos se deben abordar en el diagnóstico?

- Análisis territoriales: En relación con el estado de las vías, la infraestructura para la Seguridad Vial (señalización, cámaras, etc.), el ordenamiento territorial y sus características de desarrollo urbano rural, análisis ambiental y contexto social y económico del territorio.
- Análisis de actores vulnerables del territorio.
- Caracterización de la siniestralidad vial.
- Articulación con el sistema de planificación territorial, es decir, cómo se coordinan las acciones en materia de Seguridad Vial, previstas en otros instrumentos de planeación como, por ejemplo, el Plan de Desarrollo o el Plan de Ordenamiento Territorial, con las metas del Plan Local de Seguridad Vial.
- Estructura institucional para la Seguridad Vial: Instancias, áreas de la entidad territorial involucradas, espacios, recursos humanos y financieros, entre otros.

5.2.1. Paso 1. Definición, recolección y análisis de insumos primarios y secundarios para la identificación y priorización de necesidades territoriales.

En este paso se realiza el inventario de insumos y recursos con los que cuenta el territorio a nivel de información y de capacidad institucional, para posteriormente avanzar en la identificación de necesidades territoriales, como paso necesario para hacer una lectura inicial del territorio; al tiempo que delimita una primera versión de los problemas estratégicos que se puedan dar con respecto a la Seguridad Vial.

¿Para qué? Para determinar los principales problemas y condiciones del nivel territorial en materia de Seguridad Vial, así como el análisis de los actores vulnerables, a partir de la recolección y análisis de información.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del plan y el Comité de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Documento estado del arte, y matriz de identificación y priorización de necesidades territoriales **(Anexo 6).**

¿Cómo hacerlo? Revisar las cifras disponibles en el territorio. En esta fase inicia la recopilación de las fuentes secundarias, que más adelante serán presentadas en detalle para la realización del diagnóstico. A continuación, una lista de posibles fuentes o información a consultar:

- Instrumentos de planeación, medidas, acciones y/o documentos técnicos sobre la Seguridad Vial existentes.
- Normatividad en materia de Seguridad Vial tanto a nivel internacional, nacional y territorial.
- Documentos previos como diagnósticos de Seguridad Vial, cifras de siniestralidad de los últimos seis años, encuestas, Planes de Movilidad, puntos,

tramos y áreas críticas de siniestralidad vial identificadas por la entidad territorial o por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), u otros estudios o investigaciones realizadas en la entidad territorial.

- Información secundaria de cada entidad territorial que sea necesaria para el proceso. Algunos portales de información que pueden ser útiles se mencionan a continuación:
  - https://portalterritorial.dnp.gov.co/
  - https://terridata.dnp.gov.co/
  - https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema
  - https://www.datos.gov.co/
  - https://ansv.gov.co/observatorio/
- Caracterización institucional del municipio en relación con la gestión de la Seguridad Vial, como la existencia del Organismo de Tránsito y de Cuerpos de Control (# de agentes de tránsito o reguladores de tránsito), y la identificación de convenios para el control en vía con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional -DITRA con la entidad territorial, instancias, áreas de la entidad territorial involucradas, espacios, recursos humanos y financieros entre otros.
- Caracterización de la red e infraestructura vial del municipio (según disponibilidad de información).
- Caracterización de los viajes y la distribución modal (según disponibilidad de información).
- Análisis del crecimiento del parque automotor (incluyendo automóviles y motocicletas) en el territorio de 5 a 10 años.
- Identificación de las dinámicas económicas y sociales en el territorio, asociadas al uso de vehículos; incluidos las bicicletas y motocicletas (de acuerdo con la información disponible) y el análisis de su relación e incidencia en la siniestralidad.
- Caracterización particular de la morbimortalidad vial, desagregada por actor vial (haciendo énfasis en la participación de peatones, ciclistas y motociclistas), y otros aspectos como la caracterización etaria.
- Información contravencional del tránsito respecto a la cantidad de procesos contravencionales que han cerrado su ciclo.
- Análisis cuantitativo de causas probables de muerte por actor vial.
- Matriz de colisión – Observatorio Nacional de Seguridad Vial[15].

15 La matriz de colisión es un instrumento que describe información vinculada con los diferentes actores viales (motociclistas, conductores, peatones, entre otros) y accidentalidad del país, distribuido en forma gráfica y que le permite, además, realizar algunos filtros para obtener información con mayor detalle. Esta matriz se encuentra disponible en el siguiente link: **https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/matriz-de-colision.**

- Plan de Desarrollo Territorial.

- Plan básico, esquema o Plan de Ordenamiento Territorial y en las áreas metropolitanas Plan de Ordenamiento territorial Metropolitano

- Planes de salud, educación, infraestructura y otros planes sectoriales que puedan tener relación con la movilidad.

- Identificación de la incidencia del atropellamiento de fauna silvestre en la Guía para entender y diagnosticar el impacto del atropellamiento de fauna silvestre en Colombia disponible en: https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10217/gobierno-nacional-lanza-guia-para-entender-y-diagnosticar-el-impacto-del-atropellamiento-de-fauna-silvestre-en-colombia/

- Guía para la implementación de la estrategia de movilidad segura, saludable y sostenible. Disponible en: https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/SA/cartilla-movilidad-sss.pdf

- Resolución 20203040015885 de 2020 expedida por el Ministerio de Transporte *"Por la cual se reglamentan los planes de movilidad sostenible y segura para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones"*.

- Documentos sobre la estrategia nacional de movilidad activa https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10751/movilidad-activa/

En este paso es importante recoger las cifras presentadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (disponibles para consulta en el siguiente link: https://ansv.gov.co/es/observatorio) y si la entidad territorial tiene un observatorio propio, consultar y apoyarse en el, para la identificación de las fuentes, la organización de éstas y la selección de los datos relevantes que se utilizarán para el diagnóstico.

Además, se debe incluir el análisis de todos los planes, programas y acciones presentes en el territorio, ya sea que estén implementados o no. La pregunta sobre la pertinencia de qué incluir en ese inventario de insumos debe responder a si el plan, programa o documento aborda directamente algún aspecto de la movilidad o de la Seguridad Vial, o si puede influir en ella de manera indirecta

A partir del inventario de información, se recomienda elaborar un documento del estado del arte en donde describa todas las cifras, datos e información que considere relevante para el diagnóstico, así como las fuentes de información.

Luego de identificar los insumos generales del diagnóstico, ordenar la información recopilada para facilitar su análisis. Para ello, se recomienda que esta información se organice para cada uno de los componentes del enfoque de Sistema Seguro (vehículos, velocidades, infraestructura, comportamiento, cumplimiento de normas, atención integral a víctimas, gobernanza y gestión del conocimiento) en la "Matriz de identificación de necesidades territoriales". (Anexo 6. Matriz de identificación y priorización de necesidades territoriales). Es posible que no se encuentre información para cada componente, sin embargo, este paso es muy importante para organizar los análisis que se desarrollarán en el documento de diagnóstico.

Tenga en cuenta...

El área de infraestructura vial segura busca proteger la vida en las fases de diseño, construcción, mejoramiento y operación de esta, por medio de diversas acciones, por tal motivo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha puesto en disposición de la ciudadanía, los profesionales del gremio y la academia diversos recursos para tal fin, los cuales contienen información valiosa para la formulación del plan, a continuación una lista de recursos disponibles para la consulta:

- **Metodología para el diseño de zonas laterales:** Metodología para el diseño de zonas laterales | ANSV
- **Metodología para el diseño, selección e instalación de sistemas de contención vehicular:** Metodología para el diseño, selección e instalación de sistemas de contención vehicular | ANSV
- **Orientaciones de Seguridad Vial para los pasos peatonales en Colombia:** Orientaciones de Seguridad Vial para los pasos peatonales en Colombia | ANSV
- **Guía para la conformación y actualización de inventarios de señalización vial:** https://acrobat.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:b2ad6ce1-d409-4ce8-80d2-6f36894efe61
- **Metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de Seguridad Vial para Colombia:** Metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de Seguridad Vial para Colombia | ANSV
- **Cartilla cámara salvavidas:** https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Atencion_ciudadano/tramites_y_servicios/camaras/21.11.25-DISENO-CARTILLA-CAMARAS-SALVAVIDAS.pdf

5.2.2. Paso 2. Análisis inicial y construcción de la propuesta de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan.

En este paso se debe realizar el análisis inicial del estado de la Seguridad Vial en el territorio, determinar los problemas y plantear los contenidos mínimos del diagnóstico e iniciar de manera preliminar el planteamiento de los objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan, tomando como insumo la matriz de identificación y priorización de necesidades territoriales.

¿Para qué? Con base en el análisis de la información del punto anterior, realizar planteamientos iniciales.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV.

¿Cuál es el producto? Documento diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas en su versión preliminar.

¿Qué actividades se deben de adelantar?

- Realizar la lectura y análisis de la información compilada en la matriz de identificación y priorización de necesidades territoriales. Haga un especial énfasis en los actores vulnerables. .

- Determinar las líneas estratégicas realizando la priorización de temas a partir del resultado de dicho análisis.

- Definir los problemas de cada línea. Para ello, es necesario delimitar correctamente los problemas, identificando el alcance, la población o aspecto afectados y, de ser necesario, su localización en el territorio. En este punto, se deben responder las preguntas tales como: ¿Cuáles son las situaciones negativas que podrían convertirse en problemas claves para analizar? ¿Por qué exactamente eso es un problema? ¿Qué grupo poblacional se ve afectado por cada uno de los problemas? ¿Dónde se presenta el problema en el territorio? (Departamento Nacional de Planeación. Kit de planeación territorial.)

- Identificar las causas y consecuencias de cada problema planteado para establecer la relación causa – efecto de cada uno y de esta manera establecer la cadena de valor de forma clara. De esta manera, las causas permiten establecer las situaciones negativas que generan el problema y las consecuencias, lo que nos refiere a su magnitud. Por su parte, "la cadena de valor es la relación secuencial y lógica entre insumos, actividades, productos y resultados en la que se añade valor a lo largo del proceso..." (Departamento Nacional de Planeación, 2019). Para llevar a cabo esta actividad, se pueden utilizar metodologías como el "árbol de problemas" o "diagrama de Ishikawa".

- Revisar la situación financiera de la entidad territorial para la implementación del plan, con el propósito de conocer la situación fiscal de la que dependerá la materialización de las acciones propuestas.

- Elaborar la síntesis de la situación actual del territorio y establezca unos objetivos, alcance y líneas estratégicas de manera preliminar, pues este será el insumo para el proceso participativo.



Para ello tenga en cuenta que:

- El diagnóstico debe permitir el análisis de la información con la que sea posible conocer las dinámicas de movilidad y Seguridad Vial de la Entidad Territorial, las dinámicas de comportamiento de los actores viales de acuerdo con las características socioeconómicas y demográficas de esta y particularmente las necesidades que presentan peatones, ciclistas y motociclistas en cada territorio, como actores vulnerables.

- Dependiendo de estos resultados se plantean los objetivos y metas territoriales, que deben responder a los problemas identificados y que permitirán orientar la gestión hacia resultados concretos y medibles.

- El alcance del plan hace referencia a las competencias que el nivel territorial tiene en materia de Seguridad Vial.

- Las líneas estratégicas se encuentran asociadas con aquellas temáticas con las que se busca cumplir los objetivos planteados. Estas líneas deben estar armonizadas con las planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial vi-

gente, pero deben responder a las apuestas estratégicas que considere la entidad territorial y que solucionen las problemáticas identificadas.

- Dentro del diagnóstico, de ser posible, es fundamental incluir un diagnóstico espacial de siniestralidad vial, que permita identificar puntos, tramos y áreas críticas.

- La presente guía incluye dentro de sus anexos una serie de rutas especializadas **(anexos 13 al 24)** que le pueden orientar sobre como incorporar en el diagnóstico y las demás fases, las ocho (8) áreas de acción del Enfoque de Sistema Seguro (velocidades, vehículos, infraestructura, cumplimiento de normas, comportamientos seguros, atención a víctimas, gobernanza, gestión del conocimiento). Además, se presentan otras rutas especializadas en temas estratégicos como género, atropellamiento de fauna, Seguridad Vial laboral y movilidad activa.

5.2.3. Paso 3. Análisis y ajuste del diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas, con proceso participativo.

El equipo de trabajo socializa la propuesta de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas con el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías quienes a su vez fortalecen esta propuesta preliminar.

¿Para qué? Enriquecer el diagnóstico y los planteamientos preliminares con las miradas ciudadanas, desde un punto de vista de construcción colectiva.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV y el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías.

¿Cuál es el producto?

- Documento diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas alimentado con los resultados del ejercicio de participación ciudadana, complementado con las acciones, metas, indicadores y mecanismos de seguimiento. Es decir, se entrega una versión preliminar del PLSV.

- Informe detallado del ejercicio de participación. **Anexo 7. Matriz de "Resultados del ejercicio de participación ciudadana."**

El ejercicio participativo, se concentra en el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, sin que esto implique que no se pueda ampliar la discusión participativa a otros actores e instancias de participación presentes en el territorio.

¿Cómo hacerlo?

- Realizar talleres de discusión, no más de tres, para explicar al grupo de participación ciudadana por la vida en las vías y los otros actores sociales que se consideren pertinentes incluir, los problemas identificados en cada línea estratégica, sus causas y consecuencias, así como aquellos aspectos favorables identificados en el documento de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas.

- Consolidar y analizar la información de los talleres en la matriz: **Anexo 7. Matriz de "Resultados del ejercicio de participación ciudadana".**

Este formato además de consolidar la información, le permite determinar cuáles de las propuestas ciudadanas serán incluidas en el documento preliminar.

- Adelantar una reunión con los ciudadanos participantes en los talleres en la que retroalimente las propuestas ciudadanas que serán incluidas en el plan, con el propósito de no desanimar a la comunidad en su proceso participativo.

- Elaborar un informe detallado de los procesos de participación, las conclusiones de este y la identificación de conductas a seguir con las propuestas ciudadanas recibidas o recolectadas.

- Ajustar la versión preliminar del diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas con los resultados del proceso de participación e incluya las propuestas ciudadanas viables para adelantar en el marco de la implementación del plan.



Además se recomienda:

- Al momento de exponer los problemas, sus causas y consecuencias, el equipo puede facilitar el proceso utilizando la metodología de árbol de problema, diagrama de Ishikawa u otras ayudas metodológicas para la identificación de problemas.

- Además, se debe desarrollar una metodología como lluvia de ideas, que permita plantear las líneas estratégicas, así como las acciones que se proponen para resolver los problemas identificados.

- Cada encuentro o reunión debe contar con la participación de un miembro del equipo responsable del PLSV, quien cumplirá la labor de moderación y sistematización del proceso.

  "El éxito de estas sesiones dependerá de tener claridad tanto de las condiciones del evento (lugar dónde realizarlo, materiales, ayudas audiovisuales) como en la metodología que asegure la efectiva participación de la comunidad, por lo que es necesario programar con anticipación el evento para que los asistentes cuenten con tiempo suficiente para confirmar su asistencia". (Departamento Nacional de Planeación. Kit de planeación territorial.)

5.2.4. Paso 4. Versión definitiva de diagnóstico, objetivos, alcance y líneas estratégicas del plan.

Según los resultados de los ejercicios de participación ciudadana, se hacen ajustes y se emite el borrador del Plan Local de Seguridad Vial, que se presenta al Comité Local de Seguridad Vial, para su conocimiento. Tras revisar el documento del plan en su versión final de los capítulos construidos hasta ahora, el Comité Local de Seguridad Vial analiza y presenta observaciones para continuar con las fases siguientes. Se busca que el comité realice una retroalimentación propositiva del documento para su respectivo ajuste.

Con las observaciones del comité, el equipo responsable del PLSV realiza los ajustes respectivos.



¿Para qué? Para poner en conocimiento del Comité Local de Seguridad Vial, la versión inicial del Plan Departamental o Local de Seguridad Vial, el cual ha sido construido de manera concertada.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV y el Comité de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Versión inicial del Plan Local de Seguridad Vial socializado con el Comité Local de Seguridad Vial. Actas y evidencias de los escenarios de diálogo con el comité.

Para la presentación del documento al comité, se recomienda enviar el documento de manera previa al Comité Local de Seguridad Vial y en una sesión de trabajo realizar lo siguiente:

- Presentar la metodología utilizada y la descripción del proceso desarrollado para alcanzar los resultados hasta ahora obtenidos.

- Escuchar las observaciones de los miembros del comité frente al documento, las cuales serán recogidas por el equipo responsable del PLSV. Es posible que se requiera más de una sesión para adelantar este paso, sin embargo, es clave determinar tiempos concretos. Además de las sesiones que se adelanten, los miembros del comité pueden realizar sus observaciones de manera escrita.

Tenga en cuenta que...

- El equipo responsable de la política incorporará las recomendaciones del comité y deberá entregarlo de nuevo para su conocimiento. Dicha incorporación se debe realizar en un tiempo prudencial.

- Este paso se realiza para incluir al comité en todas las fases de formulación del plan y no solo en la presentación final del documento.

- La aprobación de esta parte del plan se realiza en una sesión del comité para lo cual el acta debe detallar dicho proceso de legitimación.

5.3. Propongamos - Fase de formulación (1 mes)

Pasos para la fase de formulación

1. **Definición** de acciones, metas y tiempos
2. **Definición de indicadores**
3. **Definición de costos** y fuentes de financiación
4. **Definición del modelo** de seguimiento y evaluación
5. **Consolidación** del documento técnico de soporte
6. **Presentación, aprobación y adopción del plan**
7. **Socialización** y divulgación del plan

La fase de formulación del Plan Local de Seguridad Vial – PLSV, parte del diagnóstico elaborado, ya que implica la selección de las alternativas de solución a los problemas identificados, así como la decisión sobre el plan de acción, el cual incluye las acciones, metas, indicadores y tiempos de ejecución. Además, durante esta fase se busca determinar las fuentes de financiación para el cumplimiento de los objetivos, así como la definición del esquema de seguimiento y monitoreo.

Se propone que esta fase se desarrolle a partir de un modelo de gestión orientado a resultados que describa de manera concreta, lo que se busca alcanzar dentro de cada una de las líneas estratégicas para las cuales se realizó el diagnóstico. Los productos finales de esta fase son el documento técnico de soporte y el borrador de acto administrativo a través del cual se adopta el plan.



Recuerde...

Esta fase debe recoger los insumos del ejercicio de participación realizado en la fase previa, pues, a partir del mismo, los ciudadanos plantearon alternativas de acción. Además, cabe destacar el concepto de cadena de valor, en tanto se debe garantizar la secuencia lógica entre el diagnóstico, objetivos, líneas estratégicas, metas, actividades e indicadores, así como los resultados obtenidos según impacto y valor público generado en la ciudadanía y con el cumplimiento de los objetivos propuestos.

5.3.1. Paso 1. Definición de acciones, metas y tiempos.

En vista de los resultados del diagnóstico, las líneas estratégicas, los enfoques y los insumos identificados y los obtenidos con el ejercicio de participación ciudadana, se plantean las acciones, metas y tiempos necesarios para la implementación del plan.

¿Para qué? Determinar las acciones que se llevarán a cabo para mejorar la situación de Seguridad Vial en el territorio, así como las metas y tiempos de ejecución.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PSV y el Comité de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Plan estratégico con acciones, metas y tiempos, que debe estar incluido en el documento técnico de soporte.

¿Cómo hacerlo?

- Revisar los resultados obtenidos en el diagnóstico tanto en la información recogida a partir de las fuentes secundarias como en los resultados del ejercicio de participación. Además, considere los objetivos, alcance y líneas estratégicas planteadas de manera inicial, así como el análisis de actores vulnerables del territorio.

- En relación con los resultados del ejercicio de participación, revisar la matriz de "Resultados del ejercicio de participación ciudadana" **(Anexo 7)**, organizar las acciones allí propuestas por línea estratégica y analizar su viabilidad.

- Una vez revisadas y organizadas tanto las acciones de los resultados del ejercicio de participación, así como, el análisis de fuentes secundarias determinar las actividades que incluirá en el formato de plan estratégico del Plan Local de Seguridad Vial **(Anexo 8. Formato plan estratégico del PLSV)**, el cual se encuentra organizado por líneas estratégicas.

- Determinar si todas las líneas estratégicas tienen una o varias acciones a desarrollar. Priorizar las acciones que tengan un mayor impacto.

- Luego de la definición de las acciones, plantear una meta y un tiempo de ejecución a cada una de ellas e incluir en el formato de plan estratégico del Plan Local de Seguridad Vial.

¿Qué debo tener en cuenta?

- Las acciones deben responder a los problemas identificados, de manera clara, concreta e integral, es recomendable que tengan un impacto importante y que optimicen los recursos disponibles. Estas acciones deben pensarse de manera transversal y deben estar orientadas hacia la disminución de la frecuencia y severidad de la siniestralidad vial, con énfasis en la protección de peatones, ciclistas y motociclistas, así como de los actores vulnerables por variables sociales y físicas como niños y niñas, jóvenes, adultos mayores, personas con discapacidad, entre otros.

- Sobre las metas, vale la pena indicar que se trata de la situación que se quiere alcanzar con las acciones definidas, es decir, responde a la pregunta ¿qué se quiere lograr?, de alguna manera, la meta es la cuantificación de

los objetivos propuestos. Debe ser muy concreta y medible. Es importante indagar por un valor de línea de base, para cada una de las metas definidas, ya que este será el insumo para el paso de formulación de indicadores.

- Las metas deben tener plazos de cumplimiento determinados. Estos plazos pueden ser de corto, mediano y largo plazo. Además, algunas metas se desarrollan de manera permanente en el tiempo. Se sugiere una formulación del plan por un periodo prolongado (10 años), teniendo en cuenta las necesidades territoriales y que contemple unos tiempos realistas a la hora de cumplirlos. Así mismo, es importante adelantar revisiones periódicas, que eventualmente pueden dar lugar a ajustes, pero que en todo caso no deben superar los dos años.

- Las acciones y metas acá planteadas deben articularse con las apuestas del plan de desarrollo territorial, no obstante, se sugiere tener en cuenta el horizonte del plan y proponer revisiones periódicas que permitan realizar los ajustes necesarios. Así mismo, tener en cuenta otros procesos de planificación a nivel territorial y sectorial, como Planes de Ordenamiento Territorial, municipal, departamental, metropolitano, planes de salud, planes del sector educativo, planes de infraestructura, planes viales, planes maestros de transporte y movilidad, entre otros; que involucren a la entidad territorial y que puedan tener incidencia o relación con la Seguridad Vial.

5.3.2. Paso 2. Definición de indicadores.

Con la definición de acciones y metas, se inicia la formulación de los indicadores.

¿Para qué? Tener insumos que permitan medir la gestión de los PLSV y su impacto en los territorios.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV y el Comité Local de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Plan estratégico del Plan Local de Seguridad Vial con indicadores construidos, información que debe estar incluida en el documento técnico de soporte.

¿Qué es un indicador?

"Un indicador es una expresión cuantitativa observable y verificable que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad. Esto se logra a través de la medición de una variable o una relación entre variables". (Departamento Nacional de Planeación).

¿Para qué sirven?

Los indicadores facilitan el seguimiento del plan y la toma de decisiones para mejorar la intervención pública.

¿Qué actividades debo adelantar? (Departamento Nacional de Planeación, 2009):

- Identificar la meta que se quiere medir/ cuantificar.

- Definir la tipología del indicador. Existen tres tipos de indicadores: i) Indicadores de gestión: miden insumos y actividades, que son los primeros eslabones de la cadena de valor; ii) Indicadores de producto: miden bienes y servicios entregados; iii) Indicadores de resultado: cuantifican el impacto de la intervención pública.

- Redactar el nombre del indicador: El nombre debe estar referido a la meta que se está midiendo.

- Escoger la batería de indicadores adecuada según los criterios de calidad (claros, relevantes, económicos, medibles y adecuados), lo anterior, para aquellas situaciones en las que se identifique más de un indicador para una meta.

- Construir las hojas de vida de los indicadores del Plan Local de Seguridad Vial. Este es un instrumento que permite "documentar el proceso de formulación del indicador de tal manera que, cualquier persona lo pueda entender fácilmente. Asimismo, permite consignar metas y registrar los resultados y avances logrados durante la vida útil del indicador" (Departamento Nacional de Planeación, 2020). La hoja de vida del indicador contiene los siguientes datos: Nombre, descripción, unidad de medida, fórmula, variables del indicador, periodicidad de la medición, tipología, fecha de creación. (Anexo 9. Formato hoja de vida del indicador). Se recomienda consultar la Guía para la Construcción y Análisis de Indicadores del Departamento Nacional de Planeación, disponible en el siguiente enlace: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/Guia_para_elaborar_Indicadores.pdf



Recuerde...

- Cada meta definida en el PLSV debe tener un indicador asociado, se sugiere plantear indicadores de resultado y de evaluación de impacto, con el propósito de medir los cambios a las situaciones problemáticas identificadas, que pueden ser atribuibles a la implementación del plan.

- Considerar la línea de base para plantear los indicadores.

- Los indicadores deben ser precisos y describir de manera clara lo que se está midiendo.

- Establecer una revisión periódica de los indicadores, permitirá tomar decisiones a tiempo, que mejoren la implementación del plan. Se sugiere hacer un seguimiento semestral o anual de los indicadores.



Importante...

Revise las rutas especializadas adjuntas **(anexos del 13 al 25)** al presente documento, estas aportarán a la construcción de los indicadores en cada una de las ocho (8) áreas de acción del enfoque de Sistema Seguro y otros temas estratégicos, así como la consideración de los actores vulnerables.

5.3.3. Paso 3. Definición de costos y fuentes de financiación.

Luego de la definición de las acciones, es necesario adelantar un ejercicio de estimación de costos de ejecución, así como las fuentes de financiación.

¿Para qué? Determinar el valor requerido para la implementación del plan, así como la capacidad financiera de la entidad territorial o la implementación de acciones de identificación y gestión de recursos externos.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV y el Comité Departamental o Local de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Plan estratégico con costeo y fuentes de financiación.

Para este paso se debe avanzar en:

- Costear cada una de las actividades propuestas. Totalizar el valor del PLSV.
- Determinar las fuentes de financiación.



Tenga en cuenta que:

- Si los recursos de la entidad territorial no son suficientes, es posible prever y gestionar recursos con otras fuentes como convenios interadministrativos con otras entidades públicas, recursos de regalías, recursos de cooperación internacional, programas del gobierno nacional, entre otros.
- Existen muchas acciones que no implican un costo y que más bien se pueden adelantar mediante la gestión con otras entidades públicas o actores del sector privado o social.
- De igual manera es importante tener en cuenta que programas, proyectos y acciones de otros sectores pueden estar contempladas como parte del plan de acción del PLSV, por lo que en términos de financiación y costos están previstos en los rubros presupuestales de las dependencias responsables.

5.3.4. Paso 4. Definición del modelo de seguimiento y evaluación.

Este paso implica la definición de los mecanismos de seguimiento y evaluación, así como la periodicidad para llevarlos a cabo. Un modelo de seguimiento y evaluación es un proceso continuo y sistemático, mediante el que se pueden medir los resultados obtenidos con la implementación del Plan Local de Seguridad Vial.

¿Para qué? Plasmar como parte integral del documento del plan, el modelo de seguimiento y monitoreo que se utilizará para evaluar su implementación.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV y el Comité Local de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Modelo de seguimiento y monitoreo seleccionado.

Para determinar un sistema de seguimiento y monitoreo se requiere:

- Definir el tipo o los tipos de seguimiento y evaluación que se utilizarán. Este paso, responde a la pregunta sobre cómo y cuándo evaluar la implementación del plan.

- Determinar los tiempos en los que realizaremos el monitoreo y seguimiento.



Tenga en cuenta que:

- Se recomienda implementar un modelo mixto de seguimiento y evaluación, es decir, uno que combine el seguimiento desde lo institucional y el control social, con lo que se involucren a todos los actores viales.

- Es necesario diferenciar el seguimiento de la evaluación: El seguimiento consiste en una comprobación permanente del cumplimiento de metas, mediante la recolección y análisis de datos, que permitan resolver problemas que surjan durante la ejecución del plan. Una evaluación, busca revisar el impacto del Plan Local de Seguridad Vial, y si a partir de su implementación se ha logrado modificar la situación inicial. Estos dos mecanismos, no son excluyentes sino más bien complementarios, pues un adecuado seguimiento, sin duda aporta insumos valiosos a la evaluación.

- Igualmente, hay varios tipos de evaluación: evaluación ex ante, evaluación concurrente (durante la implementación del plan) y evaluación ex post. Además, se pueden realizar evaluaciones sobre el diseño del plan, sobre la programación y ejecución, entre otras. Seleccione los tipos de evaluación pertinentes y oportunos para presentar los resultados concretos obtenidos con la implementación del plan.

- Se recomienda utilizar modelos sencillos de evaluación, incluso adoptar los utilizados para el seguimiento del Plan de Desarrollo Territorial. Lo importante, es incluir en el documento del plan, los mecanismos que se utilizarán para su seguimiento.

- Para los ejercicios de seguimiento y evaluación, se pueden utilizar diversas herramientas como entrevistas, grupos focales, encuestas, entre otros.

- Es importante que este modelo de seguimiento y evaluación del plan se integre al modelo de seguimiento y evaluación de los demás procesos de planificación, así, se fortalecerá el sistema de planificación territorial y se optimizarán tiempos, recursos y esfuerzos, al tiempo que posicionará la Seguridad Vial como política pública.

5.3.5. Paso 5. Consolidación del documento técnico de soporte.

La realización de cada uno de los pasos previos permite conformar los capítulos del documento técnico de soporte, el cual además ha sido construido de manera colectiva.

¿Para qué? Contar con un documento que desarrolle el Plan Local de Seguridad Vial.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV y el Comité Local de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Documento técnico de soporte.

Este paso, implica recoger toda la información hasta ahora elaborada y consolidarla en un documento que contenga los capítulos ya mencionados arriba.

Se recomienda:

- Elaborar documentos cortos y concretos que sean de fácil lectura. Con contenidos pertinentes para el tema y que aporten a su comprensión.

- El documento debe contener los programas, estrategias y acciones, que deben definirse a nivel de área/programa/línea de acción. Lo anterior, debe guardar coherencia con las condiciones físicas, sociales, económicas y culturales, las dinámicas de movilidad y las dinámicas de comportamiento de los actores viales de cada ET.

  El documento técnico de soporte para el PLSV, deberá tener en cuenta, al menos, los siguientes soportes normativos y aquellos incluidos en los diferentes documentos técnicos que considere pertinentes la entidad territorial: i) Plan Nacional de Seguridad Vial vigente; ii) Ley 769 de 2002, *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*; iii) Ley 1503 de 2011, *"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones"*; iv) Resolución No. 2410 de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte, *"Por la cual se adopta el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas"*; v) Ley 1811 de 2016, *"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito"*; vi) Ley 2222 de 2022 *"Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes*; vii) Ley 2251 de 2022 *"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Se-*



guro y se dictan otras disposiciones -ley Julián Esteban"; viii) Resolución 7515 de 2022 *"Por la cual se adopta la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial – ENMA"*; ix) Documento CONPES 3991 - Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional; x) Resolución 15885 de 2020 del Ministerio de Transporte *"Por la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y otras disposiciones"*. xi) Resolución Número 20203040011245 de la ANSV *"Por el cual se establecen los criterios técnicos de Seguridad Vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones"* De igual manera, se deberá tener en cuenta el soporte normativo relacionado con la adopción del plan nacional de Seguridad Vial que se encuentre vigente, que para el momento de publicación de este documento, hace referencia al Decreto 1430 de 2022, *"Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231"*.

5.3.6. Paso 6. Presentación y adopción del plan (acto administrativo)

Se presenta al Comité Local de Seguridad Vial un documento formal del PLSV (Proyecto de acto administrativo de aprobación del PLSV, Documento Técnico de Soporte- DTS y sus anexos) para su conocimiento. Posteriormente, deberá ser adoptado por el Gobernador o el Acalde, según sea el caso, mediante acto administrativo[16]. (Anexo 10. Recomendaciones a tener en cuenta en la elaboración del acto administrativo mediante el cual se adopte el Plan Local de Seguridad Vial).

¿Para qué? Contar con un documento mediante el cual se formalice el plan departamental o local de Seguridad Vial.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV y el comité de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Acto administrativo de aprobación del plan.

¿Qué actividades debo adelantar?

- Según el instructivo anexo a este documento, se elabora el acto administrativo, que se presenta al Comité Local de Seguridad Vial, junto con el documento técnico de soporte.
- El Comité Local de Seguridad Vial tiene un término sugerido de 8 días para discutir y realizar las observaciones que considere pertinentes.
- Una vez realizadas las observaciones por parte del comité, el equipo responsable de la política tiene un término sugerido de 5 días para realizar los ajustes del caso.
- En sesión del comité, se realiza un análisis a partir del cual se presentan las conclusiones a la entidad territorial, para continuar con el trámite de aprobación del plan. El acto administrativo, es expedido por el Gobernador o el Acalde según sea el caso.

[16] El anexo 10 del presente documento, es un instructivo que contiene los elementos que se deben tener en cuenta a la hora de elaborar el acto administrativo mediante el cual se adopta el Plan.

5.3.7. Paso 7. Socialización y divulgación del acto administrativo

Para dar a conocer el plan aprobado a la ciudadanía en general y a las instancias territoriales, se determina un modelo de socialización y divulgación que permita su apropiación.

¿Para qué? Dar a conocer a todos los actores viales el PLSV, así como a los actores sociales y políticos interesados y que promuevan su movilización y mejoramiento y que coadyuven a su implementación.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV y el Comité de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Plan de socialización y divulgación. Actas de reuniones, piezas de comunicación, etc.

Las acciones sugeridas son las siguientes:

- Analizar los medios de comunicación impresos, virtuales, radios del territorio y en los que se pueda socializar y divulgar el plan.
- Definir las herramientas comunicativas con las que se realizará este paso, cuñas radiales, videos, piezas gráficas, carteleras, murales, artículos, entrevistas, etc.
- Con estos insumos, diseñar e implementar el plan de comunicación.



Además es importante...

- Organizar foros, mesas o espacios de socialización con la academia, las instituciones educativas, el comercio, el sector productivo del territorio, el sector del transporte y la comunidad en general, dado que este es un plan que atraviesa por varios periodos de mandatarios locales. Son los actores aquí sugeridos, los mayores movilizadores de la política pública para evitar que esta entre en un proceso de olvido o inacción.
- Realizar difusión al interior de las áreas de las entidades territoriales, ellos deben conocer de primera mano la existencia del plan, involucrarse con el tema y tenerlo en cuenta para las decisiones de las diferentes áreas. Solo si los tomadores y los operadores de la decisión pública están enterados será posible que la política se posicione.
- Realizar jornadas de socialización a los concejos municipales o a las asambleas departamentales; estas instancias son las encargadas de aprobar los presupuestos. En la medida en que no se les excluya, ellos considerarán que esta es una apuesta del territorio y no de un gobierno en particular.
- Socializar con las juntas metropolitanas y el Comité Asesor de la Región Administrativa y de Planificación (RAP), o con el esquema asociativo respectivo; cuando los municipios o departamentos hagan parte de un esquema asociativo, área metropolitana o de una Región Administrativa y de Planificación- RAP respectivamente, dado que estas instituciones tienen incidencia y jerarquía en los sistemas de planificación territorial.

5.4. Hagamos - Fase de implementación.

Pasos en la Fase de implementación

1. **Matriz anualizada del plan de acción**
2. **Socialización y aprobación** del modelo de seguimiento y evaluación
3. **Acciones participativas** para la promoción y movilización del plan

La implementación del plan, parte de la identificación y activación de los escenarios de coordinación intersectorial que permitirán articular y concertar la ejecución de las distintas actividades, involucrando a todos los actores en el proceso.



¿Qué haremos?

Para ello, se propone elaborar un plan de acción anualizado que detalle las actividades que se llevarán a cabo cada año, y que se encuentre orientado al cumplimiento de lo planteado en el plan local de Seguridad Vial y que se definió en la parte estratégica del plan; esto quiere decir, que el plan de acción anualizado define acciones específicas que lleven a la ejecución del Plan Local de Seguridad Vial.

Otra actividad para desarrollar en esta fase se encuentra orientada a la aprobación y ejecución del modelo de seguimiento y evaluación, así como a la realización de las acciones que involucren la participación ciudadana, durante la implementación del plan local.

5.4.1. Paso 1. Definición de la matriz anualizada del plan de acción para la implementación del Plan Local de Seguridad Vial.

El plan de acción anual es la hoja de ruta que se desarrollará durante la vigencia, para cumplir con lo establecido en el PLSV y de esta manera avanzar en el mejoramiento de las condiciones de Seguridad Vial en el territorio.

¿Qué es la matriz anualizada del plan de acción?

"Es un instrumento gerencial de programación y control de la ejecución anual de las actividades y acciones que deben realizar las entidades, para cumplir con sus responsabilidades recurrentes" (Departamento Nacional de Planeación, 2017), en la implementación de los PLSV.

¿Para qué? Preparar la implementación del plan, año a año, especificando las acciones, costos, tiempos y responsables y servir de instrumento de seguimiento y evaluación.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV, el comité de Seguridad Vial y el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías.

¿Cuál es el producto? Matriz anualizada del plan de acción.

¿Cómo hacerlo?

- Revisar el plan estratégico del Plan Local de Seguridad Vial y determinar las acciones que debe desarrollar durante la vigencia que está planeando.
- Cruzar planes plurianuales u otros planes de acción o implementación de otros sectores, identificando acciones incorporadas por otros instrumentos de planeación y gestión que eventualmente pueden dar cumplimiento o aportar a las metas previstas en el PLSV, ello con el fin de optimizar los recursos, evitar sobre esfuerzos y reportar pertinente y concordantemente con el sistema de seguimiento a la gestión de la entidad territorial.
- Determinar metas de cumplimiento para cada acción propuesta.
- Si ya ha tenido acciones de implementación, revisar su cumplimiento y plantear nuevas metas para la vigencia con base a estos resultados.
- Diligenciar el formato de matriz anualizada de plan de acción **(Anexo 11. Formato matriz anualizada de plan de acción).** En esta matriz determine de forma clara los responsables, las metas, las actividades, las fuentes de financiación, los indicadores y los tiempos.
- Se recomienda que el equipo responsable de formular el PLSV, presente la matriz diligenciada tanto al Comité Local de Seguridad Vial, como al grupo de participación ciudadana por la vida en las vías para sus observaciones.
- Iniciar la implementación del plan de acción cumpliendo cada actividad allí consignada. Si las acciones planteadas, deben ser adelantadas por más de un actor, active la coordinación interinstitucional, apoyándose tanto en el Comité Local de Seguridad Vial, cuando se trate de entidades públicas, como en el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, en caso tal en que los actores sean sociales.



Recuerde...

- Se recomienda hacer un seguimiento trimestral al cumplimiento de la matriz anualizada del plan de acción.
- Plantee acciones que sea posible cumplir en los tiempos estimados durante la vigencia.
- Es importante tener en cuenta los avances de vigencias anteriores, para realizar esta actividad.

5.4.2. Paso 2. Socialización y aprobación del sistema de seguimiento y evaluación por parte del Comité Local de Seguridad Vial.

El seguimiento y evaluación del PLSV, es un paso fundamental en el ciclo de la gestión pública, que busca asegurar el cumplimiento de los compromisos adquiridos y velar por su correcta implementación. Se trata de una actividad transversal, estratégica y permanente, que mide la gestión adelantada.

¿Para qué? Comunicar y dar a conocer los estándares y criterios a emplear para verificar y evaluar el impacto en la implementación de los PLSV.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV, comité de Seguridad Vial, y lo conoce el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, veedurías ciudadanas y ciudadanos interesados, oficinas de planeación de las entidades territoriales y otras áreas de la entidad territorial involucradas en temas de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto? Documento de sistema de seguimiento y monitoreo. Actas del proceso de socialización. Acta de aprobación del documento de sistema de seguimiento y monitoreo. Cuadro de control anualizado de actividades del PLSV.

¿Cómo lo hacemos?

- **Verificar las condiciones técnicas para realizar el seguimiento y la evaluación:** Consiste en verificar el encadenamiento lógico entre productos y resultados asociados a cada línea estratégica, su adecuada formulación, así como la viabilidad técnica de los indicadores y metas asociadas a los productos y resultados del PLSV.

- **Definir de la estructura de seguimiento y evaluación:** Se trata de definir los roles y responsabilidades para el seguimiento de los PLSV. En el equipo se debe definir quiénes se encargarán del seguimiento estratégico y el seguimiento operativo, así como los respectivos reportes y su consolidación. El primero, consiste en verificar los impactos estratégicos a nivel del Sistema Seguro, mientras que el segundo, hace referencia al cumplimiento de metas y productos esperados.

- **Elegir los productos de seguimiento y evaluación:** Busca determinar los productos que se entregarán a propósito de los resultados obtenidos con la implementación de los PLSV, los actores a los cuales se entregarán los mismos y los momentos en los que serán entregados. Para ello, elija los productos a los cuales le realizará seguimiento, los usuarios de la información y los tiempos en que entregará esta información. Además, revise la forma y los formatos mediante los cuales entregará estos productos, puede ser a través de documentos, informes ejecutivos, presentación, publicación en página web, reuniones, registros administrativos, entre otros.

- **Redactar el documento de seguimiento y evaluación:** Una vez definidos los aspectos anteriores, se redactará el documento que se entregará a los actores interesados.

- **Socializar el sistema de seguimiento y evaluación:** La socialización, debe realizarse con el Comité Local de Seguridad Vial y el grupo de partici-



pación ciudadana por la vida en las vías, para que ellos lo revisen y realicen observaciones en un periodo de ocho (8) días. Estas observaciones serán analizadas para luego incorporarlas en el documento si hay lugar a ello.

- **Aprobar del sistema de seguimiento y evaluación:** Recogidas las observaciones, el documento que describe el sistema de seguimiento y evaluación es entregado al Comité Local de Seguridad Vial para su aprobación, la cual se realizará mediante un acta del comité.

Se recomienda...

Para el seguimiento de nivel estratégico, establecer una periodicidad anual, mientras que para el nivel operativo se sugiere un seguimiento trimestral.

5.4.3. Paso 3. Acciones participativas para la promoción y movilización del plan.

Este paso es muy importante, ya que la corresponsabilidad en la Seguridad Vial surge en la medida de la ampliación de la participación hacia los diferentes pasos del ciclo de la política. Esto quiere decir, que la participación ciudadana en el plan, no se agota en la fase de planeación, sino que abarca la implementación y seguimiento, pues amerita la inclusión de todos los actores en el proceso.

¿Para qué? Materializar los ejercicios de corresponsabilidad e involucrar a la mayor cantidad de actores interesados e involucrados en la Seguridad Vial del territorio.

¿Quién lo hace? Lo promueve y facilita el equipo responsable del PSV, Comité Local de Seguridad Vial, el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías y actores viales.

¿Cuál es el producto? Plan de trabajo participativo del plan. Evidencia de acciones participativas (actas, fotos, videos, informes, etc).

¿Cómo lo hacemos?

- Definir la estrategia de comunicaciones para la socialización y promoción del plan.
- Establecer una estrategia de relacionamiento con actores, oportuna y pertinente.
- Generar una mesa de movilización público-privada-social-académica convocada y facilitada por la alcaldía o la gobernación. En esta mesa los actores privados-sociales y académicos definirán acciones sobre la base del plan estratégico y el plan de acción anualizado, donde estos actores puedan complementar la acción pública. De igual manera, este puede ser un espacio de diálogo entre las diferentes instituciones con miras al mejoramiento de la implementación del plan, esta mesa debe ser horizontal y autónoma y de amplia participación.

5.5. Evaluar, verificar, ajustar y mejorar - Fase de seguimiento y evaluación (permanente)

Pasos en la fase de seguimiento y evaluación

1. **Seguimiento periódico**
2. **Propuesta e implementación de ajustes**
3. **Presentación de informes**
4. **Evaluaciòn de impacto**

Teniendo en cuenta que, en el paso previo se estableció y aprobó el sistema de seguimiento y evaluación, esta fase se traduce en implementar lo planteado allí. Para ello, se llevarán a cabo actividades relativas a: seguimiento periódico, realización de ajustes cuando haya lugar a ello, elaboración de informes y socialización de éstos, así como la evaluación de impacto a propósito de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial.

Como se mencionó arriba, el seguimiento y la evaluación son actividades permanentes y transversales que permiten revisar los avances en la implementación del plan, y constituyen una herramienta para la toma de decisiones y los procesos de mejora.

¿Qué es el seguimiento?

"El seguimiento se concibe como una herramienta de la gestión pública, que permite precisar los avances y los retos en la implementación de las políticas en comparación con las metas definidas por los gobiernos en sus instrumentos de planeación" (Departamento Nacional de Planeación, 2019). El seguimiento se realiza durante la implementación de los planes. En este contexto, el seguimiento a los PLSV se realiza a través de la matriz de plan de acción anualizada, es decir se revisa el cumplimiento de la cadena de valor, en su coherencia lógica, es decir, se trata de verificar el cumplimiento de acciones, en los tiempos establecidos y con los resultados esperados.

¿Qué es la evaluación?

"La evaluación se define como aquella actividad que permite valorar el desempeño de la acción pública, sea en la forma de un programa, proyecto, ley, política sectorial, etc. La evaluación corresponde a una valoración sistemática de la concepción, la puesta en práctica y los resultados de una intervención pública en curso o ya concluida; o una valoración ex ante, en la fase de diseño" (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, s.f.).

La evaluación se desarrolla entonces al plan estratégico del plan local, de alguna manera, es un seguimiento agregado que se enfoca más en determinar, por un lado, la revisión de la estructura y el diseño del plan, y por el otro, los impactos obtenidos a partir de su implementación. Consiste en revisar si los problemas identificados en materia de Seguridad Vial han mejorado a partir de la ejecución del plan.

Recuerde...

"Tanto el seguimiento como la evaluación son herramientas de gestión pública que le permiten a la Administración orientar su accionar hacia resultados, identificando avances, fortalezas, debilidades y logros alcanzados en el ejercicio de una política" (Secretaría Distrital de Planeación, 2014).

5.5.1. Paso 1. Realización de seguimiento periódico al cumplimiento de metas y acciones.

El seguimiento periódico a metas responde a la pregunta ¿Cómo se está avanzando en relación con las metas?

Como se mencionó anteriormente, existen dos tipos de seguimiento: Un seguimiento estratégico y uno operativo. El primero, analiza los resultados obtenidos a partir del cumplimiento de la cadena de valor, mientras que el segundo, se concentra en el cumplimiento de metas y productos.

¿Para qué? Contar con información oportuna que permita tomar decisiones sobre procesos de mejora continua y correctivos necesarios para la ejecución en el corto plazo.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV, comité de Seguridad Vial, el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías y actores viales.

¿Cuál es el producto?

- Tablero de control.
- Actas de reuniones.

¿Cuándo hacer el seguimiento?

El seguimiento, es una tarea que se adelanta, durante la implementación de los PLSV. Se recomienda que el seguimiento estratégico se realice de manera anual y el seguimiento operativo se realice de manera trimestral.

¿A qué hacer seguimiento?

El seguimiento estratégico aplica a los indicadores de resultado y producto, a los productos, bienes o servicios obtenidos con la implementación de los PLSV. Para esto, se analiza la matriz anualizada de plan de acción, el cumplimiento de los indicadores, pero también se realiza un análisis cualitativo de cada uno de los productos obtenidos a la fecha (análisis producto – resultado). Por su parte el seguimiento operativo, lo adelantamos al cumplimiento de metas, es decir a los indicadores de gestión, por tanto, este seguimiento se realiza solo a partir de la matriz anualizada de plan de acción (análisis insumo - producto).

¿Cómo lo hacemos?

- Recopilar y hacer un análisis preliminar sobre el cumplimiento de las metas y productos obtenidos con la implementación de los PLSV. Se refiere a la revisión de los avances o rezagos que se evidencian al momento de la realización del seguimiento.
- Capturar y cargar la información en el formato tablero de control (Anexo 12. Tablero de control).
- A partir de los tableros de control, elaborar informes de seguimiento y reportar la información.
- Analizar y procesar la información para la toma de decisiones o la propuesta e implementación de ajustes, si son necesarios. Es decir, "...realizar los análisis correspondientes a rendimientos, identificar cuellos de botella, necesidades de mejora y cambios que conduzcan a hacer más eficiente la gestión..." (Departamento Nacional de Planeación).
- Es muy importante que este tablero de control sea informado a la dependencia de planeación de la entidad territorial para que a su vez esta área incorpore lo pertinente en el sistema general de seguimiento a la gestión de la entidad territorial, ello permitirá posicionar el tema en la agenda pública, al tiempo que permitirá visibilizarlo dentro de las necesidades de gestión pública.



Tenga en cuenta que...

- El seguimiento, es una acción que requiere la combinación de métodos cuantitativos y cualitativos.
- Se sugiere que el reporte del seguimiento estratégico (anual), se reporte tanto al Comité Local de Seguridad Vial, como al grupo de participación

ciudadana por la vida en las vías, mientras que el seguimiento operativo (trimestral), solo sea reportado al Comité Local de Seguridad Vial.

- El tablero de control es una herramienta que, de manera gráfica y cuantitativa, presenta información sobre los avances de las metas, a manera de semáforo, con el propósito de generar alertas tempranas.

- Los informes de seguimiento describen los avances y retos, combinando información cuantitativa y cualitativa que evidencie estratégicamente los puntos principales observados tras la implementación de los PLSV.

5.5.2. Paso 2. Propuesta e implementación de ajustes.

La información proveniente del paso anterior es un insumo clave para tomar decisiones de manera oportuna e informada, ya que evidencia los avances o rezagos obtenidos a partir de la implementación de los PLSV. De acuerdo con lo anterior, este paso solo será necesario, en aquellas situaciones donde el seguimiento indique que es necesario realizar ajustes en las metas o acciones definidas. Esta actividad debe realizarse trimestralmente entre el equipo responsable del plan y el Comité Local de Seguridad Vial.

¿Para qué? Adelantar procesos de mejora durante la implementación, que permitan obtener los resultados esperados.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV, Comité Local de Seguridad Vial.

¿Cuál es el producto?

- Evidencia de acciones de mejora.

- Ajustes al plan estratégico o a la matriz de plan de acción anualizada.

- Actas de reuniones.

¿Cómo hacerlo?

- Una vez entregados los resultados del seguimiento al Comité Local de Seguridad Vial, se recogen las observaciones y se organizan en un documento, que será presentado de nuevo en el marco del comité para su discusión.

- En una sesión del comité, se analizará la información presentada y se tomarán las decisiones a las que haya lugar, estas decisiones pueden estar orientadas a: i) reajustar acciones que se encuentran rezagadas; ii) implementar medidas para agilizar la ejecución del plan; iii) revisar metas que probablemente no fueron planteadas de la mejor manera; iv) determinar acciones de coordinación interinstitucional para disminuir cuellos de botella, entre otras.

- De esta sesión del comité quedará un acta en la que se consignan las decisiones tomadas.

- Si hay que adelantar algún tipo de ajuste, se realiza sobre las indicaciones mencionadas por el comité y se inicia su implementación.



Recuerde...

- Este es un proceso cíclico y permanente. Recomendamos realizarlo de manera trimestral.
- Igualmente, además de las herramientas como el tablero de control, se recomienda usar encuestas o sondeos; u otro tipo de instrumentos que permitan recoger la percepción de los beneficiarios.

5.5.3. Paso 3. Presentación de informes al comité local de Seguridad Vial, al grupo de participación ciudadana por la vida en las vías y a la comunidad sobre la implementación del plan.

Como se mencionó arriba, se entregarán informes de seguimiento operativo de manera trimestral al Comité Local de Seguridad Vial. Por otro lado, los informes de seguimiento estratégico se realizarán anualmente y serán entregados al grupo de participación ciudadana por la vida en las vías y a la comunidad en general, sin perjuicio de remitir estos informes también al Comité Local de Seguridad Vial.

¿Para qué? Documentar y socializar los avances en la implementación del plan.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del PLSV.

¿Cuál es el producto?

- Informes trimestrales.
- Informes anuales.
- Evidencias de socialización de los informes.

Estos documentos deberán presentar de manera general la siguiente información:

- Análisis de avances, logros y dificultades evidenciadas en relación con el cumplimiento de los diferentes compromisos adquiridos en el PLSV.
- Desempeño de los actores e instituciones en la implementación del plan.
- Resultados al corte o fecha más reciente en relación con el comportamiento de los indicadores asociados a las metas priorizadas (Porcentaje de avance).
- Ejecución presupuestal.
- Resumen del proceso.

La estructura del documento debe corresponder a las líneas estratégicas presentadas en los PLSV, presentando los avances en relación con las metas, así como las principales dificultades que se han encontrado en el camino. Este tipo de informes, deben ser de fácil consulta por parte de la ciudadanía.

¿Cómo hacerlo?

- Adelantar labores de documentación de la información cualitativa disponible para cada línea estratégica, incluyendo el análisis de los principales avances y rezagos observados en los indicadores y en la información de avance presupuestal. La información cuantitativa, se recoge del tablero de control y de las herramientas como el plan estratégico o el plan de acción anualizado.

- A partir de esta información, elaborar el informe, o conjunto de informes. Puede ser más de un informe, dado que se pueden establecer diferentes tipos en función de su alcance.

5.5.4. Paso 4. Proceso de evaluación de impacto de la implementación del plan, una vez finalizada su vigencia.

"El proceso de evaluación se entiende como una investigación objetiva, aplicada en alguno de los diferentes eslabones de la cadena de valor, y cuya finalidad es mejorar el diseño, la implementación y los efectos de un plan, política, programa o proyecto, a través de la toma de decisiones. En este sentido, la evaluación proporciona un juicio basado en evidencias sobre una intervención" (Departamento Nacional de Planeación).

¿Por qué es importante el proceso de evaluación?

Porque se requiere conocer los productos obtenidos a partir de la implementación de los PLSV. Este paso implica preguntarse ¿cuál es el impacto de las intervenciones? Pero además del impacto, la evaluación permite conocer la calidad de la gestión de los actores en la intervención pública y de esta manera avanzar en un aprendizaje institucional, que permite corregir y ajustar la actuación pública. De igual manera la evaluación debe permitir tener un análisis de costo-eficiencia frente a las acciones realizadas, que permita conocer la relación entre la intervención y los presupuestos comprometidos y ejecutados, con miras a optimizar el uso de los recursos en torno a los resultados.

¿Cuándo hacer la evaluación?

Teniendo en cuenta que la evaluación es una tarea permanente, existen tres momentos en los cuales se recomienda adelantarla: Ex ante, durante la implementación y ex post.

¿Cómo realizar la evaluación ex – ante?

Las fases de alistamiento, diagnóstico y formulación incluyen actividades de evaluación ex ante, tales como la priorización de necesidades, la identificación de la viabilidad de las acciones a desarrollar, la inclusión de actores externos que de alguna manera validan esta información, la realización de costeo de estas acciones, la identificación de líneas de base, entre otras. Todas estas acciones permiten responder a la pregunta ¿es viable lo que vamos a realizar? y son de suma importancia, pues permiten hacer un análisis de prospectiva con el que se estiman los costos, el impacto, el alcance de los objetivos y la factibilidad de los PLSV.

¿Cómo realizar la evaluación durante la implementación o evaluación de proceso?

Este tipo de evaluación está entrelazada de manera estrecha, con las acciones de seguimiento, ya que se realiza durante la ejecución de los PLSV. Responde a la pregunta ¿lo estamos haciendo bien?, con lo que se busca revisar las acciones en concreto. Es decir, se diferencia del seguimiento, en tanto se concentra en una o varias acciones en particular y evalúa la eficacia de su operatividad, para realizar los ajustes en la marcha. Para realizar esta evaluación, el tablero de control se constituye en una herramienta fundamental. Sin embargo, además de la información proporcionada por el tablero de control, se puede utilizar la aplicación de encuestas entre los beneficiarios de las distintas acciones contenidas en los PLSV, retroalimentaciones con el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías y con otros actores sociales y privados involucrados en el proceso, entre otras acciones que nos permitan conocer cómo va la implementación del plan.

¿Cómo realizar la evaluación ex – post?

La evaluación ex post se realiza una vez finalizada la implementación de los PLSV, con el propósito de identificar si se cumplieron los objetivos y si su impacto cambió la situación definida como problemática inicialmente. De esta manera, se evalúan los aciertos y desaciertos de la intervención pública, su eficacia, su eficiencia y se miden sus impactos. A partir de esta evaluación, es posible realizar recomendaciones de política para futuras intervenciones. Las acciones recomendadas son:

- Analizar los objetivos planteados en los PLSV.
- Determinar las características y los efectos obtenidos a partir de la implementación del plan.
- Identificar las preguntas de evaluación. Seleccionar los indicadores de impacto. Estimar el impacto del programa.
- Analizar la eficacia y eficiencia del programa.

El producto de estas acciones debe llevar a la elaboración de un informe final que deberá ser presentado tanto a los comités locales de Seguridad Vial, al grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, a las veedurías ciudadanas, organismos de control y todos aquellos actores interesados en el proceso.

Recuerde:

El objetivo de un Plan Local de Seguridad Vial es reducir muertos y lesionados graves en un siniestro vial. Si las acciones del plan no ayudan directa o indirectamente a que ese propósito máximo se realice, esta acción debe ser revisada y replanteada. El propósito del plan no es implementar acciones, estas son un medio. El propósito es la protección de la vida de las personas.



6 Recomendaciones generales

- Es importante recorrer todas las fases aquí propuestas, pues las mismas cumplen con lo planteado en el ciclo de política pública. Cada una de estas fases, cumple un propósito específico que permitirá modificar las situaciones identificadas como problemáticas en materia de Seguridad Vial. Por supuesto, ello debe reconocer las particularidades locales y las dinámicas propias de cada territorio y responder de manera asertiva a las necesidades identificadas.
- Incluir la participación ciudadana en todas las fases mencionadas en este documento, permite darle legitimidad al proceso y reconocer a todos los actores como corresponsables de la Seguridad Vial. Entre más actores participen del proceso, es mucho más fácil implementar los planes y promover una cultura ciudadana orientada a dinamizar y movilizar la Seguridad Vial.
- La participación de la institucionalidad local en el proceso resulta de vital importancia para lograr una actuación coordinada y estratégica, con la que será posible obtener mayores impactos. De allí, que los ejercicios de coordinación interinstitucional son fundamentales durante cada una de las fases aquí propuestas.
- Realizar una adecuada difusión de los resultados obtenidos, tanto en medios nacionales y locales, genera un ambiente favorable para continuar con acciones que avancen en la Seguridad Vial. Además, permite dar a conocer buenas prácticas que pueden ser utilizadas en otros territorios.
- Se recomienda plantear acciones concretas que puedan reconocerse como éxitos tempranos, pero también se sugiere el diseño de acciones innovadoras que llamen la atención de los ciudadanos y que le apuesten a la modificación de los comportamientos de los individuos en torno a la Seguridad Vial. Al igual que proyectos de largo plazo que permitan cambios estructurales que aporten a la reducción de siniestralidad.
- Como paso previo a la formulación de las acciones, es necesario revisar lo planteado en el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, pues de allí se desprenden acciones relacionadas con el nivel territo-

rial, que como se ha dicho deben estar armonizadas con los Planes Locales de Seguridad Vial. De allí la importancia en su lectura y análisis.

- De igual manera en caso de existir un plan local de Seguridad Vial es necesario hacer un balance del mismo, en términos de pertinencia de enfoques y acciones, cumplimiento de metas, estado de las acciones y proyectos derivados de él, así como logros, cuellos de botella e irrealizables.

- Los formatos que se anexan al presente documento son insumos que se ofrecen para facilitar el proceso. Sin embargo, las entidades territoriales pueden ajustarlos de acuerdo con sus necesidades.

- El plan debe ser concreto y legible a los ciudadanos, debe ser claro en lo que busca y cómo lo busca, si bien en muchos casos el uso de tecnicismos se hace necesario, también es cierto que el abuso de éstos aleja el interés y descarta los aportes de la ciudadanía.

- Es fundamental hacer lecturas multisectoriales al fenómeno de la Seguridad Vial y de manera progresiva y oportuna entrelazarlas con temáticas que son transversales a la gestión. Se recomienda utilizar los insumos de información disponibles en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el siguiente link: https://ansv.gov.co/es/observatorio.

- El plan por sí solo no garantiza el mejoramiento de las cifras de siniestralidad vial, requiere de acciones concretas, realizables y en muchos casos creativas, el plan solo brinda una hoja de ruta y demarca los límites y el espacio de acción y decisión acerca de un tema específico: La Seguridad Vial.

- El Plan Local de Seguridad Vial se debe articular con los instrumentos de planificación de las entidades territoriales o de las instancias regionales que puedan existir en un territorio, si no se realiza, afecta su pertinencia, de ahí que el primer y principal conocedor sean las personas que hacen parte de los gobiernos locales, sin importar su rol, trabajo o posición dentro de la misma. De igual manera, este ejercicio se debe realizar de manera periódica

ya que estamos frente a una política que trasciende gobiernos y cuyo periodo de planificación es mayor a los tradicionales.

- El Plan Local de Seguridad Vial es el máximo instrumento rector de la política pública en el territorio, sí bien se traza unos objetivos de largo aliento estos deben ser monitoreados por todos los responsables durante su implementación, con el ánimo de adecuar las acciones a las nuevas realidades territoriales, debido a que la problemática de Seguridad Vial es un fenómeno en continua transformación.



7 Anexos

- Anexo 1. Formato plan de trabajo Comités locales de Seguridad Vial.
- Anexo 2. Perfiles sugeridos para el equipo responsable de formular el PLSV.
- Anexo 3. Formato base de datos y matriz análisis de actores.
- Anexo 4. Formato acta de conformación del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías
- Anexo 5. Formato plan de trabajo y cronograma para la elaboración del plan de Seguridad Vial.
- Anexo 6. Matriz de identificación y priorización de necesidades territoriales.
- Anexo 7. Formato matriz de Resultados del ejercicio de participación ciudadana.
- Anexo 8. Formato plan estratégico del PLSV.
- Anexo 9. Formato hoja de vida del indicador.
- Anexo 10. Recomendaciones para tener en cuenta en la elaboración del acto administrativo.
- Anexo 11. Formato matriz anualizada de plan de acción.
- Anexo 12. Tablero de control.
- Anexo 13. Ruta especializada de vehículos seguros.
- Anexo 14. Ruta especializada de infraestructura segura.
- Anexo 15. Ruta especializada cumplimiento de normas.
- Anexo 16. Ruta Especializada comportamiento seguro.
- Anexo 17. Ruta especializada atención a víctimas.
- Anexo 18. Ruta especializada de gobernanza
- Anexo 19. Ruta especializada de gestión del conocimiento.

- Anexo 20. **Ruta especializada de enfoque de género.**
- Anexo 21. **Ruta especializada de movilidad activa y sostenible**
- Anexo 22. **Ruta especializada de atropellamiento de fauna.**
- Anexo 23. **Ruta especializada de planes estratégicos de Seguridad Vial.**
- Anexo 24. **Ruta especializada de Velocidades Seguras.**

Guía metodológica para la elaboración de

planes locales de seguridad vial

Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

Guía metodológica para la elaboración de

planes locales de seguridad vial

2024

Agencia Nacional de **Seguridad Vial**

Lisset Piñeros <contacto@ideamosconsultores.com>

Entrega protocolo PESV-PLSV de Obligación No. 10 Cto 24 de 2024 FCM-IDEAMOS C.SAS

1 mensaje

Lisset Piñeros <contacto@ideamosconsultores.com> 25 de septiembre de 2024, 7:52
Para: Clara Ximena Amortegui Amortegui <clara.amortegui@fcm.org.co>

Respetada Dra. Ximena

Dando cumplimiento a la obligación No. 10 del Contrato 24 de 2024, nos permitimos remitir la versión final del protocolo sugerido para las autoridades de tránsito y transporte en su labor de verificación y supervisión de la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y los Planes Locales de Seguridad Vial.

--
Cordialmente,

Fainory L. Piñeros Rojas
Profesional especializado
Email: contacto@ideamosconsultores.com
Bogotá - Colombia

8 adjuntos

- **10.6.2 LEY 2050 DE 2020.pdf** 256K
- **10.6.3 LEY 2251 DE 2022.pdf** 315K
- **10.6.1 LEY 1503 DE 2011.pdf** 391K
- **10.6 Protocolo PESV y PLSV VF.pdf** 705K
- **10.6.4 DECRETO 1430 DE 2022.pdf** 270K
- **10.6.5 RESOLUCION 20223040040595 DE 2022.pdf** 258K
- **10.6.6 RESOLUCION 583 DE 2023.pdf** 245K
- **10.6.7 Guia_Metodologica_PLSV.pdf** 2932K

Lisset Piñeros <contacto@ideamosconsultores.com>

FedeMunicipios. Radicado: FCM-E-2024-058116 . Fecha: 26 septiembre 2024

1 mensaje

STANDARD CORE <noreply@fcm.org.co> 26 de septiembre de 2024, 13:57
Para: contacto@ideamosconsultores.com

Bogotá, D.C., 26 septiembre 2024

Señor(a):
LISSET FAINORY PIÑEROS ROJAS

Cordial saludo,

Ha sido radicada su solicitud bajo el número **FCM-E-2024-058116 .** Para información sobre el estado de la solicitud, ingrese el número de radicado y la contraseña 7nx4FamHJX en el siguiente enlace:

https://pqrsdsimit.fcm.org.co/Publico/FindIndexWeb

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS
Carrera 7 No. 74-56/64 Piso 18
PBX: (57) 1-593 40 20
Bogotá, D.C.

No es necesario dar respuesta a esta comunicación

AVISO LEGAL: El contenido de este correo y sus adjuntos, son de carácter confidencial y para uso exclusivo del destinatario. Si usted no es el destinatario, por favor avise inmediatamente al remitente y elimínelo. Cualquier uso, divulgación, copia, distribución, impresión o acto derivado del conocimiento parcial o total de este mensaje sin autorización del remitente o quien ilícitamente sustraiga, oculte, extravíe, destruya, intercepte, controle o impida esta comunicación, antes de que llegue a su destinatario, será sancionado de acuerdo a las normas legales vigentes.

"Este correo ha sido autorizado de manera previa y de conformidad con la política de tratamiento de datos personales y de seguridad y privacidad de la información de la Federación Colombiana de Municipios - FCM. Los Datos Personales suministrados, serán tratados de acuerdo al aviso y política de seguridad y privacidad de nuestra Entidad.

Este correo ha sido sometido a herramientas de antivirus, no obstante, las compañías anteriormente descritas, no aceptarán responsabilidad alguna por ocasionales daños generados por el recibo y manejo de este correo, siendo responsable el destinatario de validar la existencia de virus u otros defectos. "

Esta dirección de correo electrónico es utilizada solamente para el envío de la información mencionada. Por favor no responda a este mensaje ya que sus consultas no podrán ser atendidas. Los trámites y consultas en línea que ofrece la FCM se deben realizar únicamente a través del portal www.fcm.org.co

YO MARIA ROSALBA URREA PINZON C.C. 39.531.375 de Bogotá D.C.
CONTADORA PUBLICA DE IDEAMOS CONSULTORES S.A.S.

Con el fin de dar cumplimiento a la Ley 789 de 2002 Art. 50 y Ley 828 de 2003.

CERTIFICO BAJO LA GRAVEDAD DE JURAMENTO

Que la empresa ha cumplido durante los últimos 6 meses, con lo pagos al Sistema General de Seguridad Social Integral (salud, pensiones y riesgos profesionales), con los aportes parafiscales correspondientes a todos sus empleados vinculados por contrato de trabajo y con las demás obligaciones laborales, por lo que declaro que se encuentra a paz y salvo con las empresas Promotoras de Salud - EPS, Sociedades Administradoras de Fondos de Pensiones y Cesantías - AFP, Administradoras de Riesgos Profesionales - ARP, Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje.

Igualmente ha solicitado formalmente el cumplimiento y pago de los aportes parafiscales por Contrataciones bajo la modalidad de prestación de servicios.

Bogotá D.C., octubre 15 de 2024



MARIA ROSALBA URREA PINZON
T.P. No. 72479-T