CDAV | MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

Informe Final

Contrato CDAV-177-2020

Prestar los servicios para diseñar un plan pedagógico de sensibilización, comunicación, formación y culturización, que contribuya con la nueva seguridad vial de la ciudad de Santiago de Cali, así como el reconocimiento del CDAV LTDA como gestor de seguridad vial.



Urbanismo y Movilidad con Seguridad Vial

Contratista

EQUIPO DE TRABAJO URBAVIAL SAS

JAMES GÓMEZ GONZÁLEZ

LINA MARÍA HURTADO MORALES

DOLLY NEICET GARCÍA FUENTES

LUIS CARLOS OSORIO ALONSO

ANDREA GARZÓN MÉNDEZ

MARÍA ALEJANDRA EMPERADOR GUTIÉRREZ

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 5

1. CARACTERIZACIÓN DEL CDAV 8

1.1. RAZÓN SOCIAL 8
1.2. HISTORIA 8
1.3. MISIÓN 11
1.4. VISIÓN 11
1.5. COMPOSICIÓN 11
1.6. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL 12
1.7. PRODUCTOS Y SERVICIOS 13

2. METODOLOGÍA 13

2.1. FASES PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN 14
2.1.1. FASE PREVIA: RECOPILACIÓN Y VALIDACIÓN DE LA INFORMACIÓN 14
2.1.2. FASE DOS: DIAGNÓSTICO Y CARACTERIZACIÓN 15
2.1.3. FASE TRES: FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA 15

3. DIAGNÓSTICO Y CARACTERIZACIÓN DEL CDAV 16

3.1. BAJA CONTRIBUCIÓN DEL CDAV, AL SISTEMA DE LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES. 18
3.2. BAJO PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DEL CDAV EN LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCCIÓN A NIVEL NACIONAL 21
3.3. ESCASA COBERTURA EN LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES 24

4. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN CALI 28

4.1. VICTIMAS FATALES POR TASA 29
4.2. CARACTERIZACIÓN DE USUARIOS - SINIESTRALIDAD 31
4.2.1. MATRIZ DE INTERACCIONES DE FATALIDADES ACUMULADAS **2016-2019** Y SOLO **2019** 31
4.2.2. VÍCTIMAS FATALES POR MES Y USUARIO VIAL **2019** 33
4.2.3. VICTIMAS FATALES POR EDAD Y SEXO, **2019.** 33
4.2.4. DENSIDAD DE FALLECIDOS **2016 – 2019** 34
4.2.5. PUNTOS CRÍTICOS DE LA CIUDAD POR FATALIDADES, **2016-2019** 35
4.2.6. CORREDORES CRÍTICOS DE LA CIUDAD (CANTIDAD FATALIDADES) 36
4.2.7. VÍCTIMAS FATALES SEGÚN USUARIO VIAL 37

5. FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA GENERAL 40

5.1. EL CDAV COMO UN ALIADO DE LA SEGURIDAD VIAL 40
5.1.1. EJE DE PRODUCTOS Y SERVICIOS 41
5.1.2. EJE DE PROYECTOS DE INVERSIÓN 41
5.1.3. EJE INSTITUCIONALIDAD DEL CDAV 41
5.2. LA MARCA CDAV 43
5.3. ESTRATEGIA GENERAL 43
5.3.1. OBJETIVO GENERAL 47
5.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS 47
5.4. ACCIONES POR EJES DE TRABAJO 48
5.4.1. EJE INSTITUCIONAL CDAV LTDA. 48
5.4.2. EJE PRODUCTOS Y SERVICIOS PARA LA SEGURIDAD CDAV 52
5.4.3. EJE PROYECTOS DE INVERSIÓN (ESTRATEGIA PEDAGÓGICA PARA SENSIBILIZAR A TODOS LOS ACTORES DE LA VÍA) 61

6. CRONOGRAMA 68

7. PRESUPUESTO 69

BIBLIOGRAFÍA 70

INTRODUCCIÓN

Uno de los mayores desafíos a nivel mundial, es lograr reducir la cantidad de víctimas por siniestros que ocasiona la movilidad. Entre los objetivos para el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas se encuentra garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades y, por ello, se pretende reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.

Santiago de Cali, no ha sido ajena a este desafío y es así como a través del Plan Local de Seguridad Vial de Santiago de Cali, 2018-2021, responde a los postulados del Plan Nacional de Seguridad Vial, con un objetivo central: Reducir el número de muertos y lesionados por siniestros viales.

El Centro de Diagnóstico Automotor del Valle, siendo la primera empresa que se constituyó en Colombia, como entidad especializada en el orden técnico, en el sector del transporte, se ha sumado a esta iniciativa, promoviendo una cultura de movilidad, seguridad vial y respeto por el medio ambiente; a través de la formación y evaluación de la capacidad de conducción, revisión del estado de los vehículos, servicios y programas de tránsito y transporte.

El presente documento, denominado *"Prestar los servicios para diseñar un plan pedagógico de sensibilización, comunicación, formación y culturización, que contribuya con la nueva seguridad vial de la ciudad de Santiago de Cali, así como el reconocimiento del CDAV Ltda., como gestor de seguridad vial,"* es el resultado de un análisis minucioso, sobre su funcionamiento, estructura organizacional ventajas competitivas y posicionamiento en la región.

Con el fin de lograr una fácil comprensión, el documento está dividido en siete capítulos: El primero, denominado Caracterización del CDAV, hace un breve recuento de su historia, misión, visión, estructura organizacional y los productos y servicios que ofrece a la comunidad.

La metodología se ubica en el segundo capítulo. Se aplicó metodología de planeación estratégica con enfoque en marco lógico, buscando la participación de todos los actores sociales (funcionarios del CDAV, de la Administración Municipal, Empresas y organizaciones del sector transporte, empresas locales, y conductores), con el objetivo de diagnosticar la problemática de la seguridad vial, la percepción de los ciudadanos, con respecto a la marca CDAV y la prestación del servicio hacia el cliente de esta Entidad y diseñar un Plan Pedagógico, pertinente, sostenible, viable y coherente.

El capítulo tercero, Caracterización del CDAV, da cuenta de sus ventajas competitivas (calidad, servicio al cliente), pero al mismo tiempo, presenta un análisis de las debilidades encontradas, en el desarrollo de este proyecto.

La siniestralidad en Santiago de Cali, se encuentra en el capítulo cuarto. Los datos han sido tomados del Informe Estadístico 2019, Siniestralidad vial en Cali, elaborado por el Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, con el apoyo de la Iniciativa Global
para la Seguridad Vial de Bloomberg Philanthopies (BIGRS). Permitiendo tener una visión amplia de los actores vulnerables y su nivel de riesgo en las vías públicas de la ciudad.

La Formulación de la Estrategia General, queda evidenciada en el Capítulo 5º. En este capítulo, la consultoría consideró que, para romper el imaginario de una entidad dedicada a los trámites para la secretaría de movilidad o incluirla dentro del mismo rol de servicios de los centros de revisión técnico mecánica de la ciudad y la región, es necesario considerar un impulsor de la marca que transmita una visión más joven de la gestión y posibilite hablar de otros temas menos institucionales y con mayor énfasis, de movilidad segura para todos los actores, situación que el CDAV ejecuta a través de sus iniciativas llevadas a la ciudad. Esta estrategia se fundamenta en tres ejes: De productos y servicios; de Proyectos de inversión; e Institucional, los cuales a su vez se sostienen en cuatro de los cinco pilares de los Planes Nacional y Local de Seguridad Vial. Estos pilares sobre los cuales se sostiene esta estrategia son: Gestión institucional; Gestión de equipos y Vehículos seguros; Gestión de comportamiento humano; y Gestión de la infraestructura. Se trata de un modelo a seguir por su probada eficacia en el logro de movilidad segura y sostenible, tal como puede hoy observarse en países líderes en la materia.

Aplicando el concepto de movilidad segura, en la Estrategia, se definieron Programas y acciones, las cuales quedaron plasmadas en fichas. Las acciones se han representado en fichas, las cuales describen la acción, definen el agente propietario de la acción, el agente participante, el periodo de la implementación; el indicador asociado y el costo estimado.

Se adiciona el documento denominado Anexos, donde se incorporan a nivel esquemático, los diseños conceptuales de las estrategias, acciones, guiones y piezas pedagógicas a desarrollar.

Finalmente, los capítulos 6º y 7º, presentan el presupuesto y el cronograma de actividades, ambos ajustados a la realidad actual de la ciudad y la región.

Con la implementación de esta propuesta, se pretende posicionar al CDAV como una empresa estratégica aliada para seguridad del Valle del Cauca, educando,

capacitando y sensibilizando a los actores en la vía, respecto a la seguridad vial para la disminución de la siniestralidad bajo los nuevos parámetros de movilidad en épocas de pandemia; dar a conocer a los propietarios de vehículos, ¿el cómo? y ¿por qué? deben realizar la revisión técnico-mecánica, las licencias de conducción y los cursos de conducción para su seguridad en la vía y fortalecer la marca CDAV Ltda. como una empresa aliada de las autoridades responsables en la seguridad vial (Distrito de Cali, Gobernación de Valle del Cauca y Ministerio de Transporte.

1. CARACTERIZACIÓN DEL CDAV

1.1. RAZÓN SOCIAL

CENTRO DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR DEL VALLE LTDA. Es una Sociedad de economía mixta del orden municipal, con participación del estado de más del 90% en la conformación de su capital social, siendo el régimen de sus actividades y el de sus servidores públicos, el de las empresas industriales y comerciales del Estado EICE, por lo que en virtud de lo estipulado en el artículo 85 de la Ley 489 de 1998, cuenta con personería jurídica y autonomía administrativa y financiera.

1.2. HISTORIA

Antes de 1977 el Estado Colombiano no tenía instrumentos para garantizar el cumplimiento efectivo de normas de seguridad vial, como la revisión técnico mecánica de los vehículos automotores, debiendo recurrir a la celebración de convenios con "talleres", muchos de ellos sin infraestructura tecnológica, ni estandarización de procesos que garantizarán un idóneo servicio de revisión y una contribución importante a la seguridad vial y a la protección de la vida.

Por ese motivo se decide la creación de una empresa de economía mixta, con independencia patrimonial y autonomía administrativa, orientada a diagnosticar con carácter de neutralidad el estado técnico mecánico de los vehículos que circulan en el municipio de Santiago de Cali.

Hasta 1985 cumple satisfactoriamente los objetivos de su creación, consolidándose a partir del concepto de revisión técnico mecánica obligatoria para todos los vehículos automotores. En ese año por delegación el Organismo de Tránsito del Municipio se crea la infraestructura para iniciar el servicio de expedición de Licencias de Conducción.

El programa se constituye en modelo para el país, permitiendo la expedición de licencias de conducción en una hora, eliminando las "licencias provisionales", al introducir procedimientos automáticos e integrar en un solo sitio la toma de fotos, el pago de derechos, los servicios médicos y en general todas las actividades necesarias para prestar el servicio. Este programa permite demostrar que el Estado a través de empresas como ésta puede realizar procesos eficientes de buena aceptación ciudadana.

La ejecución del programa de licencias lleva al CDAV incursionar en la prestación de servicios masivos de tránsito, convirtiéndose en agente recaudador de terceros, de impuestos, derechos del INTRA, del Municipio, Departamento y la Nación.

El CDAV documenta experiencias de otros países y se inician los programas de capacitación en seguridad vial y manejo defensivo. La posición líder que gana el CDAV, le permite trabajar en otros programas de investigación, ser tomado como modelo para la creación de nuevos centros de diagnóstico en el Valle y en resto del país y apoyar la creación del Consejo Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor del sector Oficial.

Hasta 1995 se mantiene la obligatoriedad de la revisión técnico mecánica anual para los vehículos particulares, incluidas las motocicletas, lográndose en este frente los mayores niveles de atención de servicios en la historia de la empresa.

Al finalizar 1995, el CDAV había desarrollado una infraestructura, que le permitía atender al año 250.000 vehículos, entre carros y motos, producir aproximadamente 70.000 licencias de conducción y practicar 5.000 pruebas psicotécnicas a conductores. La expedición del Decreto 2150 de 1995 elimina la obligatoriedad de la revisión técnica a los vehículos particulares y establece como indefinida la vigencia de la licencia de conducción, impactando directamente la dinámica empresarial del CDAV.

La presencia de la empresa frente a la comunidad disminuye, al no poder dar apoyo a programas de seguridad vial en la ciudad. Se suspende el trabajo de las áreas de investigación como factor preponderante de las políticas correctivas. Es por ello, que el Centro Diagnóstico redefine sus objetivos y estrategias corporativas. En coordinación con universidades locales, se dan los primeros pasos para elaborar un proyecto de reglamentación para el control a fuentes móviles que posteriormente se reglamentaría con la expedición de la Ley Marco Ambiental o Decreto 948 de junio 5 de 1995, fue así como estructuró el Programa de Control de Emisiones Contaminantes Vehiculares, estableciéndose convenios con la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal y el Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente "DAGMA".

Se inicia la descentralización de los servicios, llegando a las sedes de las empresas con programas de verificación de emisiones contaminantes en automotores.

Se trabajó permanentemente para generar cultura ecológica entre los propietarios de vehículos, buscando mantener el parque automotor circulante en Cali, dentro de los estándares de emisiones permitidos por la Ley.

Como respuesta al compromiso institucional de mantener bajos niveles de accidentalidad vial, se consigue la afiliación al Consejo Interamericano de Seguridad y se fortalece el servicio de diagnóstico e intervención en los factores humanos de la accidentalidad, haciendo de las pruebas psicotécnicas, con todas sus variables y

aplicaciones uno de los productos importantes que se dejan al servicio de la comunidad.

Se celebran convenios interinstitucionales generando alianzas que garantizan la vigencia del CDAV:

- Con el Municipio de Santiago de Cali STTM, para la estructuración y puesta en funcionamiento del Programa de Servicios de Tránsito, mediante el cual el CDAV, se comprometió por doce años, a realizar para la ciudadanía caleña todos los trámites relacionados con el registro automotor de vehículos particulares, públicos y el cobro y manejo de multas y comparendos, asumiendo el CDAV los costos de operación y las inversiones iniciales, transfiriéndole al Municipio STTM rentas netas, libres de costos operativos.

- Con el Departamento del Valle del Cauca, para promocionar entre los contribuyentes el pago oportuno de los impuestos de rodamiento a través de la red bancaria, desarrollando toda la parte logística de divulgación, y estructuración de bases de datos, para permitir al Departamento la Administración del Impuesto.

- Con el Fondo de Prevención Vial, para adelantar campañas de prevención y seguridad vial, en la ciudad de Santiago de Cali, permitiendo que la Secretaría de Tránsito Municipal pueda adelantar campañas permanentemente a través de la División de Cultura y utilizar recursos externos provenientes de la porción que a seguridad vial debe destinar el SOAT.

- Con la ARP del Seguro Social, para incursionar en asesoría en salud ocupacional, abriendo nuevos frentes de trabajo y mejorando el reconocimiento ante el sector empresarial.

En el año 2002 aparece la Ley 769, Nuevo Código Nacional de Tránsito, la entrada en funcionamiento de la revisión técnico mecánica obligatoria de vehículos particulares, sustentada en muchos estudios técnicos y en la Resolución 3500 de 2005, se inicia en enero de 2007, el Centro se constituye en uno en los primeros habilitados para ofrecer el servicio bajo la nueva norma

A partir de 2003, crea una Escuela de Enseñanza Automovilística y fortalece convenios con todas la ARLs y con las empresas más importantes de la región para operar servicios de capacitación y evaluación de conductores.

1.3. MISIÓN

El Centro de Diagnóstico Automotor del Valle - CDAV promueve una cultura de movilidad, seguridad vial y respeto por el medio ambiente; a través de la formación y evaluación de la capacidad de conducción, revisión del estado de los vehículos, servicios y programas de tránsito y transporte.

1.4. VISIÓN

Ser la empresa líder de servicios de tránsito y transporte en el Valle del Cauca, destacada por la calidad, legalidad y generación de valor a sus grupos de interés, y reconocida por el aporte a la movilidad y seguridad vial.

1.5. COMPOSICIÓN

Como se mencionó anteriormente, el CDAV, es una sociedad de economía mixta del orden municipal, con participación del estado de más del 90% en la conformación de su capital social. En la siguiente gráfica se observan los socios y su participación porcentual de capital.

Gráfico 1. Composición de capital



Fuente: https://www.cdav.gov.co/institucional/publicaciones/129391/socios/

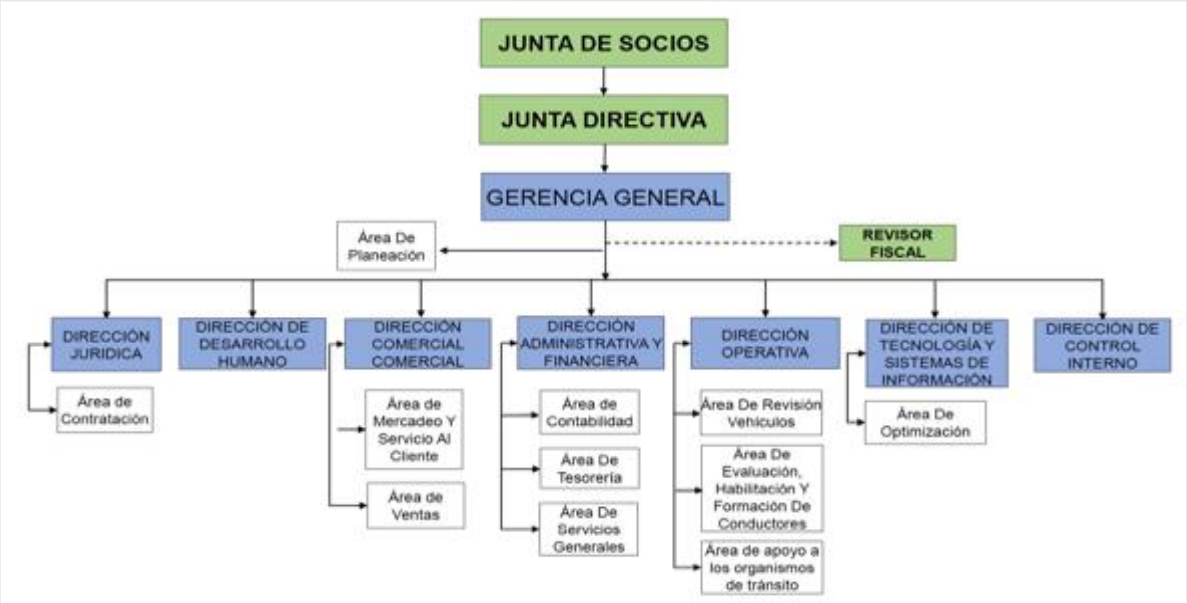
Tabla 1. Junta Directiva

JUNTA DIRECTIVA
Alcaldía de Santiago de Cali
Secretaría de Tránsito y Transporte
Ministerio de Transporte
Departamento del Valle del Cauca
Fundación para el Desarrollo Integral del Valle

Fuente: CDAV

1.6. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Gráfico 2. Estructura Organizacional CDAV



Fuente: CDAV

1.7. PRODUCTOS Y SERVICIOS

El Centro de Diagnóstico Automotor del Valle, ofrece los siguientes productos y servicios:

- Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes.
- Escuela de conducción, formación y evaluación de conductores.
- Licencias de conducción.
- Gestión de Trámites de Tránsito.

2. METODOLOGÍA

Para formular el plan de trabajo, se utilizó la metodología de planeación estratégica con enfoque en marco lógico.

"La Planificación Estratégica, PE, es una herramienta de gestión que permite apoyar la toma de decisiones de las organizaciones en torno al quehacer actual y al camino que deben recorrer en el futuro para adecuarse a los cambios y a las demandas que les impone el entorno y lograr la mayor eficiencia, eficacia, calidad en los bienes y servicios que se proveen.

La Planificación Estratégica consiste en un ejercicio de formulación y establecimiento de objetivos de carácter prioritario, cuya característica principal es el establecimiento de estrategias para alcanzar dichos objetivos. Desde esta perspectiva la PE es una herramienta clave para la toma de decisiones de las instituciones públicas. A partir de un diagnóstico de la situación actual, la Planificación Estratégica establece cuales son las acciones que se tomarán para llegar a un "futuro deseado", el cual puede estar referido al mediano o largo plazo."[1]

"La Metodología de Marco Lógico es una herramienta para facilitar el proceso de conceptualización, diseño, ejecución y evaluación de proyectos. Su énfasis está centrado en la orientación por objetivos, la orientación hacia grupos beneficiarios y el facilitar la participación y la comunicación entre las partes interesadas."[2]

En esta metodología se involucraron todos los actores sociales (funcionarios del CDAV, de la Administración Municipal, Empresas y organizaciones del sector transporte, empresas locales, y conductores), con el objetivo de diagnosticar la

[1] ILPES/CEPAL. Área de Políticas Presupuestarias y Gestión Pública. Manual de Planificación Estratégica e Indicadores de Desempeño en el Sector Público. Dra. Marianela Armijo. 2009.

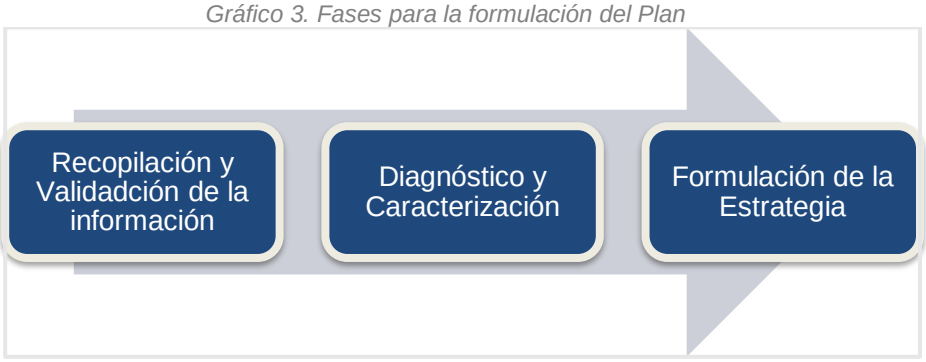
[2] CEPAL. Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas. Edgar Ortegón y Francisco Pacheco

problemática de la seguridad vial, la percepción de los ciudadanos, con respecto a la marca CDAV y la prestación del servicio hacia el cliente de esta Entidad y diseñar un Plan Pedagógico, pertinente, sostenible, viable y coherente.

2.1. FASES PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN

Para formular el Plan Pedagógico, se desarrollaron las siguientes fases:

Gráfico 3. Fases para la formulación del Plan



Fuente: Elaboración propia

2.1.1. Fase previa: Recopilación y validación de la Información

Esta información se recopiló a través de tres mecanismos:

1. FUENTES Y TÉCNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN
   Como técnicas y fuentes de información se emplean las siguientes:

   FUENTES PRIMARIAS.
   Se realizó observación en la empresa y en la ciudad en general. Igualmente se obtuvo información directa en la empresa, a través de los manuales de procesos, organigrama, información financiera y archivo general.

   Se destacan entre otras, las siguientes fuentes primarias:
   Plan Estratégico CDAV 2018-2023
   Política de operación Institucional CDAV
   Política de transparencia, servicio al ciudadano, participación y lucha contra la corrupción
   Política de independencia
   Política y objetivos del SIG
   Informes de gestión del CDAV
   Proyectos de responsabilidad social del CDAV

FUENTES SECUNDARIAS
Como fuentes secundarias externas se obtuvieron documentos escritos, relacionados con el problema de estudio y se analizaron estadísticas, tales como:
Plan de Desarrollo 2020 – 2023 “Unidos por la vida”

- Plan Local de Seguridad Vial 2018-2021 Santiago de Cali
- Forensis 2019, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
- Estadísticas de siniestralidad, Observatorio de Movilidad, Secretaría de Movilidad

2. ENTREVISTAS A INFORMANTES CLAVES. Estos son una fuente importante de información. Para ello se realizaron entrevistas al personal en diferentes áreas y se elaboraron encuestas.

3. ANÁLISIS DE INVOLUCRADOS. Como lo establece la CEPAL, en la metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas, es muy importante estudiar a cualquier persona o grupo, institución o empresa susceptible de tener un vínculo con un proyecto dado. El análisis de involucrados permite optimizar los beneficios sociales e institucionales del proyecto y limitar los impactos negativos. Al analizar sus intereses y expectativas se puede aprovechar y potenciar el apoyo de aquellos con intereses coincidentes o complementarios al proyecto, disminuir la oposición de aquellos con intereses opuestos al proyecto y conseguir el apoyo de los indiferentes.

2.1.2. Fase dos: Diagnóstico y Caracterización

En esta fase se evaluaron aspectos comunicativos y organizacionales, cuyo fin último es la caracterización exhaustiva del rol del CDAV, en la ciudad y la región.

Igualmente se hizo un análisis de la seguridad vial en la ciudad, tomando como base las estadísticas de siniestralidad, aportadas por la Secretaría de Movilidad.

2.1.3. Fase tres: Formulación de la estrategia

En este punto, se desarrollaron una estrategia de acciones pedagógicas, de sensibilización y comunicación, basada en tres ejes:

1. Eje institucional
2. Eje de productos y servicios para la seguridad
3. Eje de proyectos de inversión (estrategia pedagógica para sensibilizar a todos los actores de la vía)

3. DIAGNÓSTICO Y CARACTERIZACIÓN DEL CDAV

El Centro de Diagnóstico Automotor del Valle, se fundó en 1977, siendo la primera empresa que se constituyó en Colombia, como entidad especializada en el orden técnico, en el sector del transporte.

Para el cumplimiento de su objeto social el CDAV, cuenta con las siguientes unidades de negocios:

a. **Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes**
   Habilitación: Resolución 5824 de 2006.
   Acreditados: CDA Clase D para vehículos tipo livianos, pesado y motocicletas.
   Certificado de acreditación: 09-OIN-005 ONAC.

b. **Expedición de licencias de conducción**
   Autorización: Operador autorizado en Cali por delegación del Organismo de Tránsito.

c. **Formación y evaluación de conductores**
   Autorización:
   Licencia de funcionamiento como Instituto para el Trabajo y Desarrollo Humano, Resolución 4143.2.21.5767 de 2009 Secretaria de Educación Municipal.
   Autorización para prestar servicios de Salud Ocupacional Resolución de la Secretaría de Salud del Departamento.
   Resolución 4145.21.0338 de 2006.

d. **Centro de enseñanza automovilística**
   Autorización:
   Resolución 4143.0.21.5926 del Mintransporte para certificar conductores de vehículos livianos de Servicio particular (Categoría B1) y Resolución 4143.0.21.5805 del Mintransporte para certificar conductores de vehículos livianos de Servicio público (Categoría C1).

Adicional a las operaciones propias, el CDAV opera servicios de movilidad producto de convenios interadministrativos:

a. **C.I. Administración patios oficiales y grúas**
   Autorización:
   Mediante CI con el Municipio de Santiago de Cali.

b. C.I Registro municipal de automotores e infractores
Autorización:
Mediante CI con el Municipio de Santiago de Cali.

Tiene presencia en el municipio de Santiago de Cali, con sede principal en el barrio la flora y sedes alternas que garantizan una presencia en puntos estratégicos, para brindar un mejor servicio a los usuarios.

SEDES

En las siguientes sedes se puede realizar el trámite de licencia de conducción:

Tabla 2. Sedes CDAV para trámites de Licencia de Conducción

Sedes	Dirección
La Flora	Calle 70 N # 3 B 81
Salomia	Carrera 3 56 - 30
Centro Comercial Carrera	Calle 56 # 1B-15
Aventura Plaza	Carrera 100 # 15A – 61
La 14 de Cosmocentro	Calle 5 # 50-103

Fuente: CDAV

Sede revisión técnico mecánica

Tabla 3. Sedes CDAV para Revisión técnico mecánica

Sedes	Dirección
La Flora	Calle 70 N # 3 B 81

Fuente: CDAV

Sedes retiro de vehículos de patios

Tabla 4. Sedes retiro de vehículos

Sedes	Dirección
Parqueadero La 33	Calle 32 # 7-178
Parqueadero La 66	Carrera 66 # 13-11
Parqueadero La Alborada	Carrera 61 #26-54
Parqueadero CDAV Norte	Calle 15 #29-29 Yumbo

Fuente: CDAV

Aunque son innegables sus ventajas competitivas (calidad, servicio al cliente), no se ha posicionado lo suficiente ante los ciudadanos, quienes no reconocen al CDAV, como una empresa independiente, sino que lo asocian como una dependencia más de la Secretaría de Movilidad.

A continuación, se presenta un análisis de las debilidades encontradas, en el desarrollo de este proyecto.

3.1. BAJA CONTRIBUCIÓN DEL CDAV, AL SISTEMA DE LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES.

De acuerdo con la información obtenida en el Boletín Estadístico consolidado 2019, de la Asociación nacional de Centros de Diagnóstico, en Santiago de Cali, están autorizados para operar veintiocho (38) Centros de Diagnóstico Automotor y en el año 2019, estos registraron ante el RUNT, 422.233 certificados, lo que representa una participación de solo 7,52%, del total nacional.

Según este mismo Boletín, solamente cuatro Centros de Diagnóstico Automotor de la ciudad de Cali, se encuentran en el Top de los cuarenta (40) con certificados registrados ante el RUNT, en el año 2019.

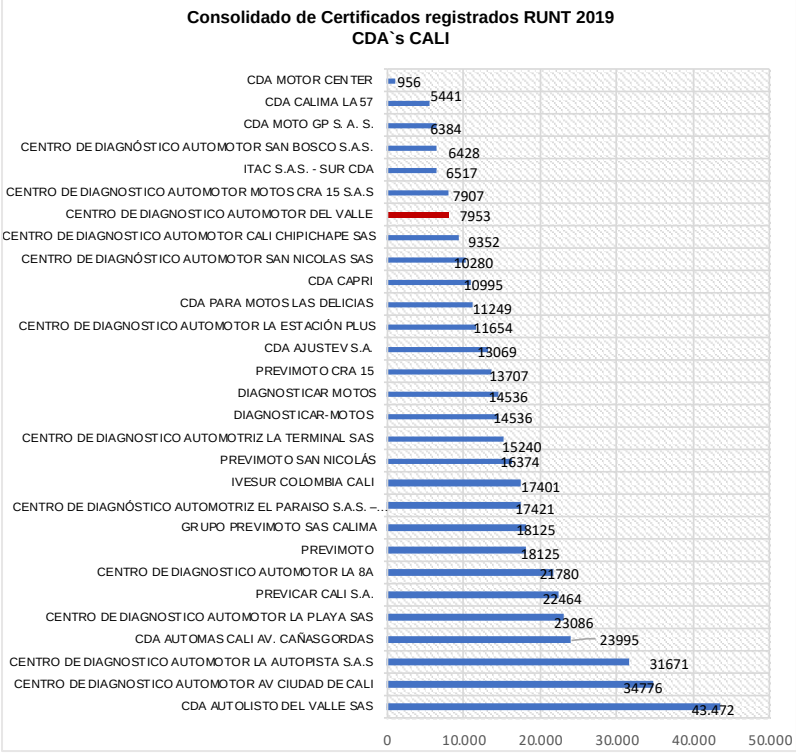
Tabla 5. Top de CDA`s de Cali, con certificados registrados ante el RUNT, en el año 2019.

Top de CDA´s de Cali, con certificados registrados ante el RUNT, en el año 2019.		
Posición	**Nombre**	**Certificados Registrados**
5	CDA AUTOLISTO DEL VALLE SAS	43.472
15	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR LA AUTOPISTA S.A.S	31671
34	CDA AUTOMAS CALI AV. CAÑASGORDAS	23995
24	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR LA PLAYA SAS	23086

Fuente: Boletín Estadístico consolidado 2019, ASOCDA

A nivel de la ciudad de Cali, el CDAV, ocupó el lugar No 17, con certificados registrados ante el RUNT, durante el año 2019.

Gráfico 4. Consolidado de certificados registrados ante el RUNT 2019



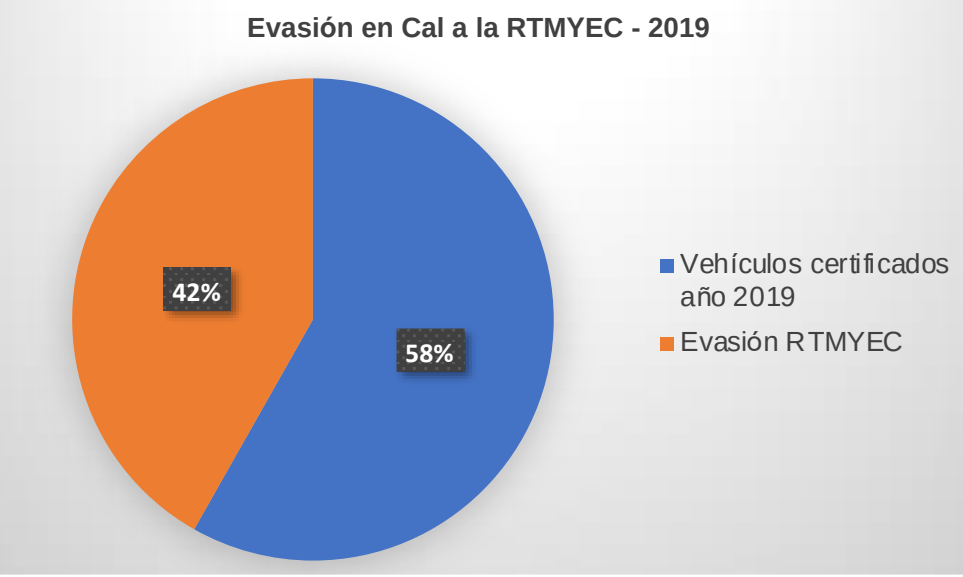
Fuente: Boletín Estadístico consolidado 2019, ASOCDA

A lo anterior se suma la evasión a la revisión técnico mecánica, por parte de los propietarios de vehículos en Colombia. *"En los últimos cinco años, el país, ha presentado un importante crecimiento en el parque automotor, especialmente en los últimos tres años, tanto que hoy en día se calcula que 15 millones de vehículos (entre motos, carros y públicos) transitan por el territorio nacional.*

De esos 15 millones de vehículos, aproximadamente 12 millones están obligados a realizar la revisión técnico mecánica, sin embargo, la cifra de evasión llega a un alarmante 61 %.

El indicador de evasión más crítico se evidencia en las motocicletas, al superar el 70 %, según cifras de la Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor (Asocda), esto quiere decir que de siete de cada diez motos no se tiene conocimiento de sus condiciones mecánicas, por lo tanto, nadie podría dar fe de que se encuentra en condiciones seguras para transitar. Probablemente, si estas cifras no fueran así, la accidentalidad en Colombia sería menor y la cifra de 18 personas que mueren diariamente podría disminuir."[3] Para el caso del Valle del Cauca, la evasión llega al 53% y para Cali, teniendo en cuenta que, en el año 2019, tenía registrados 725.410 vehículos, y que se certificaron 422.233 vehículos, la evasión llegó al 42%, como se observa en la gráfica siguiente.

Gráfico 5. Evasión en Cali a la RTMYEC – 2019



Fuente: Boletín Estadístico consolidado 2019, ASOCDA

[3] https://www.elcolombiano.com/informes-comerciales/las-marcas-hablan/tecnired-la-opcion-que-buscaba-para-la-revision-tecnico-mecanica-de-su-vehiculo-HN13879248

Los propietarios de vehículos aducen que no realizan la revisión técnico mecánica porque se les olvida, es muy costosa o no representa algo importante para la seguridad vial.

En este análisis se ha percibido que la baja contribución del CDAV, al sistema de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, se debe a razones tales como:

- De acuerdo a los resultados de la empresa de Investigación y Mercadeo Analizar Lombana, *"los CDA's que están en las diferentes partes de la ciudad son particulares y varían en la calidad del servicio que ofrecen. "Hay unos que le enciman a uno una pizza por ir, o que también son monta llantas". Cuando necesitan hacer la revisión técnico mecánica acuden al CDA más cercano, siendo este el criterio que más influye en su escogencia. Consideran que son "buenos" porque "la vuelta se hace rápido" y no necesariamente porque revisen los automotores cumpliendo con todas las normas requeridas. A pesar de reconocer que el diagnosticentro de la Secretaría de Tránsito es más completo y seguro en términos de la calidad de la revisión, este no parece ser el factor clave de escogencia. Muestran un poco de indiferencia frente a la superioridad del diagnosticentro en este sentido"*[4]

- La alianza que se tiene con la Secretaría de Movilidad de Cali, no es aprovechada, para recordar oportunamente a los propietarios de vehículos, de la obligación de realizar la revisión técnico mecánica.

- No se ofrecen valores agregados a la revisión, como realizar capacitaciones en seguridad vial, mientras el conductor espera la revisión.

- La información que aparece en la página web del CDAV, respecto a la revisión técnico mecánica, no es dinámica de leer y el chat en la página no es manejado por una persona sino por un software, que da respuestas automatizadas. Lo anterior desmotiva al usuario interesado en la revisión técnico mecánica, quien opta por otras opciones.

3.2. BAJO PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DEL CDAV EN LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCCIÓN A NIVEL NACIONAL

En el año 1985, el Organismo de Tránsito de Cali (Secretaría de Tránsito y Transporte), entregó el manejo del procedimiento de licencias de conducción al

[4] Analizar Lombana. informe de sesiones de grupo con ciudadanos evaluación de campañas. 2018

CDAV, convirtiéndose en la primera ciudad en realizar este trámite de manera ágil, segura y sin la presencia de tramitadores.

Con el paso de los años, la obtención o refrendación de la licencia de conducción en el CDAV, sigue siendo sólida, confiable y descentralizada en varios sectores de la ciudad.

"A nivel nacional, en el año 2019, se incrementaron un 8,6% el total de las licencias de conducción activas para mujeres y en hombres, se incrementó en 9,5%. Durante este mismo año, se expidieron 1.140.530 licencias de conducción."[5]

El CDAV, tramitó en el año 2019, 71.956 licencias de conducción, logrando un incremento del 40,3%, con respecto al año 2018. A pesar de este incremento, el porcentaje de participación con respecto al total nacional, fue de solo 6%.

[5] Boletín RUNT en Cifras. Año 2019

Gráfico 6. Licencias de conducción activas a 31 de diciembre de 2019



Fuente: RUNT en cifras, año 2019

Esta brecha en la participación del CDAV, al expedir de las licencias de conducción, con respecto al total nacional, es el resultado de factores como la relación usuario – CDAV. Al respecto, y de acuerdo al diagnóstico en la comunicación digital del CDAV, realizado por Urbavial SAS, la línea de servicio al cliente no se destaca, ni se reconoce por su apoyo y es usada por pocos. La información que brinda, se percibe como fragmentada, por pedazos. En el inicio de la página del CDAV **www.cdav.gov.co** no hay un enlace que sirva como atajo para llegar directamente a la información sobre licencia de conducción.

Algunas personas opinan que el trámite es muy costoso y optan por trasladarse a los municipios vecinos.

Al igual que en el trámite de revisión técnico mecánica, no se le recuerda al conductor, la fecha de vencimiento de la licencia de conducción, ni se promociona en el sector de los jóvenes (Colegios, universidades), la importancia de obtener este documento.

3.3. ESCASA COBERTURA EN LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES

"*Con relación a los conductores, la legislación colombiana establece que la capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados. Estos centros deben estar habilitados por el Ministerio de Transporte y tener licencia de funcionamiento expedida por el Ministerio de Educación Nacional.*

En la ciudad de Santiago de Cali, se encuentran habilitados treinta y nueve (39) Centros de Enseñanza, las cuales se enfocan en enseñar principalmente las maniobras necesarias para no ser un peligro al volante, a conocer los principios básicos para conducir correctamente y a tener algunas horas de práctica en carretera que le servirán para seguir ganando seguridad y destreza."[6]

[6] Plan Local de Seguridad vial de Santiago de Cali, 2018-2021

No	Nombre	No	Nombre
1	ACADEMIA AUTO MUNDIAL	21	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA DE OCCIDENTE
2	ACADEMIA DE AUTOMIVILSMO J.C DEL NORTE	22	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA DEL VALLE
3	ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO ACC AUTOMÓVIL CLUB DE CALI	23	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA LA SULTANA
4	ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO EL GRAN CHOFER	24	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA LOS BALCANES
5	ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO MASERATI	25	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA MONTOYA CART
6	ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO RALLY MONTECARLO	26	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA SANTIAGO DE CALI SAS
7	ACADEMIA DE CONDUCCION EL TIMON	27	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA SEBASTIAN DE BELALCAZAR
8	ACADEMIA DE CONDUCCION JUNIOR	28	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICO NASCAR CLUB
9	ACADEMIA DE CONDUCCION OLIMPICA DE CALI	29	ESCUELA DE AUTOMOVILISMO FERRARCEA
10	ACADEMIA DE CONDUCCION SANTA ISABEL	30	ESCUELA DE AUTOMOVILISMO FORMULA UNO LTDA
11	ACADEMIA DE CONDUCCION SENA	31	ESCUELA DE AUTOMOVILISMO J.C.
12	CEA VICTORIA	32	ESCUELA DE AUTOMOVILISMO LA GRAN COLOMBIA
13	CENTRO DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR DEL VALLE	33	ESCUELA DE AUTOMOVILISMO MYROJ
14	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA ACADEMIA AAA DE AUTOMOVILISMO	34	ESCUELA DE AUTOMOVILISMO SANTIAGO DE CALI
15	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA ANDES CAR'S S.A.S	35	ESCUELA DE AUTOMOVILISMO SURAMERICANA
16	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA AUTOMODELO	36	ESCUELA DE CONDUCCION MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI - SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
17	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA CALI CONDUCE S.A.S	37	PAZ BLANDON CARLOS HOLMES
18	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÌSTICA CALI VIAL/ SAS	38	SETRAVIAL
19	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA COLSEGUROS	39	TOURING & AUTOMOVIL CLUB DE COLOMBIA A.C.C.
20	CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA DANIEL CART		

El CDAV, está autorizado para impartir la formación de conductores, ya que cuenta con licencia de funcionamiento o reconocimiento de carácter oficial y el registro de programas debidamente otorgado por la Secretaría de Educación y la respectiva habilitación del Ministerio de Transporte.

El Centro de Enseñanza Automovilística del CDAV, se ha distinguido por cumplir a cabalidad con la normativa establecida para estos centros de enseñanza, específicamente en lo que se refiere a módulos de instrucción e intensidad horaria, en la formación de nuevos conductores.

Teniendo en cuenta que tiene licencia de funcionamiento como Institución de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano, capacita y evalúa a conductores de diferentes empresas de la región.

En el informe de Empalme de junio 25 de 2020 (resultados operativos), se presenta el resultado operativo de esta unidad de producción. Como se observa en la gráfica siguiente, la escuela disminuyó su cobertura durante el año 2019, en un 14%, con respecto al año 2018.
Las evaluaciones a conductores, también tuvo una disminución significativa (21%). Mientras que, en el año 2018, evaluó a 4083, personas, en el 2019, llegó a 3.215.

Gráfico 7. Resultado operativo Escuela de conducción. Comparativos años 2018-2019



Fuente: Informe de empalme CDAV. Periodo septiembre 16 de 2017 – junio 25 de 2020

En la observación directa realizada en las instalaciones del CDAV, se encontraron las siguientes falencias:

- Al solicitar información sobre el curso de conducción, se entrega una fotocopia donde hay texto escrito a mano, poco legible. No explican las categorías de licencias de conducción que ofrece la escuela. Esto genera una mala imagen del CDAV ante el usuario.

- En la clase a la que se asistió, se pudo constatar que docente enseñaba muy bien, explicaba y se apoyaba en ejemplos reales para relacionar los temas teóricos con la cotidianidad del conductor. Preguntaba constantemente y resolvía dudas; esto hacía que los estudiantes estuvieran atentos, además se generaba el espacio para que los estudiantes participaran con vivencias relacionadas con el tema. Sin embargo, en medio de la pandemia no es permisible que alguien con síntomas de tos, no tenga elementos de bioseguridad al dictar la clase (se quitaba el tapabocas para hablar).

Gráfico 8. Observación directa de una clase teórica.



Fuente: Elaboración propia

- En la clase práctica de conducción, el instructor mencionó la cicloinfraestructura de la ciudad, pero no de manera positiva. Parece que desconoce que esta infraestructura ha sido financiada en gran parte por el CDAV. Igualmente, no dio a conocer los beneficios de ser ciclista; por el contrario, aseguró que esta actividad no era conveniente para la ciudad, por el clima cálido.

- Cuando se refirió a los elementos del equipo de prevención y seguridad vial, no hizo énfasis en lo que debería llevar. En la presentación no estaban estos elementos y solo los mencionó, cunado un alumno preguntó. Tampoco explicó qué debería llevar un botiquín de primeros auxilios.

- Con respecto a las diapositivas utilizadas como recurso didáctico, son poco dinámicas, con texto excesivo, y visualmente aburridas. No hay uniformidad en las imágenes: había algunas que no correspondían al tema del que se habla o no eran acorde al público (muy infantiles). Se usan transiciones de PowerPoint anticuadas. Los textos de las diapositivas son excesivos, dificultando su lectura.

- La explicación sobre los actores viales, es muy corta y no se hace énfasis en los actores vulnerables.

4. DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN CALI

"El desconocimiento de las normas de tránsito y cultura ciudadana en los conductores, se evidencia en los siniestros viales causados por conductores ebrios, impericia en las vías, exceso de velocidad, fallas mecánicas, inobservancia de las normas de tránsito, menores de edad conduciendo, entre otras que generalmente terminan en muertes y discapacidades."[7]

Para la realización de este capítulo, se ha tenido en cuenta el Informe Estadístico 2019, Siniestralidad vial en Cali, elaborado por el Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, con el apoyo de la Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg Philanthopies (BIGRS).

Los siniestros de tránsito, son la 13ª causa de muertes en la ciudad de Cali, superando enfermedades como VIH (Sida), cáncer de mama o cáncer de próstata.

[7] Plan Local de Seguridad vial de Santiago de Cali, 2018-2021

Gráfico 9. Comparativo causas de muertes en Cali. 2019

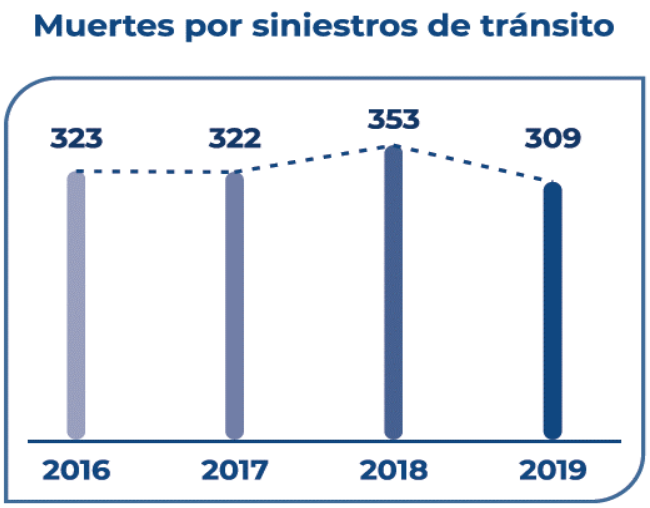


Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 7, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

4.1. VICTIMAS FATALES POR TASA

En 2019, la Ciudad de Cali registró una tasa de 13,8 muertes por cada 100.000 habitantes, la misma tasa de Colombia.

Gráfico 10. Muertes por siniestros de tránsito en Cali. 2019



Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 8, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

En la gráfica siguiente, se observa el comparativo de fatalidades (por tasa), entre Colombia y Cali, durante el periodo 2016 – 2019. Se evidencia una disminución en el último año, con respecto a los otros años del periodo analizado.

Gráfico 11. Comparativo tasa de fatalidades Colombia - Cali, periodo 2016 - 2019

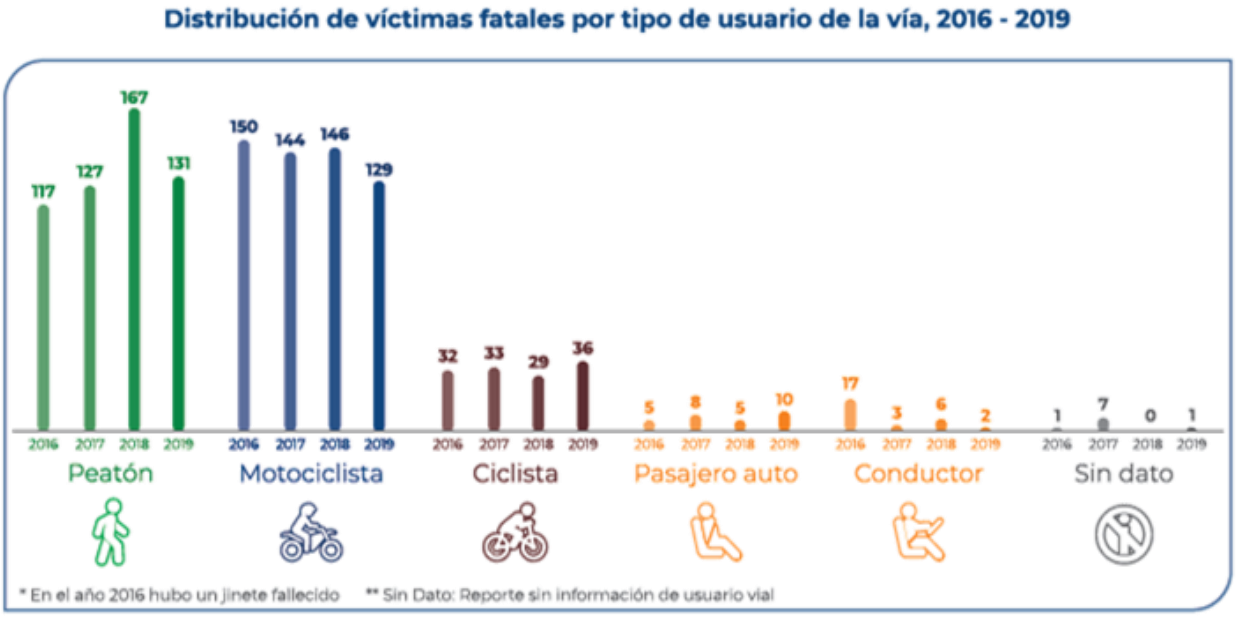


Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 8, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

4.2. CARACTERIZACIÓN DE USUARIOS - SINIESTRALIDAD

En el 2019, los peatones y usuarios de motocicleta, aportaron el 42% de las víctimas fatales por eventos de tránsito cada uno, mientras que, en el año 2018, el 47% de las víctimas fatales fueron peatones.

Gráfico 12. Distribución de víctimas fatales por tipo de usuario de la vía, 2016 -2019



Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 9, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

Se evidencia que el año 2019, reportó la menor cantidad de víctimas viales, respecto a los años estudiados, con una disminución de 44 víctimas con respecto al año 2018, y una reducción de 13 personas, frente al año 2017.

4.2.1. Matriz de interacciones de fatalidades acumuladas 2016-2019 y solo 2019

Entre el año 2016 y el 2019, fueron registradas 1.307 víctimas fatales por eventos de tránsito. Se observa que, de los 569 usuarios de motocicleta, el 49,9% fallecieron en choques con autos, además se evidencia que, de los 542 peatones fallecidos, el 56,8% fueron atropellados por motociclistas.

Gráfico 13. Matriz de interacciones de fatalidades acumulada. 2016-2019

Matriz de interacciones de fatalidades acumulada, 2016 - 2019

Contraparte / Víctima	Auto	Ciclista	Motociclista	Peatón	Objeto Fijo	Sin dato	Total
Usuario Auto	26	0	3	0	24	3	56
Ciclista	65	0	55	0	0	10	130
Motociclista	281	6	60	3	201	18	569
Peatón	186	2	308	0	0	46	542
Jinete	1	0	0	0	0	0	1
Sin dato	0	0	0	0	0	9	9
Total	559	8	426	3	225	86	1307

Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 10, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

En el año 2019 fallecieron 309 personas por eventos de tránsito, evidenciando que, de los 131 peatones fallecidos, el 56,5% fueron atropellados por una motocicleta y de los 129 motociclistas fallecidos, el 46,5% participaron en choques con autos.

Gráfico 14. Matriz de interacciones de fatalidades 2019

Matriz de interacciones de fatalidades año, 2019

Contraparte / Víctima	Auto	Ciclista	Motociclista	Peatón	Objeto Fijo	Sin dato	Total
Usuario Auto	6	0	0	0	6	0	12
Ciclista	17	0	16	0	2	1	36
Motociclista	60	2	14	3	47	3	129
Peatón	48	0	74	0	0	9	131
Sin dato	0	0	0	0	0	1	1
Total	131	2	104	3	55	14	309

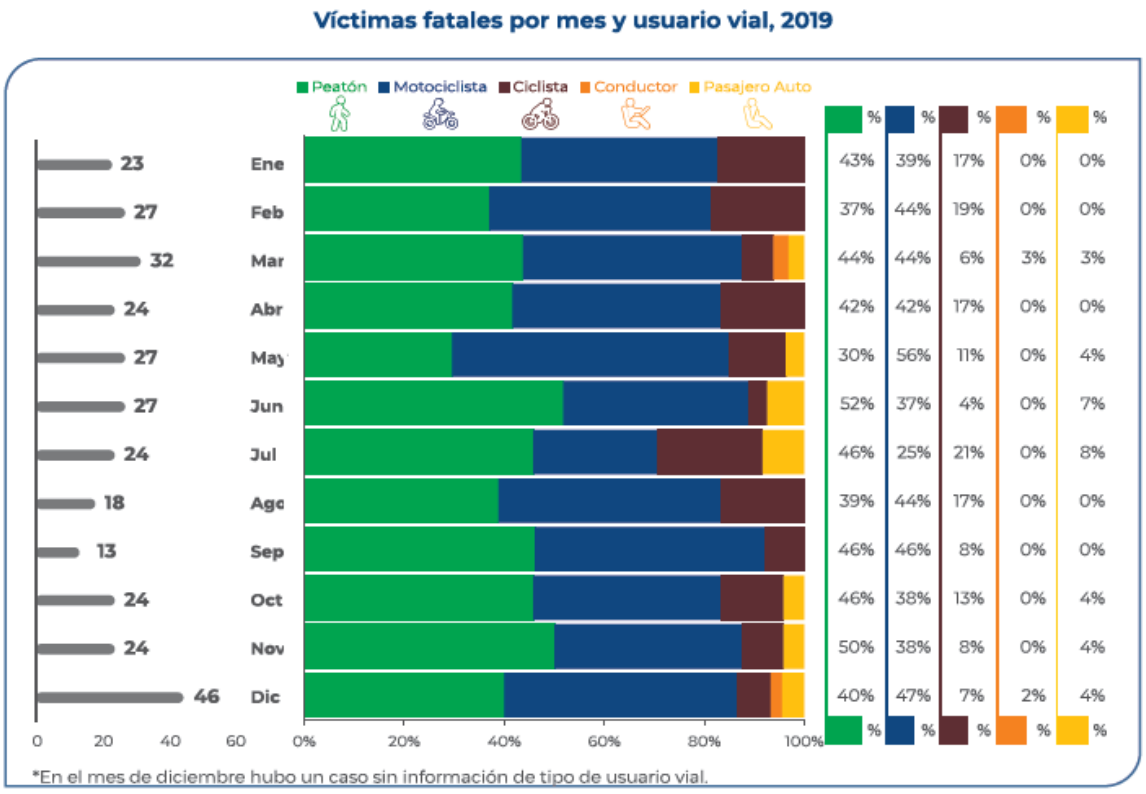
Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 10, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

4.2.2. Víctimas fatales por mes y usuario vial 2019

En el 2019, el mes más crítico fue diciembre con el 15% de las víctimas fatales, seguido de marzo, con el 10% de participación. Cabe resaltar que le 16% de motociclistas y el 14% de los peatones fallecidos en el 2019, se presentaron en el mes de diciembre.

La mayor cantidad de ciclistas fallecieron durante febrero y julio con cinco fatalidades en cada mes, seguido de los meses de enero y abril, con cuatro víctimas cada uno.

Gráfico 15. Víctimas fatales por mes y usuario, 2019.

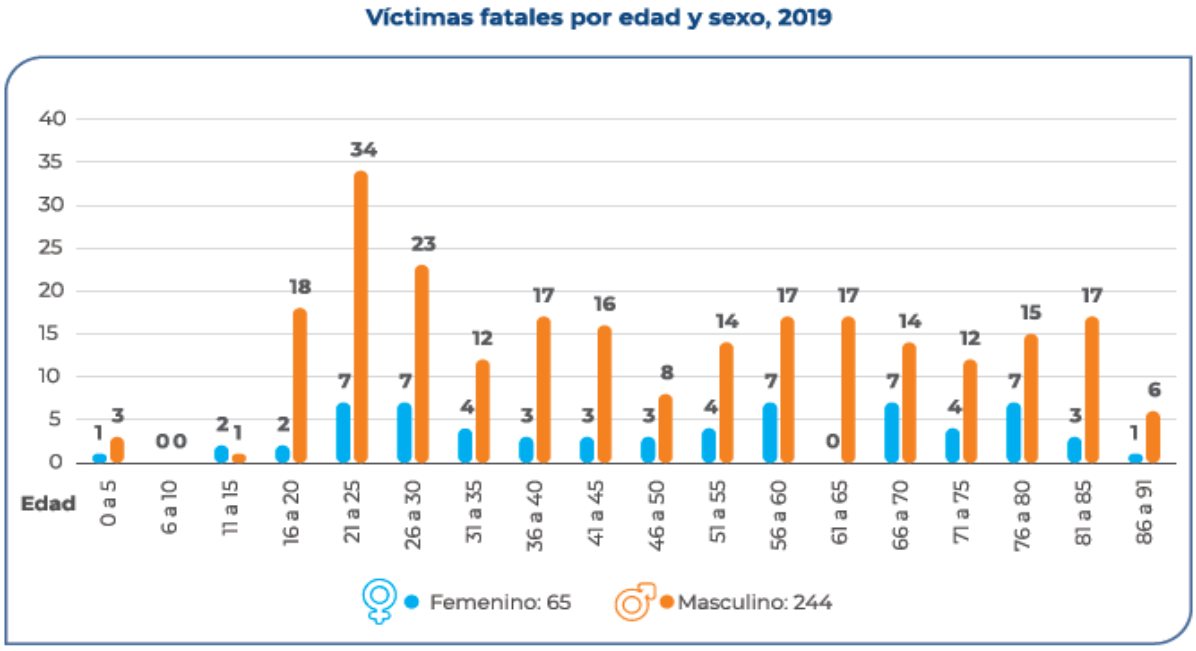


Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 11, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

4.2.3. Víctimas fatales por edad y sexo, 2019

El 33% de los hombres que perdieron la vida en siniestros viales eran mayores de 61 años con 81 casos. Por su parte, los hombres de 16 a 30 años representaron el 31% de las víctimas fatales, con 75 casos.

Gráfico 16. Víctimas fatales por edad y sexo, 2019.



Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 13, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

Cabe resaltar que en general, el 29% de las víctimas fatales tenían entre 16 y 30 años, seguidos del rango de edad de los 56 a los 70 años, con el 20%

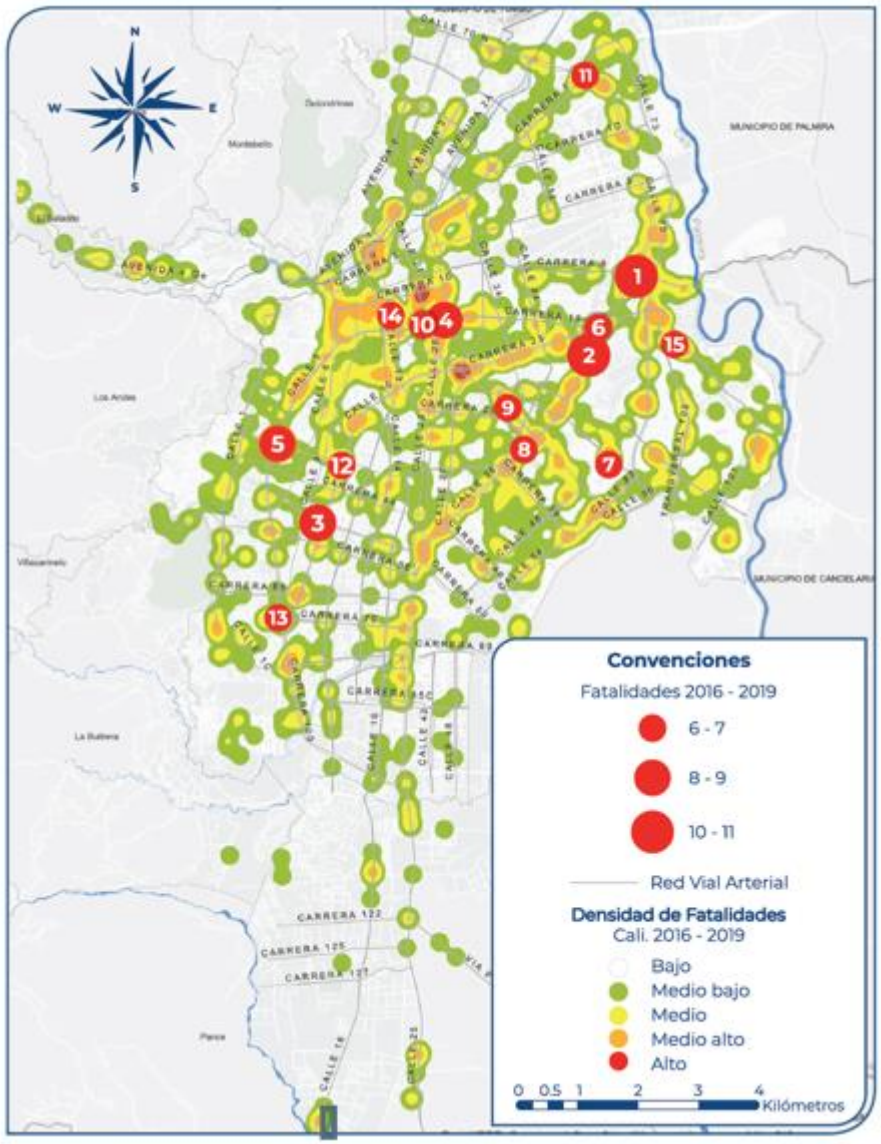
4.2.4. Densidad de fallecidos 2016 – 2019

Entre 2016 y 2019, el 65% de las fatalidades en la ciudad de Cali, se registraron en la red vial arterial.

Uno de cada 4 fallecidos en la ciudad, ocurren en cinco (5) vías principales:

- Calle 10 Autopista sur
- Calle 36 – Autopista Sur Oriental
- Calle 5 – Avenida Alfonso Bonilla Aragón
- Calle 25 – Avenida Simón Bolívar
- Carrera 15 – Avenida 3 de julio

Gráfico 17. Densidad de fatalidades 2016-2019



Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 14, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali

4.2.5. Puntos críticos de la ciudad por fatalidades, 2016-2019

En la tabla siguiente, se aprecia el listado de los quince (15) puntos críticos por siniestros viales con fatalidades, durante el periodo 2016-2019.

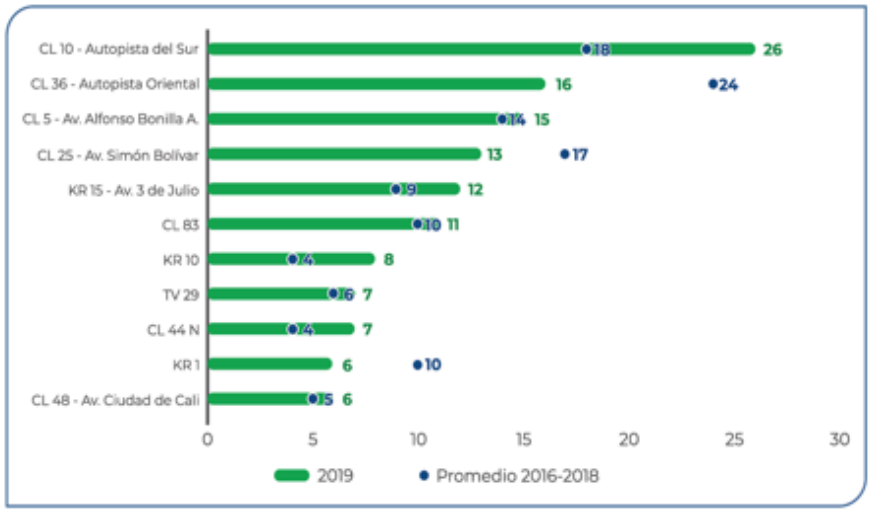
Tabla 6. Puntos críticos por siniestros viales con fatalidades, durante el periodo 2016-2019.

Ranking	Dirección	Nombre Común	Muertes 2016 - 2019
1	CL 70 KR 8	Sector Alfonso Lopéz con Avenida Simón Bolívar	11
2	CL 70 KR 26U	Avenida Simón Bolívar con carrera 26u	10
3	CL 10 KR 50	Autopista Sur Oriental con carrera 50	9
4	CL 25 KR 15	Calle 25 con carrera 15	9
5	CL 5 KR 39	Calle 5 carrera 39, sector Tequendama	8
6	CL 70 KR 24	Avenida Simón Bolívar carrera 24	7
7	CL 72U KR 28D	Sector Nuevo Latir	7
8	CL 36 KR 32A	Avenida Simón Bolívar con carrera 32a	7
9	CL 34C TR 29	Calle 34c con transversal 29, Sector Villanueva	6
10	CL 19 KR 15	Calle 19 carrera 15, Sector Sucre	6
11	CL 70 KR 1	El Terminalito del Norte, Sector Alcazares	6
12	CL 10 KR 39	Sector Canchas Panamericanas	6
13	CL 5 KR 70	Calle 5 con carrera 70, Sector Caldas, Cinépolis El Limonar	6
14	CL 15 KR 12	El Calvario, Estación Policia Fray Damián	6
15	CL 74 KR 25	Calle 74 carrera 25, Planta de tratamiento	6

Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 15, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali

4.2.6. Corredores críticos de la ciudad (cantidad fatalidades)

Gráfico 18. Cantidad de fallecidos por corredores, 2016-2019



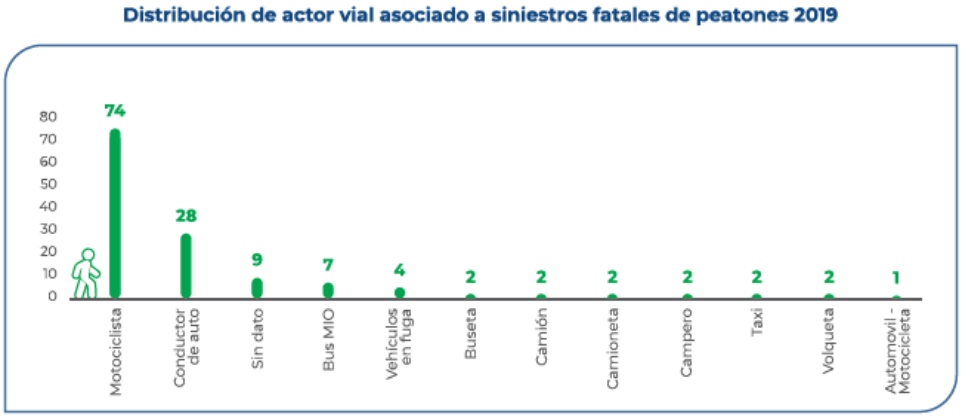
Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 15, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali

4.2.7. Víctimas fatales según usuario vial

Caracterización de víctimas fatales de Peatones 2019

Se evidencia que los motociclistas son los usuarios de las vías que más atropellan a los peatones con una participación del 56,5% seguido de los conductores de automóviles con el 21,4% de participación.

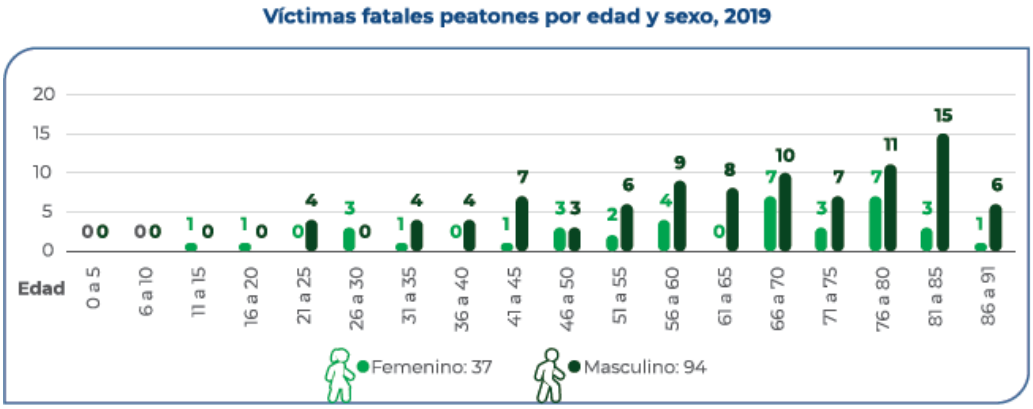
Gráfico 19. Distribución de actor vial asociado a siniestros fatales de peatones 2019



Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 16, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

El 72% de los peatones fallecidos eran masculinas y el 28% restantes eran femeninos. El 61% de los peatones masculinos fallecidos por siniestros viales son mayores de 61 años y el 57% de mujeres fallecidas son mayores de 66 años. En general, el 76% de las muertes de peatones eran mayores de 51 años.

Gráfico 20. Víctimas fatales peatones por edad y sexo, 2019

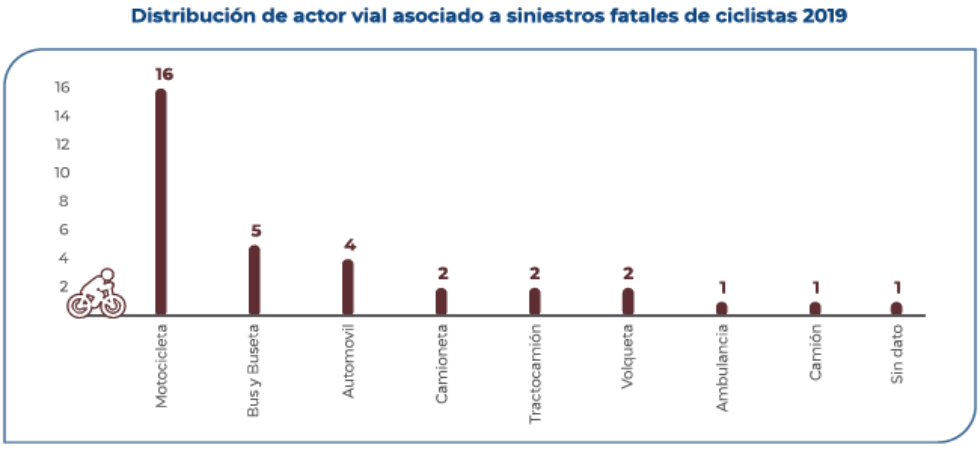


Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 18, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

Ciclistas 2019

En la distribución de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro fatal con ciclistas durante el 2019, se identificó que el 47% de los atropellos participó un motociclista, seguido de bus y busetas con el 15% de participación.

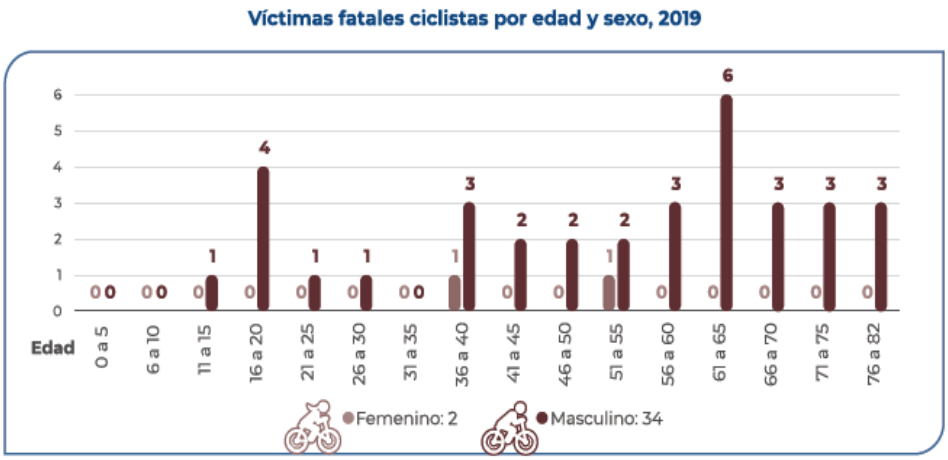
Gráfico 21. Distribución de actor vial asociado a siniestros fatales de ciclistas 2019



Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 19, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

En general, el 58% de los ciclistas fallecidos eran mayores de 51 años. El rango de edad crítico fue entre los 61 a 65 años con el 17% de las víctimas, seguido de 16 a 20 años con 4 ciclistas que mueren debido al siniestro vial.

Gráfico 22. Víctimas fatales ciclistas por edad y sexo, 2019



Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 20, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

Motociclistas 2019

El 33,3% de los eventos se relacionan al volcamiento, los conductores de automóviles son los usuarios de las vías que más colisionan con los motociclistas con una participación del 16,3%, seguido de motociclistas con motociclistas con el 16,3%.

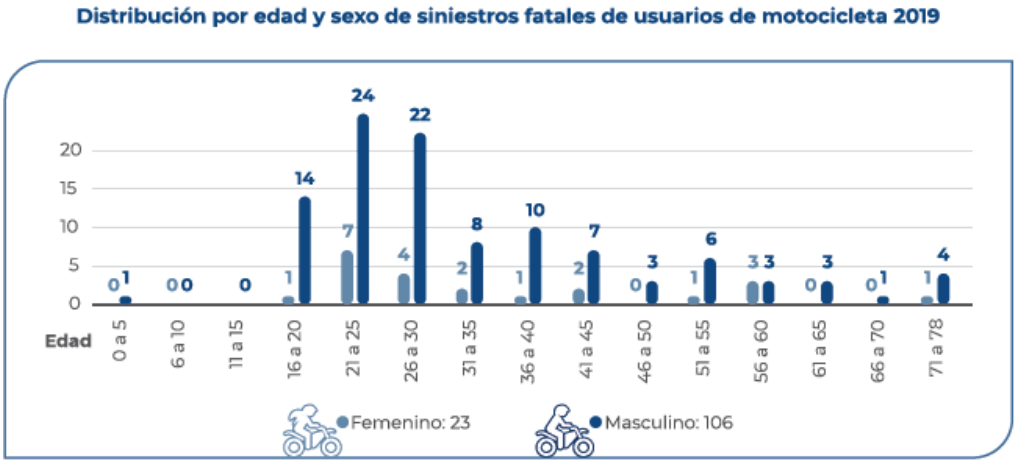
Gráfico 23. Distribución de actor vial asociado a siniestros fatales de usuarios de motocicleta 2019



Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 20, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

El rango de edad crítico de fallecimiento de mujeres fue entre los 21 a 30 años con el 48% de las víctimas. Cabe resaltar que, de los 16 pasajeros de moto fallecidos, el 75% fueron femeninos y el 25% restantes fueron masculinos.

Gráfico 24. Distribución por edad y sexo de siniestros fatales de usuarios de motocicleta 2019

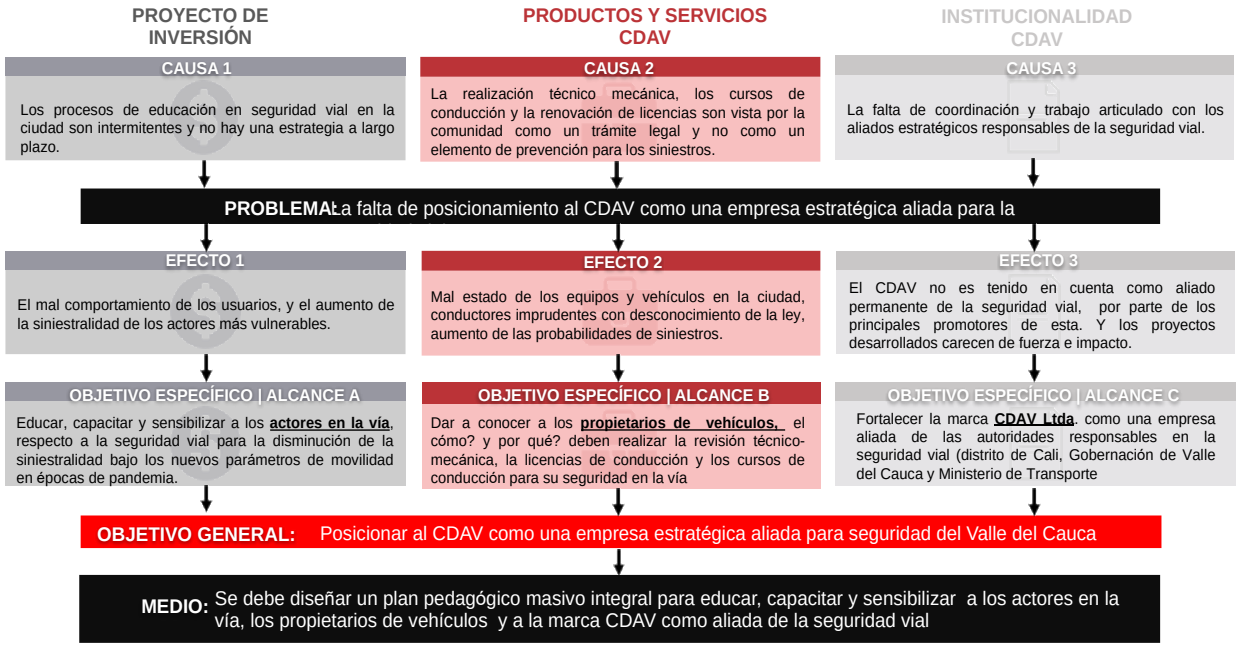


Fuente. Bloomberg Philanthtropies. (2020). Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali.pdf, p. 23, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali.

5. FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA GENERAL

Para formular la estrategia general, se elaboró el Árbol de problemas y soluciones, en el cual se identificó una situación negativa (problema central), para construir una solución, analizando relaciones de tipo causa-efecto. Los objetivos planteados en este árbol, permitieron definir acciones y configurar alternativas.

Gráfico 25. Árbol de problemas y soluciones.



Fuente: Elaboración propia

5.1. EL CDAV COMO UN ALIADO DE LA SEGURIDAD VIAL

Después de hacer un análisis minucioso, conocer su funcionamiento, estructura organizacional ventajas competitivas y posicionamiento en la región, esta consultoría ha desagregado estructuralmente los puntos fuertes que hacen y podrían posicionar al CDAV nuevamente como un aliado estratégico visible de la seguridad vial. El análisis partió de agrupar por ejes comunes las principales actividades que realiza la organización para la ciudad.

Gráfico 26. Institucionalidad CDAV.



Fuente: Elaboración propia

5.1.1. Eje de productos y servicios

Este eje concentra todos los servicios que presta el CDAV de manera directa o indirecta en la región. Por ejemplo: Licencias, matrículas, patios y grúas, servicio de revisión técnico-mecánica escuela de conducción entre otros.

5.1.2. Eje de proyectos de inversión

Este eje tiene especial relevancia, ya que el CDAV desde el año 2018 ha venido haciendo inversión en la ciudad de una manera mas evidente, a través de proyectos de cultura ciudadana y proyectos de infraestructura para la movilidad en bicicleta.

5.1.3. Eje institucionalidad del CDAV

La consultoría en su ejercicio de identificación dio especial relevancia a este eje, ya que sitúa al factor humano interno como un motor decisivo para que toda la estructura funcione de manera armónica. Dentro de este eje, está todo el recurso humano que mueve al CDAV y hace que los otros componentes tomen vida y puedan ser visibilizados y gestionados de manera técnica y profesional.

Estos ejes estructurales tienen una relación directa y de mucho valor, con los pilares estratégicos planteados en los Plan Nacional de seguridad Vial 2011-2021, el Plan Departamental de Seguridad vial del Valle del Cauca 2016-2021 y el Plan Local de Seguridad Vial de Santiago de Cali, 2018-2021.

La gráfica siguiente, refleja con toda claridad la relación estructural del CDAV y la gestión de la seguridad vial en cuatro de estos pilares: Gestión institucional, Gestión de Equipos y Vehículos, Gestión del comportamiento humano y Gestión Institucional.

Gráfico 27. Relación estructural del CDAV



Fuente: Elaboración propia

Gestión institucional

La relación está directamente ligada a todos los servicios en cuanto a requisitos y trámites legales que debe cumplir un ciudadano colombiano o extranjero en torno a la movilidad en un vehículo automotor.

Gestión de equipos y Vehículos seguros

En este sentido, el CDAV tal y como se enuncio en el capítulo de caracterización, desde el año 1975, ejerce la labor de revisar de manera técnica los vehículos de los caleños. El CDAV ha sido promotor indiscutible de la tenencia optima de los automotores por más de 45 años en al Valle y Cali.

Gestión de comportamiento humano

En este pilar, el CDAV cumple la función desde 3 puntos clave: El de la educación vial a través de la escuela, la cual funciona desde 1985; como enlace entre la Secretaría de Movilidad y el operador, en el proceso de capacitación a conductores infractores y como promotor de proyectos de cultura ciudadana encaminados a la movilidad segura para los ciclistas y su relación con los conductores automotores.

Gestión de la infraestructura

Con la infraestructura, el CDAV ha sido protagonista de primer nivel, ya que fue una de las 4 entidades gestoras del proyecto de infraestructura para bicicletas en el perímetro urbano de la ciudad de Cali.

5.2. LA MARCA CDAV

A pesar del gran potencial y los resultados que ha tenido a lo largo de la historia de la ciudad, el CDAV es más reconocido en el imaginario cultural, como una empresa de trámites y requisitos para la movilización legal en las vías. En el común de la población, no se visualiza como un organismo independiente, sino como un apéndice de la Secretaría de Movilidad.

En la investigación realizada para este proyecto, ha quedado evidenciado que definitivamente el nombre de la Empresa, ha pesado mucho en los últimos años, para visibilizar los logros y resultados del CDAV. Con la obligatoriedad de la revisión técnico-mecánica en el año 2002 Ley 769 de 2002 y posteriormente a través de la Resolución 3500 de 2005 donde se plantean los parámetros para el desarrollo de revisión técnico mecánica formal en el país, la competencia se hace cada vez más ardua, dificultando un posicionamiento objetivo del verdadero valor que tiene el CDAV para la ciudad y la región y su vocación amplia que tiene sobre la seguridad vial.

Desde el año 2007 fecha en la cual se autoriza bajo los nuevos parámetros la revisión técnico-mecánica hasta la fecha, la ciudad cuenta con 38[8] centros de diagnóstico autorizados por el Ministerio de Transporte. En este sentido los ciudadanos del común, colocan en el mismo parámetro de gestión al CDAV y los otros CDA de la ciudad y la región. Esta situación particular ha dejado al CDAV inmerso en uno más de la ciudad y su factor diferenciador no es percibido por los ciudadanos que buscan servicios en seguridad vial.

5.3. ESTRATEGIA GENERAL

Teniendo en cuenta las obligatoriedades que plantea el contrato, la consultoría hizo una depuración de las acciones que deberían acometerse, definiendo un objetivo general y tres objetivos específicos. A través de una estrategia integral, se propone

[8] http://www.runt.com.co/directorio-de-actores?title=&field_tipo_value=3&field_c_digo_municipio_value=76001000&field_c_digo_departamento_value_1=76

cumplir el desarrollo ajustado indicado en el pliego de condiciones y ejecutar todas las actividades que deben realizarse en el marco del proyecto.

Gráfico 28. Objetivos General y Específicos



Fuente: Elaboración propia

Los objetivos específicos son posible jalonarlos a través de los tres ejes estructurales identificados y así bajo un único medio desarrollar un plan común, que no solo de respuesta a las acciones básicas exigidas en el contrato, sino a una estrategia integral que busque catapultar estos 3 ejes hacia el objetivo de posicionar al CDAV como un referente de la seguridad vial del Valle del Cauca.

Gráfico 29.Objetivos específicos hacia una estrategia integral del CDAV



Fuente: Elaboración propia

En este sentido la estrategia se traduce en capitalizar una estrategia mediática, inmersa en el eje de la inversión (1) de proyectos y a su vez contenida bajo el objetivo 1 que pueda generar un impulso sobre los otros dos ejes de trabajo del CDAV y a mediano plazo integrar una visión general de marca que impulse al CDAV como un aliado visible de la seguridad vial para la ciudad y la región.

Con el ánimo de promover al CDAV como un aliado de la seguridad vial, la consultoría consideró que, para romper el imaginario de una entidad dedicada a los trámites para la secretaría de movilidad o incluirla dentro del mismo rol de servicios de los centros de revisión técnico mecánica de la ciudad y la región, es necesario considerar un impulsor de la marca que transmita una visión más joven de la gestión y posibilite hablar de otros temas menos institucionales y con mayor énfasis, de movilidad segura para todos los actores, situación que el CDAV ejecuta a través de sus iniciativas llevadas a la ciudad.

En ese sentido el análisis realizado por el equipo sugirió retomar una marca de la mano de la estrategia utilizada en su momento en el año 2019, la cual a pesar del corto tiempo tuvo resultados altamente satisfactorios en el escenario mediático de los últimos meses del año y que logro visibilizar al CDAV en un escenario diferente al habitual. (Ver resultados en redes en las gráficas siguientes).

Para el año 2019, el CDAV lanzo a los caleños la marca en la vía somos todos ver

Gráfico 30. Marca En la vía somos todos



Fuente: proyecto CDAV 2019

"**En la vía somos todos**" se constituyó en una marca con fuerza propia que buscó visibilizar al **ciclista** en el entorno hostil de la ciudad, propiciando a través de su juego de palabras un sentido de solidaridad, entre actores de la movilidad, que pusieran de manifiesto el respeto, la inclusión y la seguridad vial de todos, incluyendo al ciclista como un actor importante que debe ser respetado y valorado al igual que los otros actores que se movilizan en las calles de Cali, en cualquier medio de transporte.

El proyecto "**En la vía somos todos**" fue acompañado de una estrategia mediática a través de redes sociales y medios convencionales, que fueron impulsados por contenido técnico, además de promoción en vía guiada por 4 etapas de interacción. Los resultados fueron destacados en todos los escenarios y tuvieron un notorio rendimiento en los pocos meses que estuvo al aire.[9] Se destaca el posicionamiento

[9] Informe final resultados contrato CDAV-119-2019

en redes sociales, las cuales mantuvieron un comportamiento importante en el poco tiempo de interacción. Las tablas siguientes, evidencian los logros alcanzados en las redes sociales

Gráfico 31. Resultados Redes septiembre 3 a diciembre 6, año 2019

RED SOCIAL	VISITAS	VISTAS - ALCANCE	INTERACCIÓN	COMPARTIDO	CONVERSACIONES
Facebook	NO APLICA	1.380.070	158.742	1.380	1.028
Instagram	NO APLICA	263.640	978	NO APLICA	58
Twitter	1.031	44.877	415	131	54
Youtube	0	50	0	0	0
TOTAL	1.031	1.688.587	160.135	1.511	1.140

Fuente: informe final resultados contrato CDAV- 119-2019

Gráfico 32. Resultados Redes septiembre 3 a diciembre 6, año 2019

Red social	Total de seguidores
Facebook	994
Instagram	216
Twitter	51
Youtube	0
Total	1.261

Fuente: informe final resultados contrato CDAV- 119-2019

Con base en estos resultados exitosos, la Consultoría plantea una segunda etapa de la marca "**En la vía somos todos**" y así capitalizar un esfuerzo realizado el año pasado y frenado en el momento de finalización del contrato. Dadas las condiciones contractuales, se propone una la estrategia con 2 premisas que impulsen la marca CDAV y pongan en el imaginario de los caleños al CDAV como una empresa que genera contenidos para la movilidad segura.

a. Impulsar la estrategia general mediante la estrategia de proyectos de inversión, puntualmente el objetivo específico 1, el cual está previsto desarrollar en el periodo de un año
b. Determinar una marca sombrilla "**En la vía somos todos**", la cual debe estar inmersa en todos los ejes estructurales, para que se pueda impulsar de manera general la marca CDAV como un aliado visible de la seguridad vial. Esta marca debe adaptarse a todos los ejes e igualmente debe retomar la imagen de todos los actores en torno a un mismo sello.

Gráfico 33. Marca sombrilla inmersa en los ejes estructurales



Fuente: Elaboración propia

5.3.1. Objetivo general

Posicionar al CDAV como una empresa estratégica aliada para seguridad del Valle del Cauca

5.3.2. Objetivos específicos

1. Educar, capacitar y sensibilizar a los **actores en la vía**, respecto a la seguridad vial para la disminución de la siniestralidad bajo los nuevos parámetros de movilidad en épocas de pandemia

2. Dar a conocer a los **propietarios de vehículos,** ¿el cómo? y por qué? deben realizar la revisión técnico-mecánica, la licencias de conducción y los cursos de conducción para su seguridad en la vía.

3. Fortalecer la marca **CDAV Ltda**. como una empresa aliada de las autoridades responsables en la seguridad vial (Distrito de Cali, Gobernación de Valle del Cauca y Ministerio de Transporte

5.4. ACCIONES POR EJES DE TRABAJO

Como se ha explicado de manera reiterada, las acciones se han formulado, teniendo en cuenta los Ejes Institucional, de productos y servicios y de inversión.

Las acciones y la estrategia se han representado en fichas, las cuales describen la acción, definen el agente propietario de la acción, el agente participante, el periodo de la implementación y el indicador asociado.

El agente propietario es el responsable de la puesta en marcha de las acciones definidas en el plan, así como de la gestión, seguimiento y control de dicha acción.

El Agente participante, puede ser un área del CDAV, como también una solidaria con la ejecución, financiación y en algunos casos será apoyo para el cumplimiento de la acción.

5.4.1. Eje Institucional CDAV Ltda.

Programa	ACCIONES			Pilar asociado a la seguridad vial
Programa de Comunicación	1	3.2.4.	Adecuar la página web, redes sociales y otros medios de comunicación, asociados al CDAV, unificando los parámetros de imagen visual y contenido, que visibilicen la gestión en seguridad vial	Institucional
Programa de fortalecimiento humano en seguridad vial	1		Formar, preparar y fortalecer al equipo humano del CDAV, para promover de manera efectiva, sus productos y servicios, bajo la perspectiva de la seguridad vial	
	2		Formar al personal técnico, que tiene relación directa con el cliente de las áreas de productos y servicios, bajo la perspectiva de la seguridad vial	
	3		Desarrollar material multimedia, donde se visibilice, el profesionalismo de los servicios prestados por el CDAV y su trayectoria en la ciudad	

5.4.1.1. Programa de comunicación

Ficha No 1 3.2.4.	**Adecuar la página web, redes sociales y otros medios de comunicación, asociados al CDAV, unificando los parámetros de imagen visual y contenido, que visibilicen la gestión en seguridad vial**
Descripción	1. Enfocar todas las acciones pedagógicas bajo la sombrilla conceptual e imagen de: EN LA VÍA SOMOS TODOS (anexo 7) como estrategia de comunicación para la seguridad vial del CDAV. 2. Usar la guía para el desarrollo de piezas multimedia para redes sociales y página web CDAV (anexo 3) como documento eje para la construcción de todo el material de comunicación externo CDAV.
Agente propietario de la acción	Gerencia General, Dirección de tecnología y sistemas de información, Área de Comunicaciones
Agente participante de la acción	Direcciones Operativa y Administrativa y Financiera
Periodo de realización	52 semanas
Indicador asociado	Alcance de la marca CDAV, en página web y redes sociales

5.4.1.2. Programa de fortalecimiento humano en seguridad vial

Ficha No 1	Formar, preparar y fortalecer al equipo humano del CDAV, para promover de manera efectiva, sus productos y servicios, bajo la perspectiva de la seguridad vial
Descripción	1. Desarrollo de encuesta interna para todos los funcionarios del CDAV, donde se pueda establecer e identificar una escala de valor en los empleados de la entidad y sus conocimientos sobre Seguridad vial (anexo 11) 2. Desarrollo de actividades lúdico pedagógicas tipo café World, con capacitador experto en educación y seguridad vial que les permita a los propios funcionarios de cada área o dependencia del CDAV, identificar el DOFA en cada una de sus áreas de trabajo, y la manera como ellos mismos pueden transmitir su conocimiento y profesionalismo a los demás (anexo 10). 3. Realizar una actividad de integración general con toda la comunidad CDAV para presentar y transmitir a todas las dependencias los resultados de su análisis interno y el potencial que tiene la empresa en cada área para que todos puedan en algún momento asumir el rol de promotores en seguridad vial (anexo 10).
Agente propietario de la acción	Gerencia General, Dirección de Desarrollo Humano
Agente participante de la acción	Direcciones Operativa y de Control Interno
Periodo de realización	6 semanas
Indicador asociado	No de empleados formados, preparados y fortalecidos/Total de funcionarios del CDAV

Ficha No 2	Formar al personal técnico, que tiene relación directa con el cliente de las áreas de productos y servicios, bajo la perspectiva de la seguridad vial
Descripción	1. Capacitar y entrenar a través de un experto en seguridad vial, al personal del CDAV, sobre la importancia de estructurar al CDAV bajo la visión de los 5 pilares en seguridad vial (anexo 12) 2. Capacitar y entrenar al personal CDAV en taller de voceros para que puede asumir el rol de promotores en seguridad vial al momento de interactuar con los clientes, participación en foros y participación en el desarrollo del material multimedia llevando el mensaje de la seguridad vial (anexo 10).
Agente propietario de la acción	Gerencia General, Dirección de Desarrollo Humano, Dirección Operativa
Agente participante de la acción	Dirección Administrativa y Financiera
Periodo de realización	3 semanas
Indicador asociado	No de empleados técnicos formados/Total de empleados técnicos

Ficha No 3	Desarrollar material multimedia, donde se visibilice, el profesionalismo de los servicios prestados por el CDAV y su trayectoria en la ciudad
Descripción	1. Desarrollo de material de apoyo multimedia para la proyección en las salas de espera, página web y redes sociales sobre la historia del CDAV, la trayectoria en el sector y el aporte a la ciudad de Cali: (video con testimonio de sus empleados contando su alta trayectoria en el cargo que desempeñan, el profesionalismo y el respaldo CDAV en cada uno de sus servicios) (anexo 4)
Agente propietario de la acción	Gerencia General, Dirección Comercial, Dirección de tecnología y sistemas de información, Área de Comunicaciones
Agente participante de la acción	Direcciones Operativa y Administrativa y Financiera
Periodo de realización	44 semanas
Indicador asociado	Material multimedia desarrollado, producido y ubicado en salas de espera

5.4.2. Eje Productos y Servicios para la seguridad CDAV

Programa	ACCIONES			Pilar asociado a la seguridad vial
Programa Revisión Técnico mecánica	1	3.2.3. 3.2.6.	Diseñar un plan pedagógico masivo en el que los propietarios de los vehículos conozcan cómo deben realizar presencialmente la revisión técnico-mecánica. Lo anterior teniendo en cuenta el protocolo de bioseguridad adoptado por el CDAV.	Equipo y Vehículos Seguros
	2	3.2.12	Diseñar un ejercicio de cliente incógnito como herramientas para obtener información que fortalezca el enfoque de la estrategia pedagógica.	
	3	3.2.9.	Diseñar conceptualmente las estrategias, acciones, guiones y piezas pedagógicas, entre las que estarían: • Diseño Pendones • Videos multimedia • Piezas para redes sociales	
Programa de escuela de conducción	1	3.2.3. 3.2.6.	Diseñar un plan pedagógico masivo en el que los propietarios de los vehículos conozcan cómo deben realizar presencialmente los cursos de conducción, de manera segura, en Santiago de Cali. Lo anterior teniendo en cuenta el protocolo de bioseguridad adoptado por el CDAV.	Comportamiento Humano
	2	3.2.12.	Diseñar un ejercicio de cliente incognito como herramientas para obtener información que fortalezca el enfoque de la estrategia pedagógica.	
	3	3.2.9.	Diseñar conceptualmente las estrategias, acciones, guiones y piezas pedagógicas a desarrollar, entre ellas estarían: • Videos multimedia • Piezas para redes sociales • Cuñas radiales	
Programa de Licencias de conducción	1	3.2.3. 3.2.6.	Diseñar un plan pedagógico masivo, en el que los propietarios de los vehículos conozcan cómo deben realizar presencialmente cursos de conducción de manera segura en Santiago de Cali. Lo anterior teniendo en cuenta el protocolo de bioseguridad adoptado por el CDAV.	Institucional
	2	3.2.12.	Diseñar un ejercicio de cliente incognito como herramientas para obtener información que fortalezca el enfoque de la estrategia pedagógica.	
	3	3.2.9.	Diseñar conceptualmente las estrategias, acciones, guiones y piezas pedagógicas a desarrollar, entre ellas estarían: • Videos multimedia • Piezas para redes sociales • Cuñas radiales	

5.4.2.1. Programa Revisión Técnico mecánica

Ficha No 1 3.2.3. 3.2.6	**Diseñar un plan pedagógico masivo en el que los propietarios de los vehículos conozcan cómo deben realizar presencialmente la revisión técnico-mecánica. Lo anterior teniendo en cuenta el protocolo de bioseguridad adoptado por el CDAV.**
Descripción	1. Recolección de información como: trayectoria en RTM, estadísticas, fallas recurrentes en los vehículos y las consecuencias para la seguridad vial; los posibles siniestros que pueden presentarse por no revisar o por una mala revisión. Esta información, será la base para la construcción de guiones y piezas de comunicación, ver (anexo 3) 2. Desarrollo de compromisos ciudadanos, donde los clientes que acceden a la revisión se comprometen no solo en reparar las fallas de sus vehículos sino en tener un buen comportamiento en las vías. (anexo 1) 3. Desarrollo de Foro anual en el tema: EQUIPOS Y VEHICULOS con la participación de los centros de diagnóstico de la región y el sector de mecánico. Revisión del censo y estadísticas del sector de mecánicos automotrices y escuelas de formación de la región para proyección de la actividad. (anexo 2) 4. Ejecución de las acciones de interacción con los clientes bajo los protocolos de bioseguridad establecidas por el CDAV y la distancia social, (anexo 15)
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección Operativa, Área de Revisión de vehículos
Agente participante de la acción	Direcciones Operativa, Comercial, Administrativa y Financiera
Periodo de realización	48 semanas
Indicador asociado	Plan pedagógico masivo en el que los propietarios de los vehículos conocen cómo deben realizar presencialmente la revisión técnico-mecánica, diseñado e implementado

Ficha No 2 3.2.12.	**Diseñar un ejercicio de cliente incógnito como herramientas para obtener información que fortalezca el enfoque de la estrategia pedagógica.**
Descripción	1. Construcción de guiones y preguntas claves para obtener la información necesaria de cliente y funcionarios CDAV, para la construcción y mejora constante de la imagen y servicio de la compañía bajo la mirada de la seguridad vial, (anexo13) 2. Ejecución de las acciones de interacción con los clientes bajo los protocolos de bioseguridad establecidas por el CDAV y la distancia social, (anexo 15)
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección Comercial.
Agente participante de la acción	Dirección Administrativa y financiera
Periodo de realización	3 semanas
Indicador asociado	Ejercicio de cliente incógnito, diseñado e implementado

Ficha No 3 3.2.9.	**Diseñar conceptualmente las estrategias, acciones, guiones y piezas pedagógicas, entre las que estarían:** • **Diseño Pendones** • **Videos multimedia** • **Piezas para redes sociales**
Descripción	1. Procesar el material recolectado con profesionales del área RTM, estadísticas alusivas al tema tecno mecánico, siniestralidad por factores mecánicos y diferentes temas alusivos al cuidado del vehículo que afectan a la seguridad vial (anexo 3) 2. Desarrollo de material de apoyo multimedia para la proyección en las salas de espera sobre el servicio RTM: video con testimonio de profesionales RTM del CDAV, clientes satisfechos y la seguridad que brinda el servicio CDAV, así como también las fallas frecuentes que se evidencian en los vehículos cuando hacen la RTM. (anexo 4)
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección de tecnología y sistemas de información, Dirección operativa RTM
Agente participante de la acción	Área comercial CDAV.
Periodo de realización	48 semanas
Indicador asociado	Material multimedia y pedagógico, desarrollado y producido

5.4.2.2. Programa de Escuela de Conducción

Ficha No 1 3.2.3. 3.2.6	**Diseñar un plan pedagógico masivo en el que los propietarios de vehículos y conductores de vehículos conozcan cómo deben realizar presencialmente los cursos de conducción, de manera segura, en Santiago de Cali. Lo anterior teniendo en cuenta el protocolo de bioseguridad adoptado por el CDAV.**
Descripción	1. Recolección de la información de la trayectoria en los cursos de conducción del CDAV y estadísticas anuales de personas que han participado en la capacitación, para la elaboración y construcción de guiones, videos y piezas de comunicación, (anexo 3 y 4) 2. Desarrollo de compromisos ciudadanos, donde los clientes que adquieren el curso de conducción se comprometen con la ciudad al buen comportamiento en las vías (anexo1). 3. Desarrollo de Foro anual en el área de: COMPORTAMIENTO HUMANO SEGURO de los Centros de Enseñanza Automovilística de la región y grupos focales con todos los actores viales. Revisión de censo y estadísticas de los grupos de interés en la región para proyección de la actividad (anexo 5) 4. Comunicar y ejecutar la interacción con los clientes bajo los protocolos de bioseguridad establecidas por el CDAV y la distancia social: aplica para las clases presenciales de los sábados y las prácticas en campo de las horas de conducción reglamentarias con los vehículos de la escuela, (anexo 15)
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección Operativa, Área de Evaluación, habilitación y formación de conductores
Agente participante de la acción	Dirección Administrativa y Financiera
Periodo de realización	48 semanas
Indicador asociado	Plan pedagógico masivo en el que los propietarios de los vehículos conocen cómo deben realizar presencialmente los cursos de conducción, diseñado e implementado

Ficha No 2 3.2.12.	**Diseñar un ejercicio de cliente incognito como herramientas para obtener información que fortalezca el enfoque de la estrategia pedagógica.**
Descripción	1. Construcción de guiones y preguntas claves para obtener la información necesaria de cliente y funcionarios CDAV, para la construcción y mejora constante de la imagen y servicio de la compañía bajo la mirada de la seguridad vial, (anexo13) 2. Ejecución de las acciones de interacción con los clientes bajo los protocolos de bioseguridad establecidas por el CDAV y la distancia social, (anexo 15)
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección Comercial, Dirección Operativa
Agente participante de la acción	Dirección Administrativa y financiera
Periodo de realización	3 semanas
Indicador asociado	Ejercicio de cliente incógnito, diseñado e implementado

Ficha No 3 3.2.9.	**Diseñar conceptualmente las estrategias, acciones, guiones y piezas pedagógicas a desarrollar, entre ellas estarían:** • **Videos multimedia** • **Piezas para redes sociales** • **Cuñas radiales**
Descripción	1. Procesar el material recolectado con profesionales del área de formación a conductores, estadísticas alusivas al tema de comportamiento humano, siniestralidad por factores humanos y diferentes temas alusivos a los actores viales que afectan la seguridad vial (anexo 3) 2. Desarrollo de material de apoyo multimedia para la proyección en las salas de espera sobre el servicio de Cursos de conducción: video con testimonio de docentes, clientes satisfechos y la seguridad que brinda el servicio CDAV, y la importancia en formar buenos conductores. (anexo 4)
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección de tecnología y sistemas de información, Dirección Operativa
Agente participante de la acción	Área comercial CDAV.
Periodo de realización	44 semanas
Indicador asociado	Material multimedia y pedagógico, desarrollado y producido

5.4.2.3. Programa de Licencias de Conducción

Ficha No 1 3.2.3. 3.2.6	**Diseñar un plan pedagógico masivo, en el que los propietarios de los vehículos y conductores conozcan cómo deben realizar presencialmente el trámite de la licencia de conducción, en Santiago de Cali. Lo anterior teniendo en cuenta el protocolo de bioseguridad adoptado por el CDAV**
Descripción	1. Recolección de información como: trayectoria en el proceso de licencias en el CDAV, estadísticas, y los diferentes tipos de licencias que se expide y los requisitos para realizarlos; Esta información, será la base para la construcción de guiones y piezas de comunicación, ver (anexo 3) 2. Desarrollo de compromisos ciudadanos, donde los clientes que optan por este servicio se comprometen a comportarse adecuadamente en las vías públicas y respetar a los usuarios más vulnerables (anexo 1) 3. Ejecución de las acciones de interacción con los clientes bajo los protocolos de bioseguridad establecidas por el CDAV y la distancia social, (anexo 15)
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección Operativa, Área de Evaluación, habilitación y formación de conductores
Agente participante de la acción	Dirección Administrativa y Financiera
Periodo de realización	52 semanas
Indicador asociado	Plan pedagógico masivo en el que los propietarios de los vehículos y conductores conocen cómo deben realizar presencialmente, el trámite de la licencia de conducción, diseñado e implementado

Ficha No 2 3.2.12.	**Diseñar un ejercicio de cliente incognito como herramientas para obtener información que fortalezca el enfoque de la estrategia pedagógica.**
Descripción	1. Construcción de guiones y preguntas claves para obtener la información necesaria de cliente y funcionarios CDAV, para la construcción y mejora constante de la imagen y servicio de la compañía bajo la mirada de la seguridad vial, (anexo13) 2. Ejecución de las acciones de interacción con los clientes bajo los protocolos de bioseguridad establecidas por el CDAV y la distancia social, (anexo 15)
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección Comercial
Agente participante de la acción	Dirección Administrativa y financiera
Periodo de realización	3 semanas
Indicador asociado	Ejercicio de cliente incógnito, diseñado e implementado

Ficha No 3 3.2.9.	**Diseñar conceptualmente las estrategias, acciones, guiones y piezas pedagógicas a desarrollar, entre ellas estarían:** • **Videos multimedia** • **Piezas para redes sociales** • **Cuñas radiales**
Descripción	1. Desarrollo de material de apoyo multimedia para la proyección en las salas de espera: video con la explicación clara sobre la categorización de las licencias y los diferentes tipos de licencias con los requisitos claros para que los usuarios del CDAV conozcan el servicio y remitan a sus familiares y conocidos la seriedad que brinda el servicio CDAV, (anexo 4) 2. Difusión en redes sociales de estas actividades. Y en las noticias de la página web (anexo 3)
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección de tecnología y sistemas de información, Dirección operativa
Agente participante de la acción	Área de comercial CDAV.
Periodo de realización	44 semanas
Indicador asociado	Material multimedia y pedagógico, desarrollado y producido

5.4.3. Eje Proyectos de inversión (estrategia pedagógica para sensibilizar a todos los actores de la vía)

Programa	ACCIONES			Pilar asociado a la seguridad vial
Programa de Cultura Ciudadana en Seguridad Vial	1	3.2.2.	Identificar los grupos de interés que harán parte de la gestión pedagógica.	Comportamiento Humano
	2	3.2.5.	Diseñar y conceptualizar una estrategia pedagógica para sensibilizar a todos los actores de la vía, respecto de las buenas prácticas y riesgos en la movilidad en épocas de pandemia.	
	3	3.2.7.	Diseñar la conceptualización de una estrategia de sensibilización pedagógica para que los colegios y universidades, valoren el hecho de capacitar a los estudiantes en temas de seguridad vial.	
	4	3.2.8.	Diseñar acciones BTL como ‘’activaciones’,’ en por lo menos en 20 puntos estratégicos de la ciudad, donde se promuevan los temas de seguridad vial, en tiempos de pandemia, evitando la interacción directa con ciudadanos	
	5	3.2.9.	Diseñar conceptualmente las estrategias, acciones, guiones y piezas pedagógicas a desarrollar, entre ellas estarían: • Diseño Pendones • Afiches • Videos multimedia. • Cuñas radiales • Piezas para redes sociales	
	6		Diseñar, conceptualizar y sensibilizar una estrategia pedagógica que impulse el uso de los medios alternativos de transporte no motorizados	

5.4.3.1. Programa de Cultura Ciudadana en Seguridad Vial

Ficha No 1 3.2.2.	Identificar los grupos de interés que harán parte de la gestión pedagógica.
Descripción	1. Revisión de la siniestralidad en Cali y en Colombia y los riesgos asociados a la movilidad y la seguridad vial según su rol en la vía (anexo 6) 2. Caracterización de los usuarios según su riesgo en las vías (anexo 6) (riesgo alto y medio)
Agente propietario de la acción	Gerencia General, Dirección operativa
Agente participante de la acción	Direcciones Comercial y De Tecnología y Sistemas de Información
Periodo de realización	Semanas cero
Indicador asociado	Grupos de interés identificados y caracterizados

Ficha No 2 3.2.5.	**Diseñar y conceptualizar una estrategia pedagógica para sensibilizar a todos los actores de la vía, respecto de las buenas prácticas y riesgos en la movilidad en épocas de pandemia.**
Descripción	1. Enfocar todas las acciones pedagógicas bajo la sombrilla conceptual e imagen de: EN LA VÍA SOMOS TODOS (anexo 7), como estrategia de comunicación para la seguridad vial en el CDAV. 2. Capacitar a todos los actores viales según la caracterización del riesgo (anexo 6) y evidenciar el riesgo al que están expuestos en la vía bajo la perspectiva de "PONTE EN MI LUGAR" como la estrategia de concientización en los errores más frecuentes de los usuarios y los riesgos que se asumen en la vía por desconocimiento. Así mismo clasificar el contenido pedagógico en tres temas importantes (anexo 8): • VEHÍCULOS SEGUROS • ELEMENTOS DE SEGURIDAD • COMPORTAMIENTO EN VÍA 3. Impulsar el uso de los medios alternativos de transporte no motorizados
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección Operativa
Agente participante de la acción	Área comercial CDAV.
Periodo de realización	42 semanas
Indicador asociado	Estrategia pedagógica dirigida a todos los actores viales, diseñada e implementada

Ficha No 3 3.2.7.	**Diseñar la conceptualización de una estrategia de sensibilización pedagógica para que los colegios y universidades, valoren el hecho de capacitar a los estudiantes en temas de seguridad vial.**
Descripción	Enfocar todas las acciones pedagógicas bajo la sombrilla conceptual e imagen de: EN LA VÍA SOMOS TODOS (anexo 7) como estrategia de comunicación para la seguridad vial del CDAV. 1. Estudio previo con las instituciones educativas sobre reportes o estadísticas de siniestros viales en estudiantes y su nivel de gravedad, (consultar Secretaría de Educación) 2. Desarrollo de encuestas con las entidades educativas para conocer comportamientos riesgosos de los estudiantes y su postura ante la movilidad, su rol en la vía y que tanto conocimiento hay sobre procesos como RTM, licencias, cursos de conducción entre otros, (público objetivo a futuro) 3. Desarrollo de plataforma virtual tipo campus para el desarrollo de la estrategia de sensibilización pedagógica en temas de seguridad vial para colegios y universidades como respuesta las condiciones de alternancia educativa en tiempos de pandemia, (anexo 14) 4. Uso de los temas planteados en la campaña “PONTE EN MI LUGAR” como la estrategia de concientización en los errores más frecuentes de los usuarios y los riesgos que se asumen en la vía por desconocimiento. Así mismo clasificar el contenido pedagógico en tres temas importantes (anexo 8) para la construcción del contenido de la plataforma virtual tipo campus: • VEHÍCULOS SEGUROS • ELEMENTOS DE SEGURIDAD • COMPORTAMIENTO Y PREVENCIÓN 5. Impulsar el uso de los medios alternativos de transporte no motorizados
Agente propietario de la acción	Gerencia General, Dirección de Tecnologías y Sistemas de Información.
Agente participante de la acción	Dirección Operativa, Dirección Comercial.
Periodo de realización	35 semanas
Indicador asociado	Estrategia de sensibilización pedagógica para colegio y universidades, diseñada e implementada

Ficha No 4 3.2.8.	**Diseñar acciones BTL como ‘’activaciones’,’ en por lo menos en 20 puntos estratégicos de la ciudad, donde se promuevan los temas de seguridad vial, en tiempos de pandemia, evitando la interacción directa con ciudadanos**
Descripción	1. Revisión de la siniestralidad en Cali y los puntos con mayor ocurrencia de siniestros en la ciudad, para determinar los 20 sitios de activaciones (anexo 6). 2. Enfocar todas las acciones pedagógicas bajo la sombrilla conceptual e imagen de: EN LA VÍA SOMOS TODOS (anexo 7) como estrategia de comunicación para la seguridad vial del CDAV. 3. Uso de los temas planteados en la campaña “PONTE EN MI LUGAR” como la estrategia de concientización en los errores más frecuentes de los usuarios y los riesgos que se asumen en la vía por desconocimiento. Así mismo clasificar el contenido pedagógico en tres temas importantes (anexo 8): • VEHÍCULOS SEGUROS • ELEMENTOS DE SEGURIDAD • COMPORTAMIENTO Y PREVENCIÓN 4. Impulsar el uso de los medios alternativos de transporte no motorizados 5. Desarrollo de capacitaciones BTL al aire libre según condiciones físicas y logísticas descritas en el (anexo 9). 6. Planear las acciones de interacción con público en vía bajo los parámetros establecidos por el municipio de Santiago de Cali para eventos públicos en tiempos de pandemia. 7. Realizar todas las acciones aplicando los protocolos de bioseguridad establecidos por el CDAV, (anexo 15)
Agente propietario de la acción	Gerencia General, Dirección Comercial
Agente participante de la acción	Dirección Operativa.
Periodo de realización	42 semanas
Indicador asociado	Acciones BTL, diseñadas y ejecutadas

Ficha No 5 3.2.9.	**Diseñar conceptualmente las estrategias, acciones, guiones y piezas pedagógicas a desarrollar, entre ellas estarían:** • **Diseño Pendones** • **Afiches** • **Videos multimedia.** • **Cuñas radiales** • **Piezas para redes sociales**
Descripción	1. Desarrollo de material de apoyo para las activaciones en formatos multimedia para el tema de VEHÍCULOS SEGUROS (anexo 8) donde se evidencie: • La importancia de la RTM en la seguridad vial • El proceso preoperacional y la correcta revisión de la bicicleta y de la moto para evitar siniestros 2. Desarrollo de material de apoyo para las activaciones en formatos multimedia para el tema de ELEMENTOS DE SEGURIDAD (anexo 8) donde se evidencie: • El uso de elementos de retención (cinturón de seguridad, sillas para bebes) y la correcta revisión de la bicicleta y de la moto para evitar siniestros. • La importancia del vestuario adecuado para los conductores de Motocicleta y Bicicleta y la reflectividad como elemento para salvar vidas 3. Desarrollo de material de apoyo para las activaciones en formatos multimedia para el tema de COMPORTAMIENTO Y PREVENCIÓN (anexo 8) donde se evidencie: • Para usuarios de RIESGO MEDIO (conductores) el tema de: velocidad, alcohol y distracción. • Para usuarios de RIESGO ALTO (peatón, ciclista y motociclista), el tema de: velocidad, alcohol, distracción y puntos ciegos. 4. Procesar el material recolectado en las actividades en vía diariamente como entrevistas y fotografías según se describe en (anexo 3) para subir a redes sociales y pagina web del CDAV.
Agente propietario de la acción	Gerencia General CDAV, Dirección de tecnología y sistemas de información
Agente participante de la acción	Área Comercial CDAV.
Periodo de realización	41 semanas
Indicador asociado	Material multimedia y pedagógico, diseñado y producido. Aumento de audiencia en redes sociales

Ficha No 6	**Diseñar, conceptualizar y sensibilizar una estrategia pedagógica que impulse el uso de los medios alternativos de transporte no motorizados**
Descripción	1. Desarrollar de manera transversal en las actividades de: • Capacitación en vía a todos los actores viales (3.2.5) • En los 20 puntos para activaciones BTL (3.2.8) • Y en la plataforma virtual para los colegios y las universidades (3.2.7) 2. Estructuración del discurso sobre medios alternativos de transporte y material multimedia donde se evidencie la labor desarrollada por el CDAV en el tema de infraestructuras, campañas pedagógicas, manual del ciclista caleño entre otros.
Agente propietario de la acción	Gerencia General, Dirección Comercial.
Agente participante de la acción	Dirección Operativa
Periodo de realización	37 semanas
Indicador asociado	Estrategia pedagógica para el uso de medios alternativos de transporte, diseñada e implementada

8. CRONOGRAMA

Se adjunta al documento.

9. PRESUPUESTO

Los costos estimados de implementación para cada una de las acciones se han fijado en tres categorías tomando como referencia el Manual de contratación del CDAV del 17 de diciembre de 2018. Para cada acción se determinó el rango de inversión teniendo en cuenta actividades similares y se ajustaron los valores con base en las propuestas señaladas en las fichas y anexos.

Categoría	Rango en SMMLV	Rango en pesos estimado para el año 2021
Mínima cuantía	Menos de 30 SMMLV	Menor a: $ 27.255.780
Menor cuantía	Superior a 30 SMMLV Hasta 300 SMMLV	Mayor a $ 27.255.780 hasta $272.557.800
Mayor cuantía	Superior a 300 SMMLV	Mayor a: $ 272.557.800

Estos valores deben modificarse, de acuerdo con las cuantías de contratación y rangos que defina el CDAV en su manual de contratación.

Se adjunta documento.

BIBLIOGRAFÍA

- Analizar Lombana. informe de sesiones de grupo con ciudadanos evaluación de campañas. 2018
- Boletín RUNT en Cifras. Año 2019
- CEPAL. Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas. Edgar Ortegón y Francisco Pacheco
- Fundación Movilidad Sostenible. Seguridad y Movilidad para todos. Renault.
- http://www.adosa.es/blog/separadores-viales-de-caucho-semart-en-el-carril-bici-de-barcelona/
- http://www.runt.com.co/directorio-de-actores?title=&field_tipo_value=3&field_c_digo_municipio_value=76001000&field_c_digo_departamento_value_1=76
- https://theconversation.com/does-pushing-the-walk-button-help-you-cross-the-street-faster-a-transport-engineer-weighs-in-98886
- https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/138677/ciclistas-aseguran-sentirse-seguros-y-califican-como-necesario-el-bicicarril-de-la-avenida-canasgordas/
- https://www.clasicaradio.co/noticias/bicicarriles-de-bogota-son-un-modelo-para-america-latina/
- https://www.elcolombiano.com/informes-comerciales/las-marcas-hablan/tecnired-la-opcion-que-buscaba-para-la-revision-tecnico-mecanica-de-su-vehiculo-HN13879248
- https://www.elespectador.com/noticias/bogota/bogota-tendra-45-kilometros-mas-de-ciclovias-temporales-para-la-segunda-fase-de-la-cuarentena-articulo-916621/
- https://www.elpais.com.co/cali/bicicarriles-en-la-av-canasgordas-deberan-estar-instalados-antes-de-abril-de-2018.html
- https://www.elpais.com.co/contenido-premium/estos-son-los-trazados-de-los-nuevos-bicicarriles-que-tendra.html
- https://www.falcon.io/insights-hub/topics/social-media-management/social-media-images-guides/
- https://www.freepik.es/foto-gratis/ciudad-exceso-coches_954235.htm

- https://www.freepik.es/foto-gratis/cruce-carreteras_5535012.htm#page=1&query=pedestrian&position=18#position=18&page=1&query=pedestrian
- https://www.freepik.es/foto-gratis/mujer-joven-cruzar-calle-utilizar-telefono_10705230.htm
- https://www.freepik.es/fotos-premium/nuevos-carriles-bici-junto-estaciones-recarga-vehiculos-electricos-sobre-asfalto-pavimentado_9621346.htm
- https://www.freepik.es/fotos-premium/semaforos-rojos-calle-borrosa_6911638.htm
- https://www.freepik.es/fotos-premium/solo-peatones-senal-trafico-pintada-sobre-asfalto_8998806.htm
- https://www.freepik.es/fotos-premium/vista-superior-peatones-multitud-personas-indefinidas-caminando-sobrepasar-interseccion-calle-cruzar-sol_6632769.htm
- https://www.leapworks.io/blog/how-to-make-the-perfect-facebook-cover#:~:text=Your%20Page's%20cover%20photo%3A,wide%20and%20150%20pixels%20tall.
- https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=iu56b641ZY0&ab_channel=ElPa%C3%ADsCali
- ILPES/CEPAL. Área de Políticas Presupuestarias y Gestión Pública. Manual de Planificación Estratégica e Indicadores de Desempeño en el Sector Público. Dra. Marianela Armijo. 2009.
- Informe estadístico 2019, Siniestralidad Vial en Cali, datos del Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de Cali
- Informe final resultados contrato CDAV-119-2019
- Plan Local de Seguridad vial de Santiago de Cali, 2018-2021
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021
- Observatorio de Movilidad y Seguridad Sostenible, Alcaldía de Santiago de Cali
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial