



**Gobernación
de La Guajira**

GOBERNACIÓN DE LA GUAJIRA

DOCUMENTO TÉCNICO SOPORTE

DESARROLLO DE UNA ESTRATEGIA DE SENSIBILIZACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA DE SEGURIDAD VIAL, ASÍ COMO EL APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS PLANES DE MOVILIDAD ESCOLAR DIRIGIDOS A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y DEMÁS ACTORES RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD EN LA ZONA SUR DEL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA

Municipios: Urumita, Villanueva, El Molino, San Juan del Cesar y Distracción

Sector 24 - Transporte | Programa 2409 - Seguridad de transporte

Valor presupuestado: \$240.000.000

La Guajira, 2026



Gobernación
de La Guajira

RESUMEN EJECUTIVO

El proyecto propone una intervención integral de educación, sensibilización, participación y asistencia técnica en seguridad vial en cinco municipios de la zona sur del departamento de La Guajira: Urumita, Villanueva, El Molino, San Juan del Cesar y Distracción. Su propósito es fortalecer los comportamientos seguros de conductores, motociclistas, ciclistas, peatones y población estudiantil, y acompañar a una institución educativa por municipio en la construcción e implementación inicial de su Plan de Movilidad Escolar (PME).

La focalización escolar comprende 1.793 estudiantes de los grados 8°, 9°, 10° y 11° de cinco instituciones educativas. El proyecto se articula con el Plan Departamental de Seguridad Vial de La Guajira, que prioriza los comportamientos seguros, la formación vial, la formulación de planes de movilidad escolar, la protección de usuarios vulnerables y la gestión del conocimiento. El presupuesto aportado asciende a \$240.000.000 y se distribuye en tres componentes: fortalecimiento de cultura vial (\$125.005.000), asesoría para Planes de Movilidad Escolar (\$11.895.000) y soporte operativo, pedagógico y logístico (\$103.100.000).

El diagnóstico departamental reporta una problemática persistente de siniestralidad vial. El PDSV registra para 2023, con base en SIEDCO PLUS, 279 personas lesionadas y 117 fallecidas; además, identifica a los motociclistas, peatones y pasajeros como actores relevantes en la mortalidad, señala una mayor ocurrencia en horas nocturnas y fines de semana, y localiza puntos de alta concentración de siniestros en el corredor vial del sur, incluyendo Distracción. De manera más reciente, la ANSV informó que Villanueva registraba dos muertes por siniestros viales a corte de julio de 2025. Estos elementos justifican una intervención preventiva que combine cambio de comportamiento, educación, planificación escolar y coordinación institucional.

1. IDENTIFICACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

Nombre del proyecto	Desarrollo de una estrategia de sensibilización y fortalecimiento de la cultura de seguridad vial, así como el apoyo a la implementación de los Planes de Movilidad Escolar dirigidos a las instituciones educativas y demás actores relacionados con la movilidad en la zona sur del departamento de La Guajira.
Entidad territorial	Departamento de La Guajira
Sector	24 - Transporte
Programa	2409 - Seguridad de transporte
Localización	Urumita, Villanueva, El Molino, San Juan del Cesar y Distracción

Población escolar focalizada	1.793 estudiantes de grados 8°, 9°, 10° y 11°
Otros actores	1.200 personas ubicadas en las siguientes categorías: Conductores, motociclistas, ciclistas, peatones, docentes, directivos docentes, padres de familia, autoridades de tránsito, Policía de Tránsito y comunidad en general.
Valor	\$240.000.000
Duración operativa propuesta	2 meses, inferida de las mensualidades del talento humano previstas en el presupuesto; su confirmación corresponde a los estudios previos y al cronograma contractual.
Horizonte de beneficios	Mediano y largo plazo, asociado a cambios de comportamiento, apropiación de prácticas seguras y consolidación de los PME.

Fuente: Presupuesto del proyecto y relación de población estudiantil aportados por la Gobernación de La Guajira.

2. ANTECEDENTES Y MARCO DE REFERENCIA

2.1. Contexto internacional y Nacional

La seguridad vial se reconoce como un problema de salud pública y desarrollo. El enfoque contemporáneo abandona la idea de que los siniestros son inevitables y adopta el Sistema Seguro: las personas pueden cometer errores, pero el sistema de movilidad debe prevenir que esos errores produzcan muertes o lesiones graves. Este enfoque se complementa con la Visión Cero y con los principios de vulnerabilidad humana, responsabilidad compartida y gestión proactiva del riesgo.

En Colombia, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 fue aprobado mediante el Decreto 1430 de 2022 y organiza la política alrededor de ocho áreas de acción: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, comportamientos seguros, cumplimiento de normas, atención integral a víctimas, gestión del conocimiento y gobernanza. La Ley 2251 de 2022 -Ley Julián Esteban- fortaleció el enfoque de Sistema Seguro, y la Resolución 583 de 2023 reglamentó aspectos asociados a la planificación territorial en seguridad vial.

2.2. Referentes técnicos para Planes de Movilidad Escolar

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispone de una Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar y recursos metodológicos que orientan a cada institución a reconocer



sus características, diagnosticar los desplazamientos de la comunidad educativa, identificar riesgos, formular acciones y establecer mecanismos de seguimiento. Este proyecto adopta esa lógica para que el acompañamiento no se limite a jornadas de capacitación, sino que deje instrumentos institucionales de planeación.

2.3. Antecedente departamental

El Plan Departamental de Seguridad Vial de La Guajira aportado como soporte define como propósito consolidar un sistema de movilidad seguro que proteja la vida e integridad de los actores viales. Para el área de comportamientos seguros plantea aumentar la sensibilidad de la ciudadanía respecto de la vulnerabilidad humana, fortalecer la formación vial y formular planes de movilidad escolar. De manera específica, el plan prevé formular 10 PME y desarrollar programas educativos en escuelas y comunidades, lo cual constituye una relación directa con el objeto del presente proyecto.

El mismo PDSV propone reducir el número de víctimas de siniestros viales en 25% a 2029 y en 50% a 2034 frente al año base 2023, y contempla una inversión de \$600.324.000 en el área de comportamiento seguro dentro del plan de inversión 2024-2027. El presente proyecto opera como una acción de implementación territorial de esa política, focalizada en cinco municipios del sur.

2.4. Referentes de proyectos de inversión similares

Para validar la estructura de cadena de valor se revisaron proyectos públicos con características similares. El Instituto de Tránsito de Boyacá utiliza en su proyecto de prevención, educación y control operativo el producto MGA “Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse”, medido mediante campañas realizadas. La misma tipología aparece en proyectos de San Pedro de Urabá y en proyectos de movilidad segura de otras entidades territoriales. Asimismo, el Documento Técnico de Soporte del Plan Local de Seguridad Vial de Pereira identifica como necesidad la formación en seguridad vial en instituciones educativas y la ausencia de Planes de Movilidad Escolar, lo que respalda la pertinencia de combinar educación vial con planificación escolar.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En los municipios de Urumita, Villanueva, El Molino, San Juan del Cesar y Distracción persisten condiciones de exposición al riesgo vial asociadas a comportamientos inseguros, baja apropiación de normas y prácticas de autocuidado, limitada formación diferenciada para los distintos actores viales y ausencia o insuficiente desarrollo de instrumentos de

movilidad escolar que permitan gestionar de forma sistemática los desplazamientos de estudiantes, docentes y familias.

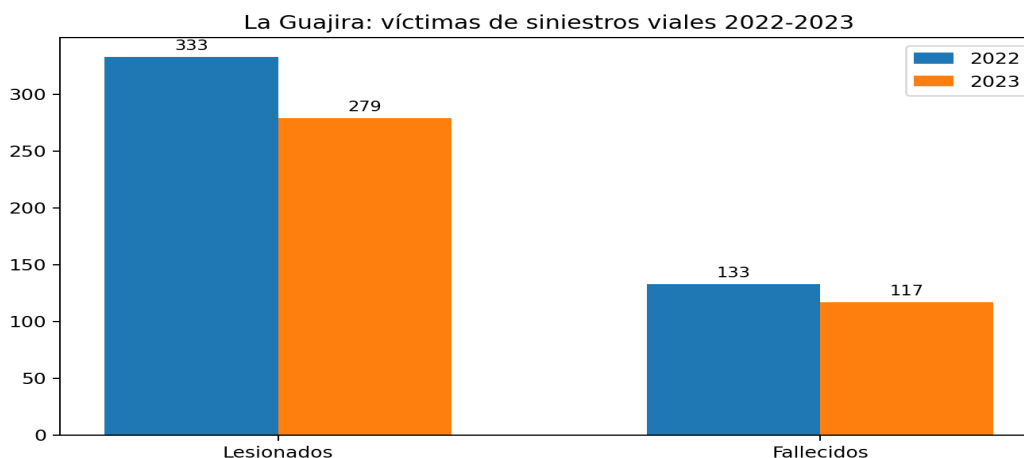
La problemática no se reduce a la ocurrencia de un siniestro particular. Se expresa en una combinación de factores humanos, institucionales y de gestión: conductores expuestos a distracciones; motociclistas con necesidad de reforzar el uso adecuado de elementos de protección y prácticas defensivas; ciclistas y peatones que requieren mayor reconocimiento de derechos, deberes y vulnerabilidad; comunidades educativas que necesitan identificar rutas, medios de desplazamiento, conflictos y riesgos; y autoridades locales que requieren espacios de coordinación y datos para orientar intervenciones.

El problema central se define como: “Insuficiente apropiación de comportamientos seguros y limitada capacidad de gestión de la movilidad escolar por parte de los actores viales y las comunidades educativas de los municipios priorizados de la zona sur de La Guajira”.

4. DIAGNÓSTICO Y SITUACIÓN EXISTENTE

4.1. Panorama de siniestralidad vial departamental

El PDSV aportado presenta dos cifras de referencia para 2023 provenientes de fuentes/cortes distintos: en la introducción cita 125 fatalidades y una tasa de 15,87 por cada 100.000 habitantes; en el capítulo diagnóstico, con información SIEDCO PLUS, reporta 117 personas fallecidas y 279 lesionadas entre enero y diciembre de 2023, frente a 133 fallecidas y 333 lesionadas en 2022. Para mantener consistencia interna en el análisis desagregado se utilizan las cifras del capítulo diagnóstico, dejando constancia de que la MGA definitiva debe adoptar un único corte oficial del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.



Fuente: Plan Departamental de Seguridad Vial de La Guajira, diagnóstico SIEDCO PLUS: 333 lesionados y 133 fallecidos en 2022; 279 lesionados y 117 fallecidos en 2023.



**Gobernación
de La Guajira**

En 2023, el PDSV señala 39 víctimas fatales en condición de pasajero de transporte, 35 motociclistas y 7 peatones. En cuanto a localización, 61 de las fatalidades ocurrieron en zona rural y 56 en zona urbana. Los hombres concentraron 91 de las 117 fatalidades y las horas entre las 18:00 y las 23:59 registraron el mayor número de víctimas fatales; el domingo fue el día de mayor afectación con 29 casos. Estos patrones refuerzan la necesidad de acciones pedagógicas diferenciadas por actor vial, horario y contexto.

Respecto de lesionados, el PDSV reporta para 2023 44 casos asociados a motocicletas, 26 a peatones y 76 a vehículos, además de 139 casos sin causa descrita. El domingo concentró 62 lesionados, seguido del sábado con 45 y el jueves con 44. El documento atribuye parte de la problemática al comportamiento de motociclistas y conductores, el incumplimiento de normas y la insuficiente educación vial.

4.2. Evidencia territorial de los municipios priorizados

La información espacial contenida en el PDSV es especialmente relevante para el corredor sur: el análisis de puntos calientes ubica concentraciones con nivel de confianza de 99% en la vía 8801 en Distracción. La metodología de densidad Kernel también identifica densidades iguales o superiores a 56 siniestros equivalentes en los límites entre Distracción y Fonseca. Por tanto, uno de los municipios focalizados se encuentra directamente vinculado a un tramo de alta criticidad dentro del análisis departamental.

Adicionalmente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial informó en septiembre de 2025 que, a corte de julio de ese año, Villanueva registraba dos casos de muertes por siniestros viales y desplegó una intervención integral en el municipio. Esta evidencia reciente muestra que la necesidad de prevención y gestión de comportamientos seguros permanece vigente.

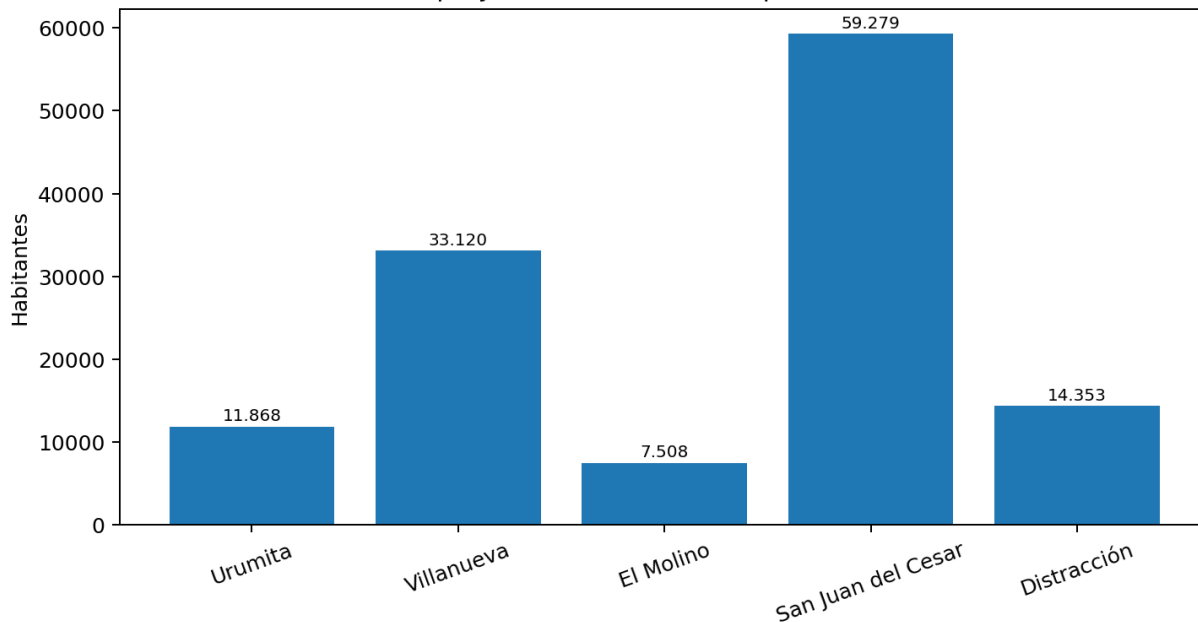
4.3. Contexto demográfico de la zona de intervención

Las proyecciones municipales del DANE para 2025 estiman una población conjunta de 126.128 habitantes en los cinco municipios priorizados. San Juan del Cesar concentra el 47,0% de esta población, seguido de Villanueva con el 26,3%. La intervención escolar focaliza directamente cinco instituciones, una por municipio, y constituye un mecanismo de entrada para fortalecer capacidades en comunidades educativas que participan diariamente en la movilidad local.



Gobernación
de La Guajira

Población proyectada 2025 - municipios de intervención

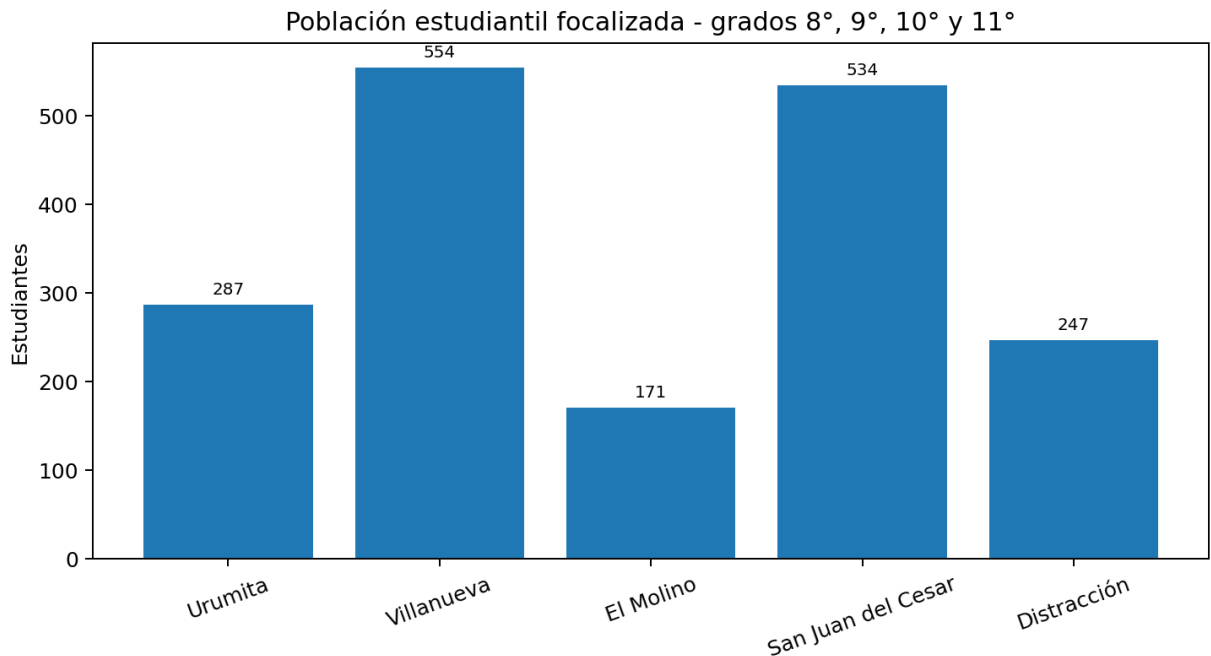


Fuente: DANE, Proyecciones municipales de población por área 2018-2042, actualización publicada en 2025. Cálculos propios para vigencia 2025.

Municipio	Población 2025	Estudiantes focalizados	Estudiantes / población
Urumita	11.868	287	2.42%
Villanueva	33.120	554	1.67%
El Molino	7.508	171	2.28%
San Juan del Cesar	59.279	534	0.90%
Distracción	14.353	247	1.72%
TOTAL	126.128	1.793	1.42%

4.4. Población estudiantil focalizada

La población escolar aportada asciende a 1.793 estudiantes de los grados 8°, 9°, 10° y 11°. Villanueva aporta 554 estudiantes (30,9%) y San Juan del Cesar 534 (29,8%), mientras Urumita participa con 287, Distracción con 247 y El Molino con 171. Esta población constituye el núcleo directo para la campaña “Stop y Sigue con Vida” y para el proceso de diagnóstico y construcción participativa de los PME.



Fuente: Relación de población estudiantil aportada. Total: 1.793 estudiantes.

Municipio	Institución educativa	Zona	8°	9°	10°	11°
Urumita	I.E. Inmaculada Liñán	Urbana	79	70	71	67
Villanueva	I.E. Roque de Alba	Urbana	156	127	141	130
El Molino	I.E. Técnico Agropecuaria Ismael Rodríguez Fuentes	Urbana	42	39	58	32
San Juan del Cesar	I.E. El Carmelo	Urbana	157	147	141	89
Distracción	I.E. Margoth Maestre de Ariza	Urbana	96	64	59	28

4.5. Brechas que justifican la intervención

- Persistencia de siniestralidad con mortalidad y lesiones a nivel departamental y evidencia reciente de fatalidad en Villanueva.
- Concentración espacial de riesgo en el corredor del sur, incluyendo Distracción y sus límites con Fonseca.
- Participación relevante de motociclistas, peatones y pasajeros en la mortalidad y lesiones, lo que exige estrategias diferenciadas por actor vial.
- Mayor afectación en horarios nocturnos y fines de semana, asociada a comportamientos, cumplimiento normativo y consumo de alcohol, según el PDSV.

- Necesidad departamental expresa de fortalecer la formación vial y formular Planes de Movilidad Escolar.
- Ausencia de una caracterización específica de los patrones de desplazamiento y riesgos escolares en las cinco instituciones focalizadas, brecha que será atendida mediante encuestas, mesas participativas y elaboración de PME.
- Necesidad de mejorar la coordinación entre Gobernación, municipios, instituciones educativas, familias y autoridades de tránsito para sostener las medidas preventivas.

5. ÁRBOL DE PROBLEMAS

El árbol se estructura a partir del diagnóstico departamental, la evidencia de la zona sur, el enfoque del Sistema Seguro y las características de la población objetivo. Las causas se concentran en formación, planeación escolar, articulación y gestión de información; los efectos se asocian con mayor exposición al riesgo, persistencia de conductas inseguras y consecuencias sociales de la siniestralidad.

ÁRBOL DE PROBLEMAS AJUSTADO A LÓGICA MGA

Nivel	Elemento
Efecto indirecto 1	Afectación de la vida, integridad, bienestar y calidad de vida de los actores viales y sus familias.
Efecto indirecto 2	Persistencia de costos sociales y familiares asociados a la siniestralidad y percepción de inseguridad en desplazamientos escolares y comunitarios.
Efecto directo 1	Mayor exposición de estudiantes y demás actores viales a situaciones de riesgo y siniestros.
Efecto directo 2	Persistencia de comportamientos inseguros y baja apropiación preventiva de normas y prácticas de autocuidado.
Efecto directo 3	Entornos escolares con gestión preventiva insuficiente de sus desplazamientos.
PROBLEMA CENTRAL	Insuficiente apropiación de comportamientos seguros y limitada capacidad de gestión de la movilidad escolar por parte de los actores viales y las comunidades educativas de los municipios priorizados de la zona sur de La Guajira.
Causa directa 1	Insuficiente sensibilización y formación diferenciada en seguridad vial para conductores, motociclistas, ciclistas,



Gobernación
de La Guajira

Nivel	Elemento
	peatones y estudiantes.
Causa indirecta 1.1	Distracción al conducir y baja apropiación de prácticas preventivas.
Causa indirecta 1.2	Prácticas inseguras asociadas al uso de motocicleta, bicicleta y desplazamiento peatonal.
Causa indirecta 1.3	Conocimiento/apropiación insuficiente de normas, autocuidado y corresponsabilidad.
Causa directa 2	Limitada capacidad institucional y comunitaria para planificar y gestionar la movilidad escolar segura en las instituciones focalizadas.
Causa indirecta 2.1	Insuficiente caracterización de rutas, modos de desplazamiento y riesgos de la comunidad educativa.
Causa indirecta 2.2	Limitada articulación entre instituciones educativas, familias, autoridades y municipios.
Causa indirecta 2.3	Insuficientes herramientas de planeación, información y seguimiento de la movilidad escolar.

6. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

6.1. Problema central

Insuficiente apropiación de comportamientos seguros y limitada capacidad de gestión de la movilidad escolar por parte de los actores viales y las comunidades educativas de los municipios priorizados de la zona sur de La Guajira.

6.2. Descripción de la situación existente

Los municipios focalizados presentan exposición a riesgos de movilidad asociados con conductas inseguras, insuficiente apropiación de normas y prácticas de autocuidado, y una limitada capacidad para caracterizar y gestionar de manera sistemática los desplazamientos escolares. La problemática combina factores humanos, pedagógicos, institucionales y de información.



El diagnóstico del Plan Departamental de Seguridad Vial reportó para 2023, con base en SIEDCO PLUS, 117 personas fallecidas y 279 lesionadas en La Guajira, frente a 133 fallecidas y 333 lesionadas en 2022. En 2023 se registraron 35 víctimas fatales motociclistas y 7 peatones; además, el horario de 18:00 a 23:59 y los fines de semana muestran una concentración relevante de siniestralidad.

El análisis espacial del PDSV identifica un punto caliente con 99% de confianza sobre la vía 8801 en Distracción y densidades altas en los límites Distracción-Fonseca. Esto evidencia que la zona sur no es ajena a los patrones departamentales de riesgo.

El proyecto focaliza cinco instituciones educativas y 1.793 estudiantes de grados 8° a 11°, que requieren educación vial y un proceso participativo para diagnosticar rutas, modos de viaje, riesgos y medidas de movilidad escolar.

6.3. Magnitud del problema - indicadores de referencia

Indicador	Línea base / dato	Fuente / observación
Personas fallecidas en siniestros viales en La Guajira (2023)	117	PDSV, capítulo diagnóstico SIEDCO PLUS. Adoptar un único corte oficial en MGA definitiva.
Personas lesionadas en siniestros viales en La Guajira (2023)	279	PDSV, capítulo diagnóstico SIEDCO PLUS.
Instituciones educativas focalizadas	5	Una institución por municipio.
Estudiantes focalizados grados 8°-11°	1.793	Relación aportada por la Gobernación.
Instituciones con PME vigente	Por certificar	Solicitar certificación a cada institución. Este dato será la línea base del producto de planeación.
Municipios con intervención	5	Urumita, Villanueva, El Molino, San Juan del Cesar y Distracción.

7. JUSTIFICACIÓN

La intervención se justifica por la necesidad de actuar preventivamente sobre el componente humano de la seguridad vial y, simultáneamente, dejar capacidad instalada en las instituciones educativas. La evidencia del PDSV demuestra que la problemática no depende exclusivamente de infraestructura: el comportamiento de los usuarios, el cumplimiento de normas, la formación, la gestión de información y la coordinación



institucional aparecen como factores recurrentes. Por ello, una estrategia centrada únicamente en señalización o control operativo resultaría insuficiente para atender las causas identificadas.

La población escolar constituye un grupo prioritario porque niñas, niños y adolescentes son usuarios vulnerables y realizan desplazamientos cotidianos sujetos a interacción con motocicletas, vehículos, bicicletas y peatones. La formulación de PME permite convertir la educación vial en un proceso institucional: caracteriza cómo se desplaza la comunidad educativa, identifica riesgos, prioriza acciones, define responsables y establece seguimiento.

La propuesta también genera complementariedad con la política departamental vigente. El PDSV prevé campañas dirigidas a los actores más afectados, capacitación, programas educativos en escuelas y formulación de PME. En lugar de crear una línea paralela, el proyecto territorializa acciones ya previstas y contribuye a la meta de reducción de víctimas mediante prevención, corresponsabilidad y gestión proactiva.

Finalmente, el alcance regional permite economías de escala en materiales, asistencia técnica y despliegue operativo, a la vez que facilita una metodología común para cinco municipios conectados por dinámicas de movilidad similares. La combinación de campañas, diagnóstico escolar, participación y soporte técnico produce un resultado más sostenible que una intervención aislada de corta duración.

8. ANÁLISIS DE PARTICIPANTES

Participante	Posición	Interés / contribución	Estrategia
Gobernación de La Guajira / DATT	Cooperante	Liderar PDSV, formular/ejecutar proyecto, supervisar y articular.	Comité técnico, plan de trabajo, seguimiento.
Secretaría de Educación Departamental	Cooperante	Protección de estudiantes y articulación con instituciones.	Agenda conjunta, validación pedagógica.
Alcaldías y dependencias municipales	Cooperante	Apoyo territorial, convocatoria, datos y articulación local.	Mesas municipales y compromisos.
Instituciones educativas	Beneficiario / cooperante	Diagnóstico, formulación e implementación inicial de PME.	Equipo líder de movilidad escolar.
Estudiantes grados 8°-11°	Beneficiario	Acceso a educación vial y participación en diagnóstico.	Metodologías participativas y medición pre/post.
Padres/cuidadores	Beneficiario / cooperante	Aportan información y compromisos sobre desplazamientos.	Mesas participativas.
Conductores, motociclistas, ciclistas y peatones	Beneficiario	Fortalecer conocimientos y prácticas seguras.	Campañas diferenciadas.
Policía de Tránsito / autoridades	Cooperante	Prevención, conocimiento normativo, datos	Coordinación de jornadas y

Participante	Posición	Interés / contribución	Estrategia
		y participación.	mesas.
ANSV / Ministerio de Transporte	Cooperante indirecto	Referentes metodológicos y de política pública.	Aplicación de guías y alineación PNSV.

La alternativa combina educación vial diferenciada y gestión escolar de la movilidad. El componente de sensibilización desarrolla mensajes específicos para conductores, motociclistas, ciclistas, peatones y estudiantes, con presencia en cada uno de los cinco municipios. El componente PME aplica encuestas, sistematiza patrones de desplazamiento y riesgos, desarrolla mesas participativas y produce un documento de planeación por institución.

El proyecto no ejecuta obras civiles. Las necesidades de infraestructura, señalización, control de velocidad, pasos peatonales o urbanismo táctico que surjan de los PME se convierten en insumos para proyectos posteriores. Esta delimitación evita mezclar productos de infraestructura con servicios pedagógicos y documentos de planeación.

La operación requiere facilitadores y equipo de campo, coordinación, material pedagógico, ayudas audiovisuales, logística y transporte intermunicipal. Estos elementos se consideran insumos y actividades para generar los productos MGA, no productos autónomos.

9. POBLACIÓN AFECTADA Y POBLACIÓN OBJETIVO

Concepto	Cantidad	Criterio
Población afectada de referencia	126.128 habitantes	Población proyectada 2025 de los cinco municipios. Se usa como contexto territorial; no equivale a beneficiarios directos.
Población objetivo escolar confirmada	1.793 estudiantes	Estudiantes de grados 8°-11° de las cinco instituciones focalizadas.
Población comunitaria preliminar	600 personas	Inferencia de la descripción presupuestal: 4 líneas comunitarias x 30 participantes x 5 municipios. Debe validarse frente a la columna de cantidades que registra 300.
Población objetivo preliminar total	2.393 personas	1.793 + 600. Es el número de trabajo para indicadores de costo por beneficiario; NO debe cargarse definitivamente hasta conciliar el presupuesto.

Municipio	Población 2025	Estudiantes focalizados	Institución educativa
Urumita	11.868	287	I.E. Inmaculada Liñán
Villanueva	33.120	554	I.E. Roque de Alba
El Molino	7.508	171	I.E. Técnico Agropecuaria Ismael Rodríguez Fuentes
San Juan del Cesar	59.279	534	I.E. El Carmelo
Distracción	14.353	247	I.E. Margoth Maestre de Ariza
TOTAL	126.128	1.793	5 instituciones

10. OBJETIVOS DEL PROYECTO

10.1. Objetivo general

Fortalecer la apropiación de comportamientos seguros y la capacidad de gestión de la movilidad escolar en los municipios priorizados de la zona sur de La Guajira, mediante sensibilización diferenciada a actores viales y asistencia técnica participativa a instituciones educativas.

10.2. Árbol de objetivos ajustado

Nivel	Elemento
Fin indirecto 1	Mejorar la protección de la vida, integridad y bienestar de estudiantes y actores viales.
Fin indirecto 2	Contribuir a la reducción progresiva de costos humanos y sociales asociados a la siniestralidad vial.
Fin directo 1	Reducir la exposición a conductas y situaciones de riesgo vial.
Fin directo 2	Incrementar la apropiación voluntaria de prácticas seguras y de autocuidado.
Fin directo 3	Contar con comunidades educativas con instrumentos de gestión preventiva de la movilidad escolar.
OBJETIVO CENTRAL	Fortalecer la apropiación de comportamientos seguros y la capacidad de gestión de la movilidad escolar en los municipios priorizados de la zona sur de La Guajira.
Medio directo 1 / OE1	Sensibilización y formación diferenciada a conductores, motociclistas, ciclistas, peatones y estudiantes.

Nivel	Elemento
Medio directo 2 / OE2	Diagnóstico y planeación participativa de la movilidad escolar en las instituciones focalizadas.
Medios indirectos OE1	Educación sobre normas y autocuidado; mensajes diferenciados; evaluación de aprendizaje; material pedagógico.
Medios indirectos OE2	Caracterización de rutas y riesgos; encuestas; mesas participativas; articulación institucional; documentos PME y seguimiento.

11. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Se analizaron tres enfoques posibles para atender la problemática. La valoración se realiza cualitativamente con criterios de pertinencia frente a las causas, alcance sobre actores, sostenibilidad, viabilidad con el presupuesto disponible y coherencia con el PDSV.

Alternativa	Pertinencia	Cobertura de causas	Sostenibilidad	Viabilidad	Resultado
A. Estrategia integral de cultura vial + asistencia PME	Alta	Alta: comportamiento, planeación, articulación e información	Alta: deja PME y capacidades	Alta: coincide con presupuesto	SELECCIONADA
B. Campañas masivas de comunicación sin PME	Media	Media: atiende comportamiento, no planificación escolar	Media-baja	Alta	No seleccionada
C. Intervenciones físicas prioritarias en entornos escolares	Alta para infraestructura	Baja-media frente a causas humanas e institucionales	Alta	Baja con el presupuesto y estudios disponibles	Complementaria futura

La alternativa A es la más adecuada porque combina acciones de cambio de comportamiento con un instrumento de gestión institucional -el PME-, responde de forma directa al PDSV y puede ejecutarse con los componentes presupuestados. Las intervenciones físicas no se descartan; los PME podrán identificar necesidades de señalización, control de velocidad, pasos peatonales o urbanismo táctico para proyectos posteriores, una vez existan diagnósticos y diseños suficientes.

12. DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

La alternativa seleccionada consiste en desplegar una estrategia regional de educación y cultura vial en cinco municipios, con dos frentes complementarios. El primer frente desarrolla campañas diferenciadas por actor vial, utilizando mensajes específicos sobre distracciones, uso del casco, conducción segura, movilidad en bicicleta, seguridad peatonal y prácticas responsables de los estudiantes. El segundo frente acompaña técnicamente a



las instituciones educativas en la construcción de sus PME, partiendo de encuestas, caracterización de desplazamientos y mesas participativas.

La estrategia incorpora talento humano especializado, material pedagógico, ayudas audiovisuales, logística y transporte para garantizar la operación territorial. El enfoque metodológico será participativo, práctico y orientado a la corresponsabilidad, alineado con el Sistema Seguro y con la guía de PME de la ANSV.

13. ALCANCE DEL PROYECTO

- Cobertura territorial: cinco municipios de la zona sur de La Guajira: Urumita, Villanueva, El Molino, San Juan del Cesar y Distracción.
- Cobertura institucional: cinco instituciones educativas urbanas, una por municipio.
- Población estudiantil focalizada: 1.793 estudiantes de grados 8° a 11°.
- Actores comunitarios: conductores de vehículos, motociclistas, ciclistas y peatones; los tamaños de grupo deberán armonizarse con las cantidades definitivas del presupuesto.
- Componente pedagógico: cinco líneas temáticas de campaña y materiales de apoyo.
- Componente PME: capacitación del equipo, trabajo de campo, encuestas, sistematización y mesas participativas; meta técnica propuesta: cinco PME, uno por institución educativa.
- Componente de articulación: participación de rectores, coordinadores, docentes, padres, Policía de Tránsito y dependencias municipales de educación y tránsito.
- El proyecto no contempla obras civiles ni intervenciones físicas permanentes en la vía; las necesidades de infraestructura identificadas en los PME deberán canalizarse a proyectos posteriores.

14. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE ACTIVIDADES Y PRODUCTOS

14.1. Producto 1. Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte

Producto principal consistente con la tipología utilizada en proyectos MGA del sector transporte: servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte en relación con la seguridad al desplazarse. Se desarrollan cinco campañas temáticas, territorializadas en los cinco municipios.

Actividad	Población / enfoque	Cobertura	Producto verificable	Costo
1.1 “Conduce sin distracciones”	Conductores de diferentes vehículos	5 municipios	Registros de 5 jornadas, listados, memoria fotográfica, material pedagógico y evaluación breve	\$12.750.000
1.2 “Ponte el Casco, Protege tu Vida”	Motociclistas	5 municipios	Registros de 5 jornadas y evidencias pedagógicas	\$12.750.000



Gobernación
de La Guajira

Actividad	Población / enfoque	Cobertura	Producto verificable	Costo
1.3 “Pedalea con responsabilidad”	Ciclistas	5 municipios	Registros de 5 jornadas y evidencias pedagógicas	\$12.750.000
1.4 “Peatón seguro”	Peatones	5 municipios	Registros de 5 jornadas y evidencias pedagógicas	\$12.750.000
1.5 “Stop y Sigue con Vida”	1.793 estudiantes grados 8°-11°	5 instituciones educativas	Jornadas estudiantiles, listados, instrumentos de evaluación y memoria	\$74.005.000

Fuente: Presupuesto aportado. Costo objetivo 1: \$125.005.000.

14.2. Producto 2. Asistencia técnica para Planes de Movilidad Escolar

El producto técnico esperado es el acompañamiento a cinco instituciones educativas para estructurar un PME por institución, utilizando los instrumentos de la ANSV y la información recogida en campo. El presupuesto organiza este componente en capacitación, trabajo de campo y mesas participativas.

Actividad	Descripción técnica	Meta	Producto verificable	Costo
2.1 Capacitación del equipo base	Jornadas para unificar metodología, instrumentos, roles, protocolo de aplicación de encuestas y logística.	2 jornadas	Actas, presentación, listas y protocolo operativo	\$2.380.000
2.2 Trabajo de campo y tabulación	Aplicación de encuestas en una IE por municipio, depuración y sistematización de información sobre modos de viaje, rutas, riesgos y percepción.	5 instituciones	Base de datos depurada, informe diagnóstico por IE y consolidado	\$6.615.400
2.3 Mesas participativas	Espacios con estudiantes, docentes, padres, rectores, coordinadores, Policía y secretarías municipales.	5 mesas	Actas, matriz de riesgos/soluciones, compromisos y insumos del PME	\$2.899.600

Fuente: Presupuesto aportado. Costo objetivo 2: \$11.895.000.

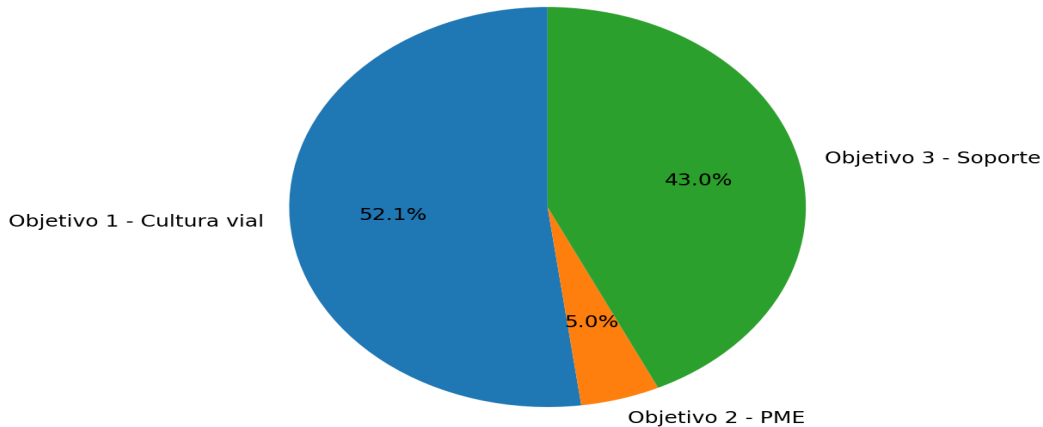
14.3. Componente 3. Soporte técnico, pedagógico y logístico

Actividad	Contenido	Producto verificable	Costo
3.1 Talento humano especializado	Coordinador del proyecto, auxiliar administrativo y dos auxiliares de apoyo logístico durante dos meses.	Informes mensuales, plan de trabajo, coordinación y soporte documental	\$21.600.000
3.2 Material pedagógico y didáctico	1.500 cartillas pedagógicas, full color, 22x27 cm y 26 páginas internas.	1.500 cartillas recibidas y distribuidas según plan	\$38.550.000
3.3 Logística para jornadas	Carpas, sillas y mesas para las actividades programadas.	Actas de prestación del servicio, evidencias y planillas de uso	\$29.650.000
3.4 Transporte y desplazamientos	Buseta de 12 pasajeros con conductor, combustible, seguros y disponibilidad operativa para desplazamiento intermunicipal.	Registros de desplazamiento y soporte operativo	\$13.300.000

Fuente: Presupuesto aportado. Costo objetivo 3: \$103.100.000.



Distribución presupuestal por objetivo



Fuente: Cálculo propio a partir del presupuesto: objetivo 1 = 52,1%; objetivo 2 = 5,0%; objetivo 3 = 43,0%.

15. ESTIMACIÓN DE INGRESOS Y BENEFICIOS

15.1. 15.1. Ingresos

El proyecto es una intervención pública de carácter preventivo, educativo e institucional y no genera ingresos financieros directos por venta de bienes o servicios. Para efectos de evaluación, los ingresos operacionales se estiman en \$0. La financiación corresponde a recursos públicos apropiados para la inversión sectorial, cuya fuente específica deberá quedar identificada en la ficha presupuestal y en el CDP definitivo.

15.2. Beneficios

Costos evitados tras el Acceso de actores viales a educación y sensibilización preventiva

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Número

Bien producido: Otros

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción Cantidad: Actores viales a educación y sensibilización preventiva

Descripción Valor Unitario: Costos en cursos de Educación y sensibilización vial preventiva

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
1	2.993,00	\$100.000,00	\$299.300.000,00

Los beneficios se estiman principalmente en términos sociales y de capacidad institucional. En esta fase no se monetiza la reducción esperada de siniestros porque no existe una línea base municipal homogénea y actualizada para los cinco municipios que permita atribuir causalmente una reducción específica al proyecto. La valoración cuantitativa se realiza mediante beneficiarios y productos verificables:

- 1.793 estudiantes focalizados con acceso directo a acciones pedagógicas de seguridad vial.
- Cinco instituciones educativas con diagnóstico de movilidad y asistencia para formular un PME.
- Cinco municipios con campañas diferenciadas para conductores, motociclistas, ciclistas, peatones y estudiantes.
- Cinco mesas participativas para articular comunidad educativa, autoridades y actores viales.
- 1.500 cartillas pedagógicas como soporte para la apropiación de contenidos y réplica de mensajes.
- Fortalecimiento de la información sobre patrones de desplazamiento escolar, riesgos y necesidades de intervención.
- Beneficio potencial de largo plazo: reducción de la exposición a conductas de riesgo y contribución a la meta departamental de reducción de víctimas, sin atribuir una cifra específica mientras no exista evaluación ex post.

Como población de influencia indirecta se toma la población proyectada 2025 de los cinco municipios, estimada en 126.128 habitantes. Esta cifra no se contabiliza como beneficiarios directos, sino como referencia de contexto territorial.

16. CRONOGRAMA FÍSICO Y FINANCIERO

Se propone un horizonte operativo de dos meses, consistente con las dos mensualidades previstas para el talento humano. La distribución financiera es indicativa y deberá ajustarse al calendario académico, acta de inicio y programación contractual.

Actividad	Mes 1	Mes 2	Hito físico	Responsable principal
Alistamiento y articulación interinstitucional	X		Plan de trabajo y agenda concertada	Coordinación / DATT
Capacitación equipo base (2.1)	X		Equipo entrenado	Especialista coordinación /
Encuestas y trabajo de campo (2.2)	X		5 IE caracterizadas	Equipo de campo
Campañas 1.1-1.4	X	X	20 jornadas comunitarias de referencia	Facilitadores
Campaña estudiantil 1.5	X	X	5 jornadas escolares	Facilitadores / IE



Gobernación
de La Guajira

Actividad	Mes 1	Mes 2	Hito físico	Responsable principal
Mesas participativas 2.3		X	5 mesas y compromisos	Equipo PME
Sistematización y formulación PME	X	X	5 documentos PME	Equipo técnico
Material pedagógico 3.2	X		1.500 cartillas	Coordinación
Logística y transporte 3.3-3.4	X	X	Soporte a jornadas	Equipo logístico
Cierre, entrega y socialización		X	Informe final y entregables	Coordinación / DATT

16.1. Programación financiera propuesta

Componente	Valor total	Mes 1	Mes 2	% del proyecto
Objetivo 1 - Cultura vial	\$125.005.000	\$50.002.000	\$75.003.000	52.1%
Objetivo 2 - PME	\$11.895.000	\$7.732.000	\$4.163.000	5.0%
Objetivo 3 - Soporte	\$103.100.000	\$51.550.000	\$51.550.000	43.0%
TOTAL	\$240.000.000	\$109.284.000	\$130.716.000	100,0%

Fuente: Distribución mensual propuesta para fines de programación. Los valores totales por objetivo son los del presupuesto aportado.

17. INSUMOS PRINCIPALES Y CLASIFICACIÓN DE COSTOS

Grupo de insumo	Contenido	Uso en la cadena
Servicios técnicos / profesionales	Facilitadores de seguridad vial, especialista, coordinador, ingeniero de sistemas, encuestadores.	Ejecución de campañas, preparación metodológica, trabajo de campo, sistematización y coordinación.
Materiales pedagógicos	Cartillas, papelería, instrumentos de encuesta, elementos de apoyo.	Sensibilización, recolección de información y réplica pedagógica.
Servicios logísticos	Refrigerios, hidratación, ayudas audiovisuales, carpas, sillas, mesas.	Soporte a jornadas y mesas participativas.
Transporte	Buseta, conductor, combustible, seguros y disponibilidad.	Desplazamiento intermunicipal del equipo.
Apoyo administrativo / logístico	Auxiliar administrativo y auxiliares logísticos.	Soporte documental y operativo transversal.

18. RIESGOS DE LA ALTERNATIVA

Riesgo	Tipo	Prob.	Impacto	Efectos	Tratamiento
Baja asistencia por cruces con calendario académico /laboral	Operativo	Media	Alta	Desconocimiento de los procedimientos y actividades a	Concertar agenda con anticipación, confirmar convocatorias y prever fechas alternas.



**Gobernación
de La Guajira**

Riesgo	Tipo	Prob.	Impacto	Efectos	Tratamiento
				desarrollar durante las diferentes fases del proyecto	
Dificultades de desplazamiento o clima	Operativo	Media	Media	Retraso en el desarrollo de actividades y jornadas	Rutas alternas, programación flexible, verificación de condiciones y seguros.
Información incompleta en encuestas	Técnico	Media	Alta	Debilidad en la información recaudada para la construcción del plan	Piloto, capacitación, supervisión, validaciones y depuración de bases.
Tratamiento inadecuado de datos de menores	Legal / información	Baja-Media	Alta	Posibles demandas y riesgos de información	Minimización de datos, autorizaciones, anonimización y custodia.
Retraso de cartillas/logística	Contractual	Media	Media	No se harán entregas oportunas durante el desarrollo de las actividades	Cronograma de suministros, verificación previa y cláusulas de cumplimiento.
Inconsistencias entre población, cantidades y presupuesto	Financiero / estructuración	Alta	Alta	Incumplimiento en entregas, retraso en el desarrollo de actividades	Conciliar cantidades, unidades, metas y costos antes de radicación/contratación.

19. REGIONALIZACIÓN DE PRODUCTOS Y RECURSOS

Municipio	Meta Producto 1	Meta Producto 2	Población escolar	Otra población	Criterio de recursos
Urumita	5	1	287	240	Costos fijos de campañas + costos estudiantiles proporcionales + 1 PME.
Villanueva	5	1	554	240	Costos fijos de campañas + costos estudiantiles proporcionales + 1 PME.
El Molino	5	1	171	240	Costos fijos de campañas + costos estudiantiles proporcionales + 1 PME.

Municipio	Meta Producto 1	Meta Producto 2	Población escolar	Otra población	Criterio de recursos
San Juan del Cesar	5	1	534	240	Costos fijos de campañas + costos estudiantiles proporcionales + 1 PME.
Distracción	5	1	247	240	Costos fijos de campañas + costos estudiantiles proporcionales + 1 PME.
TOTAL	25	5	1.793	1.200	La distribución monetaria exacta queda pendiente del presupuesto corregido.

20. PROGRAMACIÓN DE INDICADORES Y FUENTES DE VERIFICACIÓN

Nivel	Indicador	Meta	Acumulación propuesta	Fuente de verificación
Producto 1	240900200 - Campañas realizadas	25	Acumulable durante la ejecución	Informes de supervisión, actas, listados, memoria fotográfica.
Producto 2	240901400 - Documentos de planeación realizados	5	Acumulable durante la ejecución	PME aprobados / socializados, actas y constancias.
Gestión	Porcentaje de actividades programadas ejecutadas	100%	No acumulable / corte final	Plan de trabajo e informe de supervisión.
Resultado complementario	Personas participantes sensibilizadas	2.393 preliminar	Acumulable	Listados únicos depurados por actor vial/municipio.
Resultado complementario	Participantes con mejora en medición pre/post	Meta por definir	No acumulable	Instrumentos pre / post consolidados.

21. SOSTENIBILIDAD Y SEGUIMIENTO

La sostenibilidad depende de que los PME se integren a la gestión ordinaria de cada institución y de que las autoridades territoriales mantengan la articulación. El proyecto debe cerrar con responsables, acciones de corto plazo y un esquema mínimo de seguimiento. Se recomienda que cada institución conforme o designe un equipo líder de movilidad escolar y que el DATT consolide una matriz departamental con las acciones priorizadas y su estado.

- Indicador 1: porcentaje de campañas programadas ejecutadas con evidencia completa.
- Indicador 2: número de participantes sensibilizados, desagregados por actor vial y municipio.



**Gobernación
de La Guajira**

- Indicador 3: porcentaje de participantes que mejora su resultado entre medición inicial y final de conocimientos/prácticas.
- Indicador 4: cinco diagnósticos de movilidad escolar completos.
- Indicador 5: cinco PME formulados y socializados.
- Indicador 6: porcentaje de acciones de corto plazo de los PME con responsable y fecha definida.
- Indicador 7: número de mesas interinstitucionales realizadas y compromisos cumplidos.

22. CONCLUSIÓN TÉCNICA

La alternativa propuesta es técnicamente pertinente porque responde a problemas identificados en el PDSV de La Guajira y se alinea con el Sistema Seguro, el PNSV 2022-2031 y los instrumentos metodológicos de la ANSV. El proyecto combina educación vial dirigida a los actores de mayor exposición, formación de población estudiantil, diagnóstico de movilidad escolar, participación institucional y soporte operativo. Su principal valor agregado consiste en trascender las campañas aisladas y dejar cinco instrumentos de gestión escolar que permitan priorizar y dar continuidad a acciones de movilidad segura.

El proyecto cuenta con una población escolar claramente focalizada, una cobertura territorial definida y un presupuesto de \$240.000.000. Para alcanzar condiciones óptimas de viabilidad se requiere resolver las validaciones presupuestales y documentales señaladas, adoptar una línea base municipal homogénea de siniestralidad y cerrar la cadena de valor con indicadores cuantificables por producto. Una vez realizados estos ajustes, el documento constituye una base sólida para la formulación MGA y para la presentación del proyecto ante las instancias departamentales de planeación y viabilidad.