CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

INFORME AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
VIGENCIAS 2022 A 2024

CGR-CDSI Nro.11
CAT_167_2025_1
Junio de 2025

INFORME DE AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO
PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031 – AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Vigencias 2022 A 2024

Contralor General de la República	Carlos Hernán Rodríguez Becerra
Vicecontralor General	Carlos Mario Zuluaga Pardo
Contralor Delegado Sector de Infraestructura	Luis Fernando Mejía Gómez
Director de Vigilancia Fiscal	Carlos Iván Flórez Lizcano
Directora de Estudios Sectoriales	Martha Marlene Sosa Hernández
Supervisora encargada	Lina Yadira Gómez Martínez
Líder de auditoría	Gloria B. Rodríguez Rodríguez
Auditores	Carlos Armando Silva Salinas Felipe Gaona Alonso Javier Felipe Robles Vega Jorge Alejandro Mendoza Vargas Jorge Luis Castro Morales Juan Pablo Rodríguez Ortiz Paola Andrea Peña Saldarriaga

CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

TABLA DE CONTENIDO

2. CARTA DE CONCLUSIONES 4

2.1 OBJETIVO DE LA AUDITORÍA 6

2.1.1 Objetivo General 6

2.2 FUENTES DE CRITERIO 6

2.3 ALCANCE DE LA AUDITORÍA Y ENFOQUE 10

2.4 LIMITACIONES DEL PROCESO 21

2.5 RESULTADOS EVALUACIÓN CONTROL INTERNO 22

2.6 CONCLUSIONES GENERALES Y CONCEPTO DE LA EVALUACIÓN REALIZADA 23

2.7 RELACIÓN DE HALLAZGOS 24

2.8 PLAN DE MEJORAMIENTO 25

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA 26

3.1 RESULTADOS EN RELACIÓN CON EL OBJETIVO ESPECÍFICO Nro. 1 26

3.2 RESULTADOS EN RELACIÓN CON EL OBJETIVO ESPECÍFICO Nro. 2 148

3.3 RESULTADOS EN RELACIÓN CON EL OBJETIVO ESPECÍFICO Nro. 3 165

3.4 OTROS TEMAS DE AUDITORIA 169

4. ANEXO RELACIÓN DE HALLAZGOS 171

2. CARTA DE CONCLUSIONES

CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

85111
Bogotá D.C.

Doctora
MARIANTONIA TABARES PULGARÍN
Directora General
Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV

Respetada doctora:

Con fundamento en las facultades otorgadas por el Artículo 267 de la Constitución Política y de conformidad con lo estipulado en la Resolución Orgánica 0012 del 24 de marzo de 2017, la Contraloría General de la República de acuerdo con el PNVCF 2025 I semestre, realizó auditoria de cumplimiento a la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV- para evaluar selectivamente el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 coordinado por la agencia líder y su interacción con las demás entidades. Vigencias 2022 a 2024.

Es responsabilidad de la Administración, el contenido en calidad y cantidad de la información suministrada, así como con el cumplimiento de las normas que le son aplicables a su actividad institucional en relación con el asunto auditado.

Es obligación de la CGR expresar con independencia una conclusión sobre el cumplimiento de las disposiciones aplicables a la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV- frente al cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 coordinado por la Agencia como líder y su interacción con las demás entidades, Vigencias 2022 a 2024, conclusión que debe estar fundamentada en los resultados obtenidos en la auditoría realizada.

Este trabajo se ajustó a lo dispuesto en los Principios fundamentales de auditoría y las Directrices impartidas para la auditoría de cumplimiento, conforme a lo establecido en la Resolución Orgánica 0012 del 24 de marzo de 2017, proferida por la Contraloría General de la República, en concordancia con las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSAI[1]), desarrolladas por la Organización Internacional de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI[2]) para las Entidades Fiscalizadoras Superiores.

Estos principios requieren de parte de la CGR la observancia de las exigencias profesionales y éticas que requieren de una planificación y ejecución de la auditoría destinadas a obtener garantía limitada, de que los procesos consultaron la normatividad que le es aplicable.

[1] ISSAI: The International Standards of Supreme Audit Institutions.

[2] INTOSAI: International Organisation of Supreme Audit Institutions.

La auditoría incluyó el examen de las evidencias y documentos que soportan el proceso auditado y el cumplimiento de las disposiciones legales que fueron suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV.

Los análisis y conclusiones se encuentran debidamente documentados en papeles de trabajo, los cuales reposan en el Sistema de información de Auditorías establecido para tal efecto y los archivos de la Contraloría Delegada para el Sector de Infraestructura.

La auditoría se adelantó mediante revisión documental de la información suministrada por la entidad, así como reuniones virtuales y presenciales en las instalaciones de la ANSV. La misma abarcó la revisión de información para evaluar la gestión fiscal relacionada con el cumplimiento de las metas e indicadores de avance y resultados frente a la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231 y la revisión de los contratos y convenios interadministrativos, incluidos en la muestra. Las vigencias auditadas fueron las comprendidas entre el 2022 al 2024.

Los hallazgos que se describen en el presente informe se dieron a conocer oportunamente a la entidad dentro del desarrollo de la auditoría, las respuestas fueron analizadas y en este informe se incluyen los hallazgos que la CGR consideró pertinentes.

2.1 OBJETIVO DE LA AUDITORÍA

2.1.1 Objetivo General

Evaluar el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 coordinado por la agencia líder y su interacción con las demás entidades. Vigencias 2022 a 2024.

2.2 FUENTES DE CRITERIO

De acuerdo con los objetivos de la auditoría, los criterios de verificación tenidos en cuenta para la evaluación fueron los siguientes:

Normas Generales:

- Constitución Política de Colombia del 20 de julio de 1991. Artículo 2, 209 y 267.
- Ley 87 del 29 de noviembre de 1993. Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del Estado y se dictan otras disposiciones. Artículos 2, 3, 4, 6, 8 y 12.
- Ley 489 del 29 de diciembre de 1998, Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se

dictan otras disposiciones, sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, en su artículo 82 refiere a las unidades administrativas especiales con personería jurídica y establece que éstas se sujetan al régimen jurídico de la ley que las crea y, en lo no previsto allí, se sujetan al régimen jurídico de los establecimientos públicos.

- Ley 734 del 5 de febrero de 2002. Código Único Disciplinario. Artículos 5, 23 y 34, con vigencia hasta el 29 de marzo de 2022.
- Ley 1474 de 2011, Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones. Artículos 9 y 10.
- Ley 1955 de 2019. Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad y Ley 2224 de 2023 "Colombia Potencia Mundial de la Vida 2023-2026".
- Ley 1952 del 28 de enero de 2019, "Por medio de la cual se expide el código general disciplinario se derogan la ley 734 de 2002 y algunas disposiciones de la ley 1474 de 2011, relacionadas con el derecho disciplinario". La vigencia de esta norma fue diferida hasta el 29 de marzo de 2022, a excepción de los Artículos 69 y 74 de la Ley 2094, que entraran a regir a partir del 30 de junio de 2021, y el Artículo 7 de la Ley 2094 de 2021 entrara a regir el 29 de diciembre del 2023, de acuerdo con el Artículo 73 de la Ley 2094 de 2021.
- Decreto 1082 de 2015 "*Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional".*
- Los manuales y guías expedidos por Colombia Compra Eficiente como herramientas de orientación, que establecen procedimientos para el uso del SECOP e incorporan buenas prácticas en su uso. Las entidades pueden utilizar estas herramientas para su actividad contractual."
- *Circular Externa Única Código: CCE-EICP-MA-06 Versión: 02 del 15 de julio de 2022*

- Código de Comercio, Decreto 410 de 1971, Título XI "De la Fiducia".

Normas Contractuales

- Ley 80 del 28 de octubre de 1993. "*Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Respecto a los recursos destinados a funcionamiento e inversión que se ejecutan bajo el régimen público de contratación*
- Ley 1150 de 2007, *"Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos".*
- Inciso 2º del parágrafo del artículo 7° de la Ley 1702 de 2013, que establece que el Fondo Nacional de Seguridad Vial operaría en materia contractual bajo normas y reglas del derecho privado.

- Decreto 1510 de 2013 Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Minutas contractuales de los contratos y convenios seleccionados en la muestra.

Normas específicas ANSV

- Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, y las normas que la modifique y la complementen. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 787 del 21 de abril de 2015. Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.
- Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022-2031 Aprobado mediante Decreto 1430 del 29 de julio de 2022. Documento técnico y sus anexos Anexo 1. "Plan de acción y seguimiento", anexo 2 "Batería de indicadores".
- Guía para la gestión de indicadores ANSV-PDE-GU-01 Versión 02. Agencia Nacional De Seguridad Vial.2020-04-04
- Guía para la Gestión de Indicadores Versión: 03
- Documento Técnico de Soporte del Decreto 1430 de 2022**.**
- Plan de Acción (Versión 1.0)
- Resolución No. 241 del 15 de diciembre de 2020, Manual específico de funciones y competencias laborales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Manual Unificado de Contratación - Disposiciones Generales Aplicables a la Contratación realizada por Régimen Público y Régimen Privado a través del Patrimonio Autónomo. Se adopta para los contratos de 2022, en adelante la Resolución 482 de 2022 "Por la cual se adopta el Manual Unificado de Contratación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial" y los contratos anteriores al 19 de julio de 2022 bajo la Resolución 159 del 28 de agosto de 2020 "Por la cual se adopta el Manual Unificado de Contratación y Supervisión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial". Aplica para las vigencias auditadas.
- Manual de Supervisión e Interventoría Versión II. Aplica para las vigencias auditadas
- Contrato de Fiducia Mercantil 076 de 2022, ANSV y FIDUAGRARIA.
- Reporte de Acciones PNSV 2024. Documento emitido por la OAP, con corte a 31 de diciembre 2024.

Normas Contables y Presupuestales

- Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.
- Ley 2159 de 2021, por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal 2022.
- Ley 2276 de 2022, por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1o. de enero al 31 de diciembre de 2023

- Ley 2342 de 2023 por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal 2024
- Decreto 410 de 1971, por el cual se expide el Código de Comercio, Título XI “De la Fiducia”.
- Decreto 111 de 1996, por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el estatuto orgánico del presupuesto.
- Decreto 1525 de 2008, por el cual se dictan normas relacionadas con la inversión de los recursos de las entidades estatales del orden nacional y territorial.
- Decreto 1068 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.
- Decreto 412 de 2018, por el cual se modifica parcialmente el Decreto 1068 de 2015 en el Libro 2 Régimen reglamentario del sector hacienda y crédito público, Parte 8 del Régimen Presupuestal, Parte 9 Sistema Integrado de Información Financiera - SIIF NACIÓN y se establecen otras disposiciones
- Decreto 2590 de 2022, por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2023, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos.
- Resolución No. 533 de 2015, por la cual se incorpora, en el Régimen de Contabilidad Pública, el marco normativo aplicable a entidades de gobierno y se dictan otras disposiciones.
- Resolución No. 620 de 2015, por la cual se incorpora el Catálogo General de Cuentas al Marco normativo para entidades de gobierno.
- Resolución No. 525 de 2016, por la cual se incorpora, en el Régimen de Contabilidad Pública, la Norma de Proceso Contable y Sistema Documental Contable.
- Resolución No. 484 de 2017, por la cual se modifican el anexo de la Resolución 533 de 2015 en lo relacionado con las Normas para el Reconocimiento, Medición, Revelación y Presentación de los Hechos Económicos del Marco Normativo para Entidades de Gobierno y el Artículo 42 de la Resolución 533 de 2015, y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 993 de 2017, por la cual se determinan los valores que por cada servicio que prestan los organismos de apoyo deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 090 de 2020 de la Contaduría General de la Nación, por la cual se modifica el Procedimiento contable para el registro de los recursos entregados en administración y el Catálogo General de Cuentas, del Marco Normativo para Entidades de Gobierno.
- Manual de Pagos versiones 3 y 4 del Patrimonio Autónomo – Fondo de Seguridad Vial de la ANSV. Regula el procedimiento de pagos con presupuesto de la ANSV.
- Procedimientos de Gestión Financiera ASNV. Procedimientos para el desarrollo de las actividades contables, presupuestal y de tesorería de la Entidad.
- Manual Operativo ANSV.
- Manual de Inversiones ANSV.
- Manual de Ejecución Presupuestal. ANSV.

2.3 ALCANCE DE LA AUDITORÍA Y ENFOQUE

Para dar cumplimiento a los objetivos específicos de la auditoría y validados por el Equipo, el alcance se dio para los Macroprocesos:

1. Contractual
2. Financiero-presupuestal
3. Monitoreo y seguimiento de la Gestión y Cumplimiento del PNSV

Se evaluó selectivamente para cada una de las vigencias auditadas, el cumplimiento y oportunidad de las metas programadas frente a lo ejecutado en el Plan de Acción Institucional y en el Plan de Acción y seguimiento al PNSV, para lo cual se tomó:

1. El Plan de acción institucional, teniendo en cuenta la relación contractual y financiera de los recursos invertidos para la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial- PNSV. Este *"es el Instrumento de planeación en el cual se programan productos, metas, entregables, responsables y fechas de entrega. Aquí la entidad define de manera individual la contribución a los resultados estratégicos con un horizonte de acción anual. En este interviene la asignación de recursos mediante los procesos de gestión Financiera y de contratación. El registro de la interacción entre el plan de acción y el Plan Nacional se da a través de los proyectos de inversión indicando el Código BPIN del proyecto".*

2. La programación y cumplimiento de las metas propuestas en el Plan Nacional de Seguridad Vial –PNSV-, a través de su Anexo_1_DTS_Plan_de_Accion_y_Seguimiento, así como los instrumentos utilizados por la ANSV para hacer el monitoreo y seguimiento. El PNSV *"se configura como la política pública que marca la pauta para avanzar en la adopción del modelo de sistema seguro, como enfoque que guía la gestión de la Seguridad Vial"*

Teniendo en cuenta los riesgos de incumplimiento evaluados y detectados en las pruebas de recorrido, el alcance correspondió a lo consignado en la siguiente tabla:

Tabla 1. Alcance de Auditoría

No.	CRITERIO DE EVALUACIÓN	FACTOR DE RIESGO	RIESGO DE INCUMPLIMIENTO	ALCANCE
1	Coordinación y seguimiento al cumplimiento de metas del PNSV a cargo de la ANSV y las demás entidades involucradas	Oportunidad	Que las entidades involucradas no asignen los recursos y ejecuten las acciones de las que son responsables	Análisis de las 11 acciones a cargo de la ANSV Análisis de las 14 acciones a cargo de otras entidades Análisis de convenios interadministrativos
2	Alineación del PNSV con el Plan de Acción Institucional	Eficacia	Que los contratos y recursos asignados mediante los proyectos de inversión, no esté alineada al cumplimiento de las metas y	Análisis Presupuestal del Plan de Acción institucional

No.	CRITERIO DE EVALUACIÓN	FACTOR DE RIESGO	RIESGO DE INCUMPLIMIENTO	ALCANCE
			productos a entregar definidos en el PNSV.	Análisis contractual de la muestra seleccionada- Oportunidad del cumplimiento del objeto contractual
3	Actividades de Monitoreo al PNSV (OAP)	Oportunidad	Que los contratos y las evidencias aportadas de ejecución no correspondan con las acciones y actividades propuestas en el PNSV.	Evaluación de las metas programadas respecto a lo ejecutado y los entregables documentados
4	Implementación de la Batería de indicadores PNSV 2022-2031	Consistencia de la información	Que los indicadores no midan el cumplimiento real del plan para cada una de las vigencias	Evaluación del uso y aplicación de la batería de indicadores
5	Cumplimiento de las normas aplicables a la contratación en sus diferentes etapas, precontractual, contractual y postcontractual	Legalidad	Incumplimiento del objeto contractual y/o de los requisitos legales de los Contratos, debido a la falta de requisitos jurídicos y también de las responsabilidades del supervisor establecida en el manual unificado de contratación de la ANSV, lo cual conllevaría a una posible pérdida de recursos.	Análisis contractual con criterios de legalidad
6	Ejecución Presupuestal de los Proyectos de Inversión	Procesos	Posibilidad de que los recursos se trasladen a la fiduciaria para su ejecución sin los requisitos requeridos definidos en el Manual Presupuestal.	Análisis y evaluación del proceso presupuestal de conformidad con los requisitos determinados establecidos en la normatividad presupuestal y los determinados por la entidad en los manuales existentes.
7	Ejecución Presupuestal de los Proyectos de Inversión	Consistencia de la información	Deficiencias en el seguimiento a la ejecución y terminación de los proyectos de inversión de la Entidad que impiden verificar el cumplimiento de la ejecución de los recursos aprobados en el Plan Operativo Anual de Inversión – POAI	Análisis y evaluación del proceso y/ o gestión de seguimiento por parte de la entidad a la ejecución de los recursos vinculados a los proyectos de inversión del PNSV
8	Proceso para el pago de recursos Proyectos de Inversión Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031	Legalidad	Posibilidad de que los pagos de recursos destinados a los proyectos de inversión en cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad 2022-2031, se efectúen sin el cumplimiento de los requisitos y autorizaciones determinados por la ANSV en el Manual de Pagos y Manual Operativo en lo que corresponde al pago de obligaciones vinculadas a los proyectos de inversión.	Análisis y evaluación de la consistencia legal de los pagos derivados de los procesos contractuales en los proyectos de inversión de conformidad con la muestra de contratos seleccionada.

Fuente: Identificación de riesgos y controles pruebas de recorrido aplicadas el 14 de febrero de 2025
Elaboró: Equipo auditor

A continuación, se discrimina el alcance para cada uno de los objetivos de la auditoria.

Objetivo 1: Revisar y evaluar la ejecución y cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 coordinado por la ANSV y su interacción con las demás entidades involucradas, durante las vigencias 2022 a 2024.

Alcance: El alcance correspondió a las acciones a cargo de otras entidades diferentes a la ANSV, así como a la muestra de los convenios interadministrativos suscritos con las entidades territoriales durante la vigencia 2022 a cargo de la Dirección de Coordinación Interinstitucional, atinentes al área de acción de Gobernanza, lo anterior teniendo en cuenta la información suministrada por la entidad en la que no registran convenios para las vigencias 2023 y 2024. De ello se verificó la oportunidad del cumplimiento del objeto contractual, las actividades, entregables y metas programadas en el PNSV.

Definición de la muestra: Es importante mencionar que respecto de estas acciones y convenios la ANSV, no destina recursos económicos específicos para cada acción y es cada entidad responsable la que asigna los recursos.

De acciones

El total de acciones cuyos responsables de ejecución son otras entidades son 14. En desarrollo del proceso auditor se evaluó el 100% de estas acciones, las cuales se relacionan en la siguiente tabla:

Tabla 2. Muestra de Acciones seleccionadas a cargo de otras entidades

No.	Entidad responsable	Área de acción	Acción	Cantidad. de acciones
1	Superintendencia de Industria y Comercio	Vehículos	1.4.2 Implementar una estrategia de comunicaciones relacionada con la importancia y atención del retiro del mercado de sistemas o partes vehiculares inseguras (campañas de seguridad o recall).	2
2			1.5.1 Implementar mecanismos de coordinación y cooperación con las autoridades de inspección, control y vigilancia.	
3	Instituto Nacional de Vías	Infraestructura	1.1.1. Actualizar los lineamientos técnicos de diseño geométrico de la infraestructura vial interurbana o rural.	4
4			1.1.3 Definir lineamientos técnicos para el diseño y operación de túneles y obras subterráneas con especial consideración de la seguridad vial.	
5			1.1.4 Actualizar los lineamientos técnicos para el diseño de puentes.	

No.	Entidad responsable	Área de acción	Acción	Cantidad. de acciones
6			1.1.5 Actualizar los lineamientos para la inspección de infraestructura del entorno vial.	
7	Agencia Nacional de Infraestructura	Infraestructura	2.1.5 Incorporar mejores prácticas de seguridad vial en los contratos de concesiones.	1
8	Ministerio de Educación	Comportamiento	1.1.1 Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura.	1
9	Superintendencia de Transporte	Cumplimiento de normas	1.3.1 Fortalecer la vigilancia y control sobre organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.	1
10	Ministerio del Interior	Atención a victimas	2.2.1 Promover el funcionamiento coordinado del Número Único de Seguridad y Emergencias -123.	1
11	Ministerio de Salud y Protección Social	Atención a victimas	2.4.1 Implementar una herramienta tecnológica para apoyar a las entidades territoriales en la gestión de la atención de víctimas de siniestros viales.	4
12			2.4.2 Establecer lineamientos para la implementación del Sistema de Emergencias Médicas en los municipios de categoría diferente a las obligadas.	
13			2.5.1 Generar lineamientos para el uso de vehículos de emergencia tipo ambulancias seguros en el transporte de víctimas.	
14			3.1.1 Diseñar un plan de mejoramiento de la calidad de la atención de traumatismos físicos, salud mental y la rehabilitación de las víctimas de siniestros viales.	
	Total, acciones por otras entidades responsables del PNSV			**14**

Fuente: Anexo 1. Seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial y Diapositivas prueba de recorrido suministrado por la ANSV 14/02/2025 Elaboró: Equipo auditor

La revisión se realizó a partir de la aplicación de pruebas sustantivas de análisis y de detalle en las que se tuvo en cuenta los insumos de seguimiento y monitoreo a cargo de la Oficina de Planeación y el ONSV, verificando la gestión interinstitucional orientada a la coordinación con las demás entidades para el cumplimiento de las metas propuestas durante las vigencias 2022-2024.

<u>De los convenios interadministrativos</u>

Durante las vigencias 2022 a 2024, se suscribieron 30 convenios interadministrativos con entidades territoriales, de los cuales se seleccionaron 6 convenios correspondientes al 20% del total suscrito. La selección de la muestra se realizó con base al criterio auditor teniendo en cuenta que la información suministrada indica que todos los convenios están asociados al área de Gobernanza, y que fueron celebrados con municipios y un departamento, por lo

que se eligieron de acuerdo con la dispersión geográfica buscando que correspondieran a diferentes regiones del país. La muestra se describe a continuación:

Tabla 3. Muestra de convenios con entidades territoriales seleccionados

No.	No. CONTRATO	CLASE DE CONTRATO AGRUPADA	ÁREA DE ACCIÓN	VIGENCIA	CONTRATISTA Y/O PRESTADOR DE SERVICIO
1	ANSV-005-2022	Convenio interadministrativo	GOBERNANZA	2022	MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ - CUNDINAMARCA
2	ANSV-010-2022	Convenio interadministrativo	GOBERNANZA	2022	MUNICIPIO DE PIEDECUESTA
3	ANSV-054-2022	Convenio interadministrativo	GOBERNANZA	2022	MUNICIPIO DE YUMBO
4	ANSV-060-2022	Convenio interadministrativo	GOBERNANZA	2022	MUNICIPIO DE GIRARDOTA - ANTIOQUIA
5	ANSV-061-2022	Convenio interadministrativo	GOBERNANZA	2022	MUNICIPIO DE SARAVENA
6	ANSV-067-2022	Convenio interadministrativo	GOBERNANZA	2022	DEPARTAMENTO DE CALDAS

Fuente: “Relación en archivo Excel de la contratación suscrita durante las vigencias 2022-2023" “Excel de la contratación suscrita durante las vigencias 2024” suministrado por la ANSV 14/02/2025 Elaboró: Equipo auditor

Objetivo 2: Revisar y evaluar la eficacia y efectividad de las acciones de coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Alcance: De las vigencias 2022, 2023 y 2024 se evaluó financiera y contractualmente, el cumplimiento y oportunidad de las metas programadas frente a lo ejecutado en el Plan de Acción Institucional y en el Plan de Acción y seguimiento al PNSV, en las que el responsable es la ANSV.

Definición de la muestra.

Evaluación cumplimiento Plan de Acción Institucional

Cabe resaltar que el 95% de la contratación (810 contratos) está concentrado en la modalidad de prestación de servicios de apoyo.

El valor de la contratación celebrada en las vigencias objeto de auditoria (2022-2024) fue de $254.296.502.657, representada en un total de 890 contratos suscritos, de los cuales se seleccionaron 34, por valor de $124.196.064.930 que representan el 49% del valor total contratado en el periodo objeto de auditoría.

La selectiva se realizó teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- Aquellos contratos cuya ejecución fue programada, terminada o ejecutada hasta la vigencia 2024.
- Aquellos de mayor cuantía, respecto al valor total contratado de cada área de acción.
- Contratos que no habían sido evaluados en procesos auditores de las vigencias 2022 y 2023.

Tabla 4. Cantidad de contratos por área de acción (cifras en pesos)

TIPO DE CONTRATO	ÁREA DE ACCIÓN	TOTAL	
		CANTIDAD	VALOR (Pesos)
Prestación de servicios	Comportamiento Seguro- Gobernanza	11	69.365.214.047
	Comportamiento Seguro -Gobernanza -Gestión Del Conocimiento	1	11.952.252.187
	Gobernanza	1	4.123.350.000
	Infraestructura Vial Segura - Velocidades Seguras - Vehículos Seguros	1	129.995.957
	Gobernanza- Gestión Del Conocimiento	1	520.000.000
Prestación de servicios de Apoyo	Comportamiento Seguro- Gobernanza	265	50.434.048.906
	Gobernanza	203	6.324.433.502
	Cumplimiento De Normas- Atención Integral A Victimas	79	-
	Gestión Del Conocimiento	64	1.665.346.980
	Infraestructura Vial Segura - Velocidades Seguras - Vehículos Seguros	198	6.290.595.444
	Comportamiento Seguro	1	32.000.000
Contrato Interadministrativo	Comportamiento Seguro- Gobernanza	1	8.429.100.135
	Gobernanza	1	9.600.000.000
	Cumplimiento De Normas- Atención Integral A Victimas	2	9.994.400.000
	Gobernanza-Cumplimiento De Normas- Grupo De Atención Integral A Victimas	1	6.973.500.000
	Dirección De Coordinación Interinstitucional- Grupo De Atención A Victimas	2	7.121.640.000
	Infraestructura Vial Segura - Velocidades Seguras - Vehículos Seguros	3	6.286.057.680
Consultoría	Comportamiento Seguro- Gobernanza	7	19.674.748.247
	Gobernanza	6	19.290.621.625
	Gestión Del Conocimiento	5	6.491.599.803
Convenio	Gobernanza	1	3.262.348.889
Suministros	Comportamiento Seguro- Gobernanza	1	453.692.780
	Gobernanza -Comportamiento Seguro-Infraestructura Vial Segura Velocidades Seguras Vehículos Seguros	1	2.609.000.000
	Gestión Del Conocimiento -Infraestructura Vial Segura Velocidades Seguras Vehículos Seguros -Gobernanza - Comportamiento Seguro	1	984.492.540
Orden de compra	Gobernanza	1	1.293.225.685
Interventoría	Comportamiento Seguro- Gobernanza	1	867.837.000

TIPO DE CONTRATO	ÁREA DE ACCIÓN	TOTAL	
		CANTIDAD	VALOR (Pesos)
Prestación de Servicios con Persona Jurídica	Infraestructura Vial Segura – Velocidades Seguras – Vehículos Seguros	1	127.001.250
Convenio interadministrativo	Gobernanza	30	-
	Totales	890	254.296.502.657

Fuente: "*Relación en archivo Excel de la contratación suscrita durante las vigencias 2022-2023" "Excel de la contratación suscrita durante las vigencias 2024"* suministrado por la ANSV 14/02/2025 Elaboró: Equipo auditor

Tabla 5. Muestra de contratos seleccionados (cifras en pesos)

No	# CONTRATO	CLASE DE CONTRATO	AREA DE ACCION	VIGENCIA	VALOR FINAL (Pesos)	ESTADO ACTUAL
1	PA-024-2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	120.000.000	TERMINADO
2	PA-039-2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES	INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA VELOCIDADES SEGURAS VEHICULOS SEGUROS	2022	120.000.000	TERMINADO
3	PA-084-2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES	GESTION DEL CONOCIMIENTO	2022	96.000.000	TERMINADO
4	PA-090-2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	121.933.200	TERMINADO
5	PA-136-2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	6.932.574.034	TERMINADO
6	PA-094-2022	CONSULTORÍA	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	3.957.583.910	TERMINADO
7	PA-017-2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS	COMPORTAMIENTO SEGURO-GOBERNANZA	2022	3.733.947.284	LIQUIDADO
8	PA-019-2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	3.696.431.762	LIQUIDADO
9	PA-096-2022	CONSULTORÍA	GESTION DEL CONOCIMIENTO	2022	3.034.391.021	LIQUIDADO
10	PA-102-2022	CONSULTORÍA	GOBERNANZA	2022	2.493.091.542	LIQUIDADO
11	PA-100-2022	CONSULTORÍA	GOBERNANZA	2022	2.380.238.417	LIQUIDADO
12	PA-099-2022	CONSULTORÍA	GOBERNANZA	2022	2.317.684.352	TERMINADO
13	PA-095-2022	CONSULTORÍA	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	2.164.748.176	LIQUIDADO

No	# CONTRATO	CLASE DE CONTRATO	AREA DE ACCION	VIGENCIA	VALOR FINAL (Pesos)	ESTADO ACTUAL
14	PA-101-2022	CONSULTORÍA	GOBERNANZA	2022	2.140.680.912	LIQUIDADO
15	PA-098-2022	CONSULTORÍA	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	1.239.316.256	TERMINADO
16	PA-198-2022	INTERVENTORIA	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	867.837.000	LIQUIDADO
17	PA-041-2022	CONSULTORÍA	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	677.875.708	TERMINADO
18	PA-104-2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS	GOBERNANZA GESTION DEL CONOCIMIENTO	2022	520.000.000	TERMINADO
19	PA-107-2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2022	83.100.000	LIQUIDADO
20	PA-091-2023	CONTRATO DE CONSULTORÍA	COMPORTAMIENTO SEGURO GOBERNANZA	2023	6.259.400.000	TERMINADO
21	PA-092-2023	CONTRATO DE CONSULTORÍA	COMPORTAMIENTO SEGURO- GOBERNANZA	2023	4.509.212.801	TERMINADO
22	PA-515-2023	Prestación de Servicios	GOBERNANZA	2023	4.123.350.000	TERMINADO
23	PA-009-2024	PRESTACION DE SERVICIOS	COMPORTAMIENTO SEGURO- GOBERNANZA	2024	7.338.240.254	EN EJECUCIÓN
24	PA-089-2024	Prestación de servicios	COMPORTAMIENTO SEGURO- GOBERNANZA	2024	6.161.644.770	EN EJECUCIÓN
25	ANSV-009-2024	Contrato Interadministrativo	COMPORTAMIENTO SEGURO- GOBERNANZA	2024	8.429.100.135	EN EJECUCIÓN
26	IAP-537-2024	Prestación de servicios	COMPORTAMIENTO SEGURO- GOBERNANZA	2024	14.042.000.000	EN EJECUCIÓN
27	ANSV-008-2024	Contrato Interadministrativo	GOBERNANZA- CUMPLIMIENTO DE NORMAS- GRUPO DE ATENCION INTEGRAL A VICTIMAS	2024	6.973.500.000	EN EJECUCIÓN
28	PA-461-2024	Prestación de Servicios	COMPORTAMIENTO SEGURO- GOBERNANZA	2024	3.980.012.369	EN EJECUCIÓN
29	ANSV-023-2024	Contrato Interadministrativo	GOBERNANZA	2024	9.600.000.000	EN EJECUCIÓN
30	PA-388-2024	Prestación de servicios	COMPORTAMIENTO SEGURO- GOBERNANZA	2024	11.000.000.000	EN EJECUCIÓN
31	ANSV-028-2024	Contrato Interadministrativo	INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA - VELOCIDADES SEGURAS - VEHICULOS SEGUROS	2024	1.392.000.000	EN EJECUCIÓN

No	# CONTRATO	CLASE DE CONTRATO	AREA DE ACCION	VIGENCIA	VALOR FINAL (Pesos)	ESTADO ACTUAL
32	ANSV-052-2024	Contrato Interadministrativo	INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA - VELOCIDADES SEGURAS - VEHICULOS SEGUROS	2024	2.800.000.000	TERMINADO
33	PA-521-2024	Consultoría	GESTION DEL CONOCIMIENTO	2024	760.175.070	EN EJECUCIÓN
34	PA-568-2024	PRESTACION DE SERVICIOS	INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA - VELOCIDADES SEGURAS - VEHICULOS SEGUROS	2024	129.995.957	TERMINADO
				Total	**124.196.064.930**	

Fuente*: "Relación en archivo Excel de la contratación suscrita durante las vigencias 2022-2023" "Excel de la contratación suscrita durante las vigencias 2024"* suministrado por la ANSV 14/02/2025 Elaboró*:* Equipo auditor

Evaluación cumplimiento de objetivos y metas PNSV

Para evaluar el cumplimiento de los objetivos y metas fijadas en cada una de las áreas de acción del PNSV 2022- 2031 se consideraron los indicadores de resultado intermedio, así como los de producto que la ANSV ha definido como instrumentos de monitoreo, seguimiento y control para el mencionado Plan. Frente a esta información, el análisis, se desarrolló para las siguientes actividades y responsables:

- Se identificaron y evaluaron aquellas acciones que tenían metas fijadas con porcentajes de avance para las vigencias 2022, 2023 y 2024 que se encuentre entre el 40% y 100% de ejecución prevista, a fin de poder realizar algún pronunciamiento sobre la eficacia o efectividad de la acción conforme a los resultados esperados a dicho corte, teniendo en cuenta que el Plan tiene como horizonte el año 2031.
- Se indagó sobre los factores que han incidido para que se presenten metas cuyo porcentaje de avance estuviera por debajo del 40%.
- Se verificó el cumplimiento de las actividades que tenían entregables con descripción documental precisa, teniendo en cuenta los informes de seguimiento y monitoreo realizados por la oficina de Planeación y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial– ONSV.
- Se evaluó la implementación y uso de la batería de indicadores, para determinar la efectividad de los controles diseñados por la ANSV, para el seguimiento, y control del avance y cumplimiento del PNSV.

Tabla 6. Muestra de indicadores seleccionada

No.	ÁREA DE ACCIÓN	NOMBRE DEL INDICADOR	TIPO	UNIDAD DE MEDIDA
1	1. Velocidades Seguras	Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad	Producto	Km.

No.	ÁREA DE ACCIÓN	NOMBRE DEL INDICADOR	TIPO	UNIDAD DE MEDIDA
2	2. Vehículos seguros	Vehículos tipo motocicleta con sistema antibloqueo de frenos (ABS),	Resultado intermedio	Un.
3	2. Vehículos seguros	Condiciones de desempeño de vehículos nuevos seguros diagnosticadas, evaluadas e implementadas	Resultado intermedio	No.
4	3. Infraestructura Segura	Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial	Producto	No.
5	3. Infraestructura Segura	Kilómetros - calzada auditados, inspeccionados o evaluados	Producto	Km.
6	4. Comportamiento Seguro	Instituciones educativas que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar	Resultado intermedio	No.
7	4. Comportamiento Seguro	Licencias de conducción expedidas con el nuevo esquema de licenciamiento	Resultado intermedio	%.
8	4. Comportamiento Seguro	Personas capacitadas y/o sensibilizadas en comportamientos viales seguros	Producto	No.
9	4. Comportamiento Seguro	Personas capacitadas como formadores y educadores para la promoción de la seguridad vial	Producto	No.
10	4. Comportamiento Seguro	Instituciones asistidas técnicamente en Planes de Movilidad Escolar	Producto	No.
11	5. Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial	Municipios con cobertura de control	Resultado intermedio	No.
12	5. Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial	Conductores que reinciden en conductas sancionadas como de alto riesgo.	Resultado	%.
13	5. Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial	Organismos de Tránsito asistidos técnicamente para la mejora de sus competencias en el control operativo.	Producto	No.
14	5. Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial	Entidades territoriales asistidas técnicamente para la mejora de los procesos contravencionales	Producto	No.
15	6. Atención a víctimas	Departamentos con la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales adoptada	Resultado intermedio	No.
16	6. Atención a víctimas	Centros de orientación a víctimas de siniestros viales conformados	Resultado intermedio	No.
17	6. Atención a víctimas	Departamentos asistidos técnicamente en la implementación de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales	Producto	%
18	6. Atención a víctimas	Municipios de categoría 2 y 3 asistidos técnicamente en la implementación del Sistema de Emergencias Médicas	Producto	No.

No.	ÁREA DE ACCIÓN	NOMBRE DEL INDICADOR	TIPO	UNIDAD DE MEDIDA
19	6. Atención a víctimas	Municipios con Número Único de Seguridad y Emergencias - NUSE articulado con el Sistema de Emergencias Médicas	Producto	No.
20	6. Atención a víctimas	Personas capacitadas como primeros respondientes con la aplicación del protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer)	Producto	Pers.
21	7. Gobernanza	Recursos apalancados de inversión territorial con recursos del FNSV	Resultado intermedio	%.
22	7. Gobernanza	Municipios asistidos técnicamente en la implementación del enfoque de Sistema Seguro	Producto	%
23	7. Gobernanza	Empresas u organizaciones con plan de asistencia técnica formulado para la adopción del enfoque de Sistema Seguro	Producto	No.
24	8. Gestión del Conocimiento	Entidades Territoriales de la ROT que implementan su Plan de Gestión de Conocimiento	Resultado intermedio	No.
25	8. Gestión del Conocimiento	Entidades territoriales que conforman la Red de Observatorios Territoriales	Producto	No.

Fuente: Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 – Anexo 2: “Batería de Indicadores”
Elaboró: Equipo auditor

El pronunciamiento general acerca del desarrollo de este objetivo unifica los resultados de análisis del cumplimiento en materia financiera, presupuestal y contractual del Plan de Acción Institucional, así como los de monitoreo y evaluación del PNSV. Determinando la relación del uso de los recursos para la ejecución de las metas programadas en la Política Nacional implementada hasta la vigencia 2024.

Objetivo 3 Atender, revisar y responder, en oportunidad, las solicitudes ciudadanas y los insumos entregados por la Dirección de Vigilancia Fiscal y/o el Despacho del Contralor delegado.

En desarrollo de la Auditoria de Cumplimiento a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, vigencias 2022 a 2024 se asignó la denuncia 2025-331269-82111-D, la cual fue asociada al CAT 167_2025_1.

En desarrollo del proceso auditor, se analizó el contenido de la denuncia, determinando que de ella se desprenden los siguientes temas (puntos): 1. Inseguridad en las vías, como problema de orden público que afecta la vida e integridad física de los camioneros; 2. Los recursos del Fondo de Seguridad Vial - FOSEVI y 3. La inversión de los recursos a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad vial.

Con relación a esta denuncia, mediante oficio 2025IE0056596 del 21-05-25, se comunicó a la Dirección de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el Sector Infraestructura, que teniendo en cuenta lo definido en mesa de trabajo realizada el día 05 de mayo de 2025,

en conjunto con el equipo auditor, no era posible atender asuntos que se encuentran por fuera del alcance y competencia de la Auditoría de Cumplimiento a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – Vigencia 2022-2024.

Se definió el tratamiento a dar a la Denuncia No. 2025-331269-82111-D, precisando que el análisis correspondía a los temas que son de competencia de la ANSV, específicamente lo relacionado con el destino y la inversión de los recursos administrados por la misma, con base en la muestra selectiva objeto de evaluación en la presente auditoría, y la mencionada *"posible duplicidad de funciones"* aclarando las finalidades para las cuales se creó el FOSEVI y su distinción frente a las propias del Fondo Nacional de Seguridad Vial administrado por la Agencia.

Otros Temas Objeto de Auditoria

- Lineamientos impartidos por el Líder del Macroproceso Control Fiscal Micro mediante Memorando 2025EE0048996 del 14 de marzo de 2025 en lo relacionado con el control preventivo en la contratación pública realizado por la Oficina de Control Interno durante la vigencia 2024 y si esta oficina ha realizado recomendaciones para evitar la pérdida de recursos.

  Se solicitó y analizó la información remitida por la ANSV con relación al tema.

- Información consignada en los formularios, definidos en los lineamientos impartidos por el Despacho del Vicecontralor para las auditorías del PNVCF 2025, relacionada con Rendición de Cuentas durante la Vigencia 2024, Política de Discapacidad y de Equidad de Género.

  Para dar cumplimiento se remitió a la entidad para el diligenciamiento de la información los siguientes enlaces:

  - Link del Formulario para la Evaluación de la Implementación para el Componente de Rendición de Cuentas durante la vigencia 2024:
    https://forms.office.com/r/LH2W435R1t?origin=lprLink
  - Link del Formulario para la Evaluación de la Política Institucional de Discapacidad:
    https://forms.office.com/r/F0v98qe8cW?origin=lprLink
  - Link del Formulario para la Evaluación de la Política Institucional de Equidad de Género:
    https://forms.office.com/r/UrisExAMQK?origin=lprLink

2.4 LIMITACIONES DEL PROCESO

En desarrollo del proceso auditor no se presentaron limitantes para el desarrollo del mismo.

2.5 RESULTADOS EVALUACIÓN CONTROL INTERNO

Con base en la aplicación del Formato 04 AC- PT Evaluación Control Fiscal Interno, se obtuvo calificación total de "Control interno por componentes" como "**Adecuado**", con un puntaje de 1. Así mismo el formato arrojó una calificación de "Riesgo Combinado Promedio" como "**Medio**" y "Riesgo de fraude promedio" como "**Bajo**".

Imagen 1 Resultados de Calificación de Control Interno.

Resultados de la evaluación - Guía de auditoría de cumplimiento

ATENCIÓN: Este archivo debe ser utilizado en versiones Excel 2007 o superiores.

Plan Nacional de Seguridad Vial- Vigencia 2022 - 2024

I. Evaluación del control interno institucional por componentes	Ítems evaluados	Puntaje
A. Ambiente de control	13	1,153846154
B. Evaluación del riesgo	9	1,444444444
C. Sistemas de información y comunicación	8	1,5
D. Procedimientos y actividades de control	10	1,4
E. Supervisión y monitoreo	6	1,666666667
Puntaje total por componentes	1	
Ponderación	10%	
Calificación total del control interno institucional por componentes	0,143	
	Adecuado	
Riesgo combinado promedio	MEDIO	
Riesgo de fraude promedio	BAJO	

II. Evaluación del diseño y efectividad de controles	Ítems evaluados	Puntos	Calificación	Ponderación	Calificación Ponderada
A. Evaluación del diseño	8,000	11,000	1,375	20%	0,275
B. Evaluación de la efectividad	8,000	14,000	1,750	70%	1,225
Calificación total del diseño y efectividad				1,500	
				Parcialmente adecuado	
Calificación final del control interno				1,643	
				Con deficiencias	

Valores de referencia	
Rango	Calificación
De 1 a <1,5	Eficiente
De =>1,5 a <2	Con deficiencias
De =>2 a 3	Ineficiente

Fuente: Formato 04 AC- PT Evaluación Control Fiscal Interno.
Elaboró: Equipo Auditor CGR

En la evaluación total del diseño y efectividad de controles se obtuvo una calificación de "**Parcialmente adecuado**" con un puntaje de 1,500.

Dando como resultado general una **"Calificación Final del Control Interno": "Con deficiencias" con un puntaje final de 1.643.**

La calificación se sustenta, como se consigna en los hallazgos que hacen parte del presente informe, en la materialización de los siguientes riesgos.

1. Que las entidades involucradas no asignen los recursos y ejecuten las acciones de las que son responsables.

   Es de resaltar que este riesgo incluye tanto la gestión de recursos como la gestión administrativa y de seguimiento a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como entidad rectora y responsable de la ejecución del Plan Nacional de seguridad vial.

2. Que los indicadores no midan el cumplimiento real del plan para cada una de las vigencias.

2.6 CONCLUSIONES GENERALES Y CONCEPTO DE LA EVALUACIÓN REALIZADA

Incumplimiento Material – Conclusión (Concepto) Adversa

Sobre la base del trabajo de auditoría efectuado, consideramos que la información acerca de la materia controlada **no resulta conforme**, debido a las situaciones evidenciadas en los hallazgos, a la información allegada sobre la materia objeto de auditoría y los aspectos que se relacionan a continuación sobre el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, coordinado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Resultados sobre la Gestión que sustentan el Concepto

A continuación, se detallan los aspectos que sustentan el concepto emitido.

- Revisión y evaluación de la ejecución y cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 coordinado por la ANSV y su interacción con las demás entidades involucradas, durante las vigencias 2022 a 2024:

  El Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV tiene como objetivo principal lograr una reducción del 50% en el número de muertes y lesionados por siniestros viales para el año 2031. Para alcanzar esta meta, la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV ha establecido un conjunto de objetivos anuales, permitiendo un seguimiento detallado de la evolución de las tasas de siniestralidad en el país. Estas metas incluyen indicadores específicos (de resultado), que permiten evaluar la efectividad de las estrategias implementadas, facilitando la adopción de medidas correctivas y de fortalecimiento en función de los resultados obtenidos. A través de esta planificación, se busca garantizar un abordaje integral que involucre a las diferentes entidades responsables, optimizando recursos y promoviendo acciones coordinadas para mejorar la seguridad vial en el territorio nacional.

  Realizada la revisión de estos indicadores de resultado, se determinó que dichas metas anuales no se están cumpliendo, tal como se expone de manera detallada en el **Hallazgo No. 01,** y **el Hallazgo No. 02** del presente informe**.**

Por otro lado, se detectaron falencias en la efectividad de la gestión de la ANSV en el desarrollo del PNSV respecto a la ejecución de las acciones y metas establecidas a 31 de diciembre de 2024, lo cual originó que se presente cumplimiento parcial con base en el avance reportado respecto a lo proyectado para las vigencias 2022 a 2024, por situaciones administrativas internas de la entidad, tal como se evidencia y expone de manera detallada en el **Hallazgo No. 03.**

Para el seguimiento de los indicadores de resultado intermedio y de producto, que dan cuenta de los cambios en el bienestar de la población beneficiada y se conciben como un paso previo para alcanzar los resultados finales, se ha observado un bajo avance en las metas establecidas, o bien, indicadores que en el periodo evaluado (2022 a 2024) no presentan avances, tal como se denota con mayor detalle en los **Hallazgo 04**, **Hallazgo No. 06** y **Hallazgo 07**. Así mismo, se evidencia que no se incluyeron variables que identifiquen el monto de los recursos destinados a la realización de las actividades ejecutadas, así como la definición del "peso" que cada una de estas actividades tiene en relación con el total de actividades que comprenden las distintas áreas de acción del Plan. Lo anterior, no permite realizar evaluaciones de costo – beneficio para la toma de decisiones informadas, tal como se describe en el **Hallazgo No. 05**.

- Revisión y evaluación de la eficacia y efectividad de las acciones de coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031

  Al respecto, se detectaron falencias en la efectividad de la coordinación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, respecto a la ejecución de las acciones y metas del Plan Nacional de Seguridad Vial en coordinación con otras entidades, lo cual originó que se haya cumplido parcialmente con el avance del PNSV respecto a lo proyectado para las vigencias 2022 a 2024, situación que se genera por falta de mecanismos efectivos de coordinación de las acciones a cargo de otras entidades y la ANSV. La ausencia de estrategias claras para garantizar la alineación de esfuerzos entre las distintas entidades ha impactado negativamente en la capacidad de alcanzar los objetivos previstos, evidenciando la necesidad de fortalecer la gestión colaborativa y el seguimiento de compromisos para mejorar la eficacia en la implementación del Plan, situación que se encuentra detallada en el **Hallazgo No. 09**

2.7 RELACIÓN DE HALLAZGOS

Como resultado de la Auditoría de Cumplimiento, la Contraloría General de la República constituyó nueve (9) Hallazgos Administrativos, de los cuales cinco (05) tienen presunta incidencia Disciplinaria, los cuales serán trasladados a las instancias competentes.

2.8 PLAN DE MEJORAMIENTO

La entidad deberá elaborar un Plan de Mejoramiento, con acciones y metas de tipo correctivo y/o preventivo, dirigidas a subsanar las causas administrativas que dieron origen a los hallazgos identificados por la Contraloría General de la República como resultado del proceso auditor y que hacen parte de este informe. Tanto el Plan de Mejoramiento como los avances del mismo, deberán ser reportados a través del Sistema de Rendición de Cuentas e Informes (SIRECI), dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo de este informe.

La Contraloría General de la República evaluará la efectividad de las acciones emprendidas por las entidades para eliminar las causas de los hallazgos detectados en esta auditoría, según lo establecido en la Resolución orgánica que reglamenta el proceso y la Guía de auditoría aplicable vigentes.

Bogotá, D. C,

LUIS FERNANDO MEJÍA GÓMEZ
Firmado digitalmente por LUIS FERNANDO MEJÍA GÓMEZ

LUIS FERNANDO MEJÍA GÓMEZ
Contralor Delegado para el Sector de Infraestructura.

Aprobó	Carlos Iván Flórez Lizcano - Director de Vigilancia Fiscal Sector de Infraestructura
Revisaron:	Lina Yadira Gómez Martínez – Coordinadora de Gestión y Supervisora de la Auditoría de Cumplimiento. Gloria B Rodríguez R – Líder de Auditoría
Aprobó:	Comité de Evaluación Sectorial Nro. 20 del 20 de junio de 2025.
Elaboró:	Equipo Auditor.

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

Los resultados de la Auditoría se encuentran contenidos en los siguientes hallazgos, relacionados con el desarrollo de los objetivos específicos, así:

3.1 RESULTADOS EN RELACIÓN CON EL OBJETIVO ESPECÍFICO Nro. 1

OBJETIVO ESPECÍFICO 1
Objetivo Específico 1: Revisar y evaluar la ejecución y cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 coordinado por la ANSV y su interacción con las demás entidades involucradas, durante las vigencias 2022 a 2024.

Para el desarrollo de la revisión y evaluación del cumplimiento del Pan Nacional de Seguridad Vial, se evaluó el Objetivo principal de este, el cual es reducir las muertes y lesionados por siniestros viales en un 50% para el año 2031.

Respecto a lo anterior, la ANSV definió unas metas anuales para realizar el seguimiento de la evolución de las tasas de siniestralidad en el país, metas que, para el periodo evaluado (2022 a 2024) no se están cumpliendo, se evidencia que la coordinación de la ANSV respecto a la ejecución del PNSV no se está realizando de manera eficaz, toda vez que las acciones que se encuentran a cargo de la entidad presentan retrasos respecto a metas programadas a 31 de diciembre de 2024. Por otro lado, se realiza un seguimiento a los indicadores de resultado intermedio y de producto, que dan cuenta de los cambios en el bienestar de la población beneficiada y se conciben como un paso previo para alcanzar los resultados finales, se ha observado un bajo avance en las metas establecidas, o bien, indicadores que en el periodo evaluado (2022 a 2024) no presentan avances. Adicionalmente, se evidencia que no se incluyeron variables que identifiquen el monto de los recursos destinados a la realización de las actividades ejecutadas, así como la definición del “peso” que cada una de estas actividades tiene en relación con el total de actividades que comprenden las distintas áreas de acción del Plan. Lo anterior se evidencia tal se expresa en los Hallazgos Nro. 01, 02, 03, 04, 05, 06 y 07 del presente informe.

HALLAZGO No. 01. CUMPLIMIENTO DE LAS METAS DE INDICADORES GENERALES ESTABLECIDOS EN EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL PNSV 2022 – 2031. REDUCCIÓN DE MUERTES POR SINIESTROS VIALES EN UN 50% PARA EL 2031. Administrativo (A)[3]

RESUMEN

En revisión de las metas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2022 – 2031, para el periodo evaluado en esta actuación (vigencias 2022 a 2024), se evidencia

[3] CGR Código APA: COH_5828_2025

que no se han alcanzado las metas anuales propuestas en términos de reducción de fatalidades en siniestros viales en el territorio nacional.

FUENTES DE CRITERIO Y CRITERIOS

Constitución Política de Colombia

> ***ARTÍCULO 2****. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*
> *Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.*
> ***ARTÍCULO 209.*** *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

> ***Artículo 3°. Objeto.*** *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional."*

Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022-2031 Aprobado mediante Decreto 1430 del 29 de julio de 2022. Documento técnico y sus anexos Anexo 1. "Plan de acción y seguimiento", anexo 2 "Batería de indicadores"

3.2 Objetivo y meta

> *"En articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular, el objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la meta mundial:* ***Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030"****.*

Ficha Técnica Indicadores de Resultado General:

- Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)
- Mortalidad en siniestros viales
- Motociclistas fallecidos en siniestros viales
- Peatones fallecidos en siniestros viales

CONDICIÓN

En septiembre de 2015 la asamblea general de la Naciones Unidas, acordó la adopción de los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS, con el objetivo de lograr su implementación para el año 2030.[4] De los 17 objetivos planteados, particularmente el Objetivo 3 busca: "*Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades".* Y, particularmente el Numeral 3.6 establece: "De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo".

En febrero de 2020 se llevó a cabo la 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en Estocolmo – Suecia. El tema central de la conferencia fue "Alcanzar los Objetivos Globales 2030", destacando las conexiones entre la seguridad vial y el logro de otros objetivos de los ODS[5]. De esta Conferencia se proclamó la Declaración de Estocolmo, la que establece el objetivo global de reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para el año 2030.

Es así como el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, adoptado mediante decreto 1430 de 2022, establece como objetico "*Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial. En articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular, el objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la meta mundial: Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030[6]".*

Para el seguimiento a la implementación del PNSV y los objetivos que se adoptaron, la ANSV planteó un conjunto de indicadores estratégicos, que fueron estructurados para ser asociados a los diferentes eslabones de la cadena de valor y así poder evidenciar el avance en las condiciones de bienestar de los actores viales en el país. De esta manera se definieron cinco (05) indicadores de Resultado Generales, para determinar el logro de los objetivos generales del PNSV (Reducción de las muertes causadas por siniestros viales por lo menos en un 50% para el 2031).

[4] Resolución A/RES/70/1 aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015: Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

[5] Organización Panamericana de la Salud - 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial.

[6] ANEXO Decreto Presidencial 1430 de 2022: "Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

A continuación, se presentan los 5 indicadores de resultado general, así como sus metas a 2031:

Imagen 2 Proyección de metas para los indicadores generales del PNSV

Tabla 15. Proyección de metas para los indicadores generales del PNSV

Indicador	Unidad de Medida	Línea Base 2021	Meta 2031	Var (%)
Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Tasa	14,2	7,1	-50%
Fallecidos en siniestros viales	Personas	7.238	3.981	-45%
Motociclistas fallecidos en siniestros	Personas	4.324	2.280	-47%
Peatones fallecidos en siniestros viales	Personas	1.552	847	-45%
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	466	294	-37%

Fuente: Documento Técnico de Soporte – PNSV 2022 – 2031

Igualmente, se presenta la evolución de los índices de siniestralidad en el país según los datos publicados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y su cumplimiento en relación a las metas propuestas año a año por la entidad.

1. Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)

A continuación, se presenta la información técnica del indicador: Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes), así como su evolución en lo corrido de la ejecución del PNSV (2022 – 2024).

Imagen 3 Ficha técnica de Indicadores –
Tasa de mortalidad en siniestros viales por cada 100.000 habitantes

Agencia Nacional de Seguridad Vial	FICHA TÉCNICA DE INDICADORES DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031		
Área de Acción	1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		
Objetivo General	Reducir en 50% la tasa de mortalidad de siniestros viales por cada 100.000 habitantes		
Objetivo Específico	-		
Nombre del indicador	Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)		
Tipo de indicador	Resultado General	Definición tipo de indicador	Está orientado a alcanzar una situación deseada.
Descripción del indicador	Mide la tasa de mortalidad (cantidad de víctimas fatales por cada cien mil habitantes en un año), como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Unidad de medida	Tasa	Si se selecciona "Otra", escribir aquí la unidad de medida:	
Fórmula de cálculo	Tasa de Mortalidad = (cantidad de fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho / cantidad de habitantes en Colombia) *100.000		
Periodicidad de medición	Anual	Días de rezago	60
Fuente (s) de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses		
Año o serie disponible	2012 – 2021		
Serie histórica disponible	Año 2017: Dato vacío; Año 2018: Dato 14,2; Año 2019: Dato 13,8; Año 2020: Dato 11,2		
Valor de la línea base (LB)	14,2	Fecha LB: Mes / Año vacíos	Fuente de la LB: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Descripción de la línea base	Es la cantidad de personas fallecidas en siniestros viales durante el año 2021 por cada 100.00 habitantes de acuerdo con la proyección de población del DANE 2018, para el año 2021		
Tipo de acumulación	Reducción	Definición del tipo de acumulación	Los resultados de un año, no se acumulan con los del siguiente. En este caso, se brinda mayor importancia al avance que se obtenga en el último año del período.
Metas	2022: 13,6; 2023: 12,8; 2024: 12,1; 2025: 11,3; 2026: 10,7; 2027: 9,7; 2028: 9,0; 2029: 8,3; 2030: 7,7; 2031: 7,1; Periodo: 50%		

Fuente: Documento Técnico de Soporte - Anexo 2 Batería de indicadores

Así de acuerdo con la tabla anterior, se tiene que la medición de la tasa de mortalidad se calcula de la siguiente manera:

Tabla 7. Información indicador general - Tasa de mortalidad en siniestros viales por cada 100.000 habitantes

Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)		
Mide la tasa de mortalidad (cantidad de víctimas fatales por cada cien mil habitantes en un año), como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Valor Línea Base	14,2	Tasa de Mortalidad = (cantidad de fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho / cantidad de habitantes en Colombia) *100.000

Elaboró: equipo auditor con información de la ficha técnica del Indicador

La CGR, calculó el índice anual de la Tasa de Mortalidad de Siniestros viales, según la formula expuesta en la ficha técnica del indicador, y teniendo en cuenta los datos poblacionales obtenidos de la base de datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, así como los datos de fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho, datos que fueron tomados de la página oficial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, registrados a 8 de mayo de 2025.

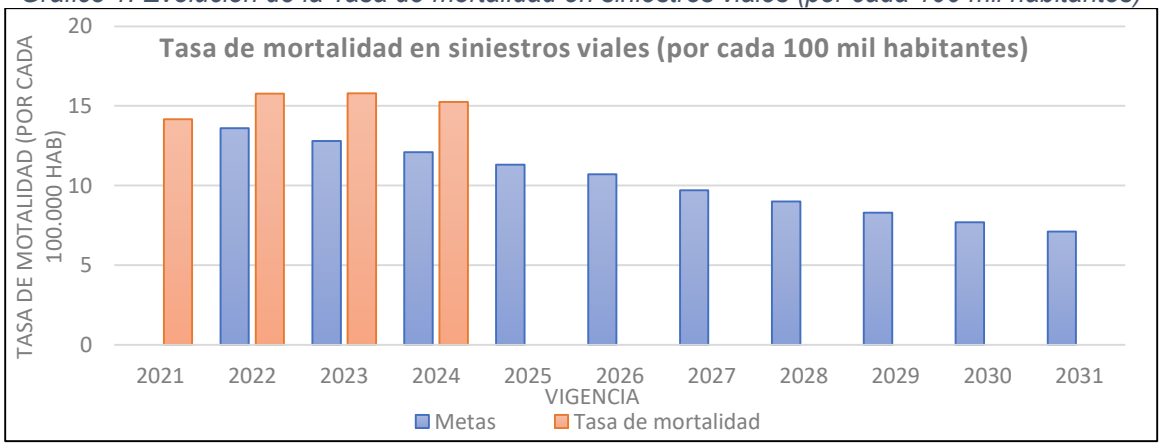
Tabla 8. Evolución de la tasa de mortalidad en siniestros viales por cada 100.000 habitantes

Vigencia	Metas (Tasa)	Fallecidos (Numero)	Población Nacional (datos DANE)	Tasa de mortalidad (Tasa)	Diferencia (Tasa)
2021	-	7.238	51.117.378	14,160	-
2022	13,6	8.146	51.682.692	15,762	2,162
2023	12,8	8.246	52.215.503	15,792	2,992
2024	12,1	8.030	52.695.952	15,238	3,138

Elaboró: Equipo Auditor

A continuación, se muestra una representación de la evolución de las tasas de mortalidad en siniestros viales

Gráfico 1. Evolución de la Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)



Elaboró: Equipo Auditor

De acuerdo a los datos obtenidos se puede concluir que la tasa de mortalidad ha mostrado un comportamiento relativamente constante en las 3 vigencias evaluadas (2022 a 2024), siendo superior a la línea base y aumentando cada vigencia la diferencia con respecto a las metas anuales planteadas en la ficha técnica del indicador de resultado general.

2. Mortalidad en siniestros viales

A continuación, se presenta la información técnica del indicador: Mortalidad en siniestros viales, así como su evolución en lo corrido de la ejecución del PNSV (2022 – 2024)

Imagen 4. Ficha técnica de Indicadores – Fallecidos en siniestros viales

Agencia Nacional de Seguridad Vial	FICHA TÉCNICA DE INDICADORES DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031		
Área de Acción	1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		
Objetivo General	Reducir 50% tasa de mortalidad `der siniestros viales por cada 100.000 habitantes		
Objetivo Específico			
Nombre del indicador	**Fallecidos en siniestros viales**		
Tipo de indicador	Resultado General	Definición tipo de indicador	Está orientado a alcanzar una situación deseada.
Descripción del indicador	Mide la cantidad de víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Unidad de medida	Personas	Si se selecciona "Otra", escribir aquí la unidad de medida:	
Fórmula de cálculo	cantidad de fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho = Sumatoria de todos los registros administrativos de necropsias realizadas por el instituto nacional de medicina legal.		
Periodicidad de medición	Anual	Días de rezago	60
Fuente (s) de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses		
Año o serie disponible	2012 – 2021		

Serie histórica disponible	Año	Dato
	2017	6.718
	2018	6.849
	2019	6.826
	2020	5.641

Valor de la línea base (LB)	7.238	Fecha LB	Mes	Año	Fuente de la LB:	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
			Dic.	2021		

Descripción de la línea base	Cantidad de personas fallecidas en siniestros viales durante el año 2021		
Tipo de acumulación	Reducción	Definición del tipo de acumulación	Los resultados de un año, no se acumulan con los del siguiente. En este caso, se brinda mayor importancia al avance que se obtenga en el último año del período.

Metas	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Período
	7015	6675	6371	6020	5723	5286	4941	4603	4306	3981	45%

Fuente: Documento Técnico de Soporte - Anexo 2 Batería de indicadores

Tabla 9 Información indicador general - Mortalidad en siniestros viales

Fallecidos en siniestros viales		
Mide la cantidad de víctimas fatales en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Valor Línea Base	**7.238**	cantidad de fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho = Sumatoria de todos los registros administrativos de necropsias realizadas por el instituto nacional de medicina legal.

Elaboró: equipo auditor con información de la ficha técnica del Indicador

La CGR, calculó el índice anual de la Mortalidad de siniestros viales, según la fórmula expuesta en la ficha técnica del indicador, teniendo en cuenta los datos de fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho, que fueron tomados de la página oficial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, registrados a 8 de mayo de 2025.

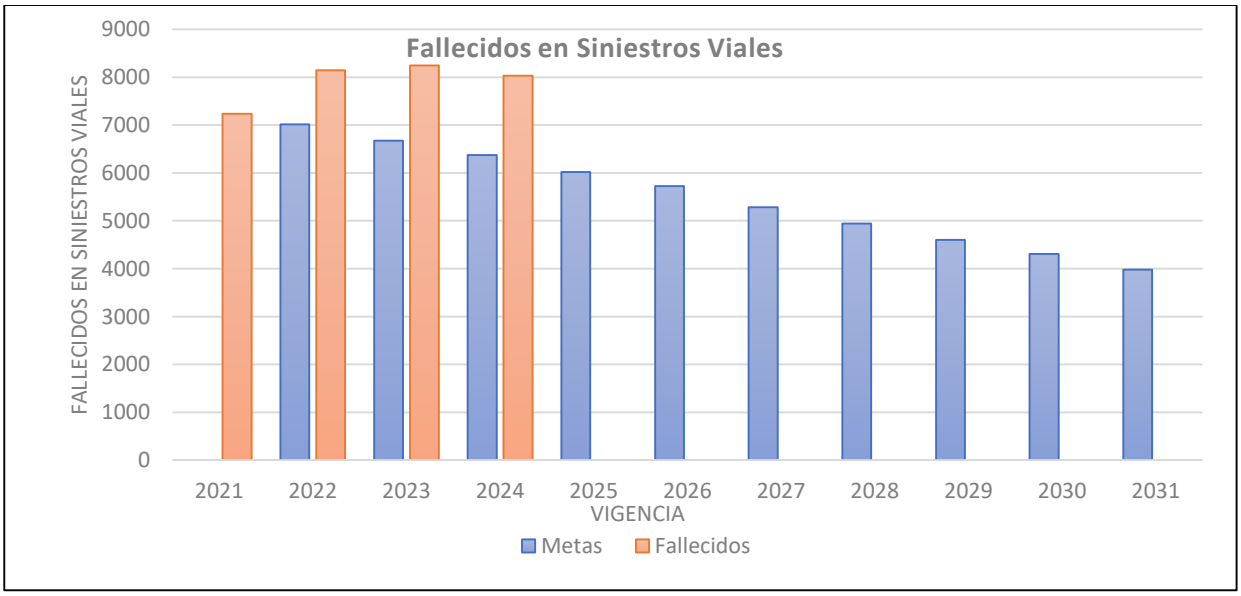
Tabla 10. Evolución de la mortalidad en siniestros viales

Vigencia	Metas (Numero)	Fallecidos (Numero)	Diferencia (Numero)
2021	-	7.238	-
2022	7.015	8.146	1.131
2023	6.675	8.246	1.571
2024	6.371	8.030	1.659

Elaboró: Equipo Auditor

A continuación, se muestra una representación de la evolución de la mortalidad en siniestros viales:

Gráfico 2. Evolución de la mortalidad en siniestros viales



Elaboró: Equipo Auditor

De acuerdo a los datos obtenidos se puede concluir que la mortalidad ha mostrado un comportamiento relativamente constante en las 3 vigencias evaluadas (2022 a 2024), siendo superior a la línea base y aumentando cada vigencia la diferencia con respecto a las metas anuales planteadas en la ficha técnica del indicador de resultado general.

3. Motociclistas fallecidos en siniestros viales

A continuación, se presenta la información técnica del indicador: Mortalidad de Motociclistas en siniestros viales, así como su evolución en lo corrido de la ejecución del PNSV (2022 – 2024).

Imagen 5. Ficha técnica de Indicadores – Motociclistas fallecidos en siniestros viales

Agencia Nacional de Seguridad Vial	FICHA TÉCNICA DE INDICADORES DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031		
Área de Acción	1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		
Objetivo General	Reducir 50% tasa de mortalidad `der siniestros viales por cada 100.000 habitantes		
Objetivo Específico			
Nombre del indicador	**Motociclistas fallecidos en siniestros viales**		
Tipo de indicador	Resultado General	Definición tipo de indicador	Está orientado a alcanzar una situación deseada.
Descripción del indicador			
Unidad de medida	Personas	Si se selecciona "Otra", escribir aquí la unidad de medida:	
Fórmula de cálculo	Mortalidad del motociclista = sumatoria de la cantidad total anual del registro de necropsias de motociclistas fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho		
Periodicidad de medición	Anual	Días de rezago	60
Fuente (s) de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses		
Año o serie disponible	2012 – 2021		
Serie histórica disponible	Año 2017: Dato 3.374 / Año 2018: Dato 3458 / Año 2019: Dato 3666 / Año 2020: Dato 3140		
Valor de la línea base (LB)	4324	Fecha LB: Mes Dic, Año 2021	Fuente de la LB: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Descripción de la línea base	Motociclistas fallecidos en siniestros viales durante 2021		
Tipo de acumulación	Flujo	Definición del tipo de acumulación	Los resultados de un año, no se acumulan con los del siguiente. En este caso, se brinda mayor importancia al avance que se obtenga en el último año del período.
Metas	2022: 4157 / 2023: 3936 / 2024: 3753 / 2025: 3534 / 2026: 3346 / 2027: 3112 / 2028: 2891 / 2029: 2677 / 2030: 2486 / 2031: 2280 / Período: 47%		

Fuente: Documento Técnico de Soporte - Anexo 2 Batería de indicadores

Tabla 11 Información indicador general - Mortalidad de motociclistas en siniestros viales

Motociclistas fallecidos en siniestros viales		
Valor Línea Base	4.**324**	Mortalidad del motociclista = sumatoria de la cantidad total anual del registro de necropsias de motociclistas fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho

Elaboró: Equipo Auditor

La CGR, calculó el índice anual de la Mortalidad de motociclistas en siniestros viales, según la formula expuesta en la ficha técnica del indicador, teniendo en cuenta los datos de fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho, que fueron tomados de la página oficial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, registrados a 8 de mayo de 2025.

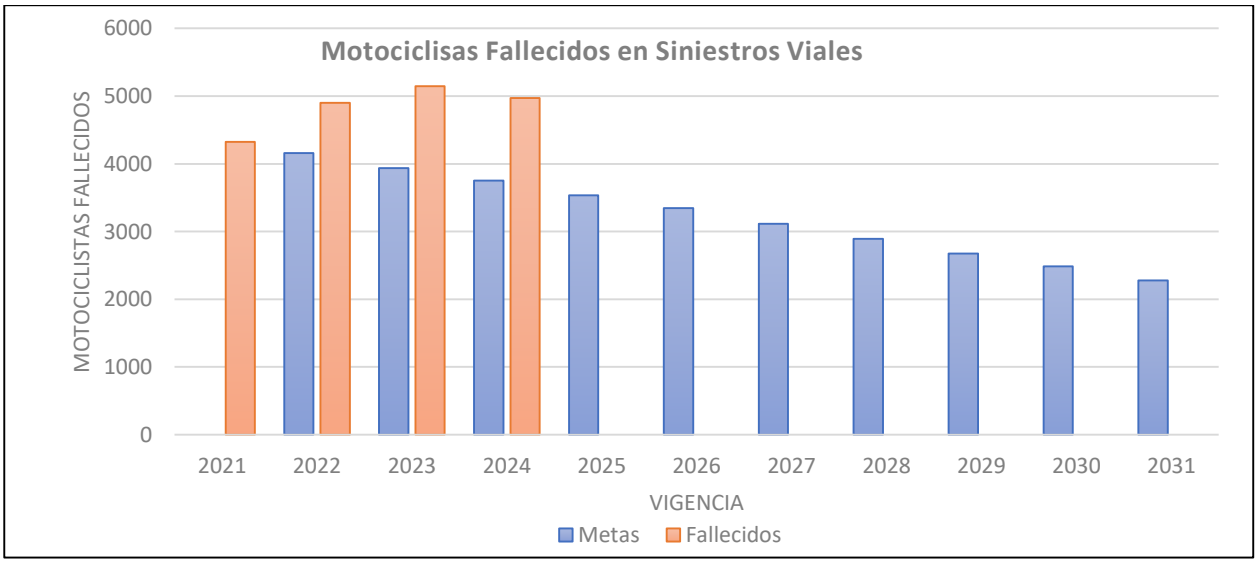
Tabla 12. Evolución de la mortalidad de motociclistas en siniestros viales

Vigencia	Metas (Numero)	Fallecidos (Numero)	Diferencia (Numero)
2021	-	4.324	-
2022	4.157	4.900	743
2023	3.936	5.144	1.208
2024	3.753	4.969	1.216

Elaboró: Equipo Auditor

A continuación, se muestra una representación de la evolución de la mortalidad de motociclistas en siniestros viales:

Gráfico 3 Evolución de la mortalidad de motociclistas en siniestros viales



Elaboró: Equipo Auditor

De acuerdo con los datos obtenidos se puede concluir que la mortalidad de motociclistas ha mostrado un comportamiento relativamente constante en las 3 vigencias evaluadas (2022 a

2024), siendo superior a la línea base y aumentando cada vigencia la diferencia con respecto a las metas anuales planteadas en la ficha técnica del indicador de resultado general.

4. Peatones fallecidos en siniestros viales

A continuación, se presenta la información técnica del indicador: Mortalidad de peatones en siniestros viales, así como su evolución en lo corrido de la ejecución del PNSV (2022 – 2024).

Imagen 6. Ficha técnica de Indicadores – Peatones fallecidos en siniestros viales

Agencia Nacional de Seguridad Vial	FICHA TÉCNICA DE INDICADORES DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031		
Área de Acción	1) Velocidades Seguras, 2) Vehículos Seguros, 3) Infraestructura Vial Segura, 4) Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 5) Comportamiento Seguro, 6) Atención Integral a Víctimas, 7) Gobernanza y 8) Gestión del Conocimiento		
Objetivo General	Reducir 50% tasa de mortalidad `der siniestros viales por cada 100.000 habitantes		
Objetivo Específico			
Nombre del indicador	**Peatones fallecidos en siniestros viales**		
Tipo de indicador	Resultado General	Definición tipo de indicador	Está orientado a alcanzar una situación deseada.
Descripción del indicador	Mide la cantidad de peatones fallecidos en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Unidad de medida	Personas	Si se selecciona "Otra", escribir aquí la unidad de medida:	
Fórmula de cálculo	Mortalidad del peatón = sumatoria de la cantidad total anual del registro de necropcias de peatones fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho		
Periodicidad de medición	Anual	Días de rezago	60
Fuente (s) de información	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses		
Año o serie disponible	2012 – 2021		

Serie histórica disponible	Año	Dato
	2017	1790
	2018	1764
	2019	1747
	2020	1229

Valor de la línea base (LB)	1552	Fecha LB	Mes	Año	Fuente de la LB:	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
			Dic	2021		
Descripción de la línea base	Es la cantidad de peatones fallecidos en siniestros viales durante el año 2021					
Tipo de acumulación	Flujo	Definición del tipo de acumulación	Los resultados de un año, no se acumulan con los del siguiente. En este caso, se brinda mayor importancia al avance que se obtenga en el último año del período.			

Metas	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Período
	1509	1443	1378	1310	1246	1147	1070	1001	936	847	45%

Fuente: Documento Técnico de Soporte - Anexo 2 Batería de indicadores

Tabla 13 Información indicador general - Mortalidad de peatones en siniestros viales

Peatones fallecidos en siniestros viales		
Mide la cantidad de peatones fallecidos en un año, como resultado de implementar estrategias para su reducción		
Valor Línea Base	1.552	Mortalidad del peatón = sumatoria de la cantidad total anual del registro de necropsias de peatones fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho

Elaboró: Equipo Auditor

La CGR, calculó el índice anual de la Mortalidad de peatones en siniestros viales, según la fórmula expuesta en la ficha técnica del indicador de resultado general, teniendo en cuenta los datos de fallecidos en siniestros viales hasta 30 días después del hecho, fueron tomados de la página oficial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, registrados a 8 de mayo de 2025.

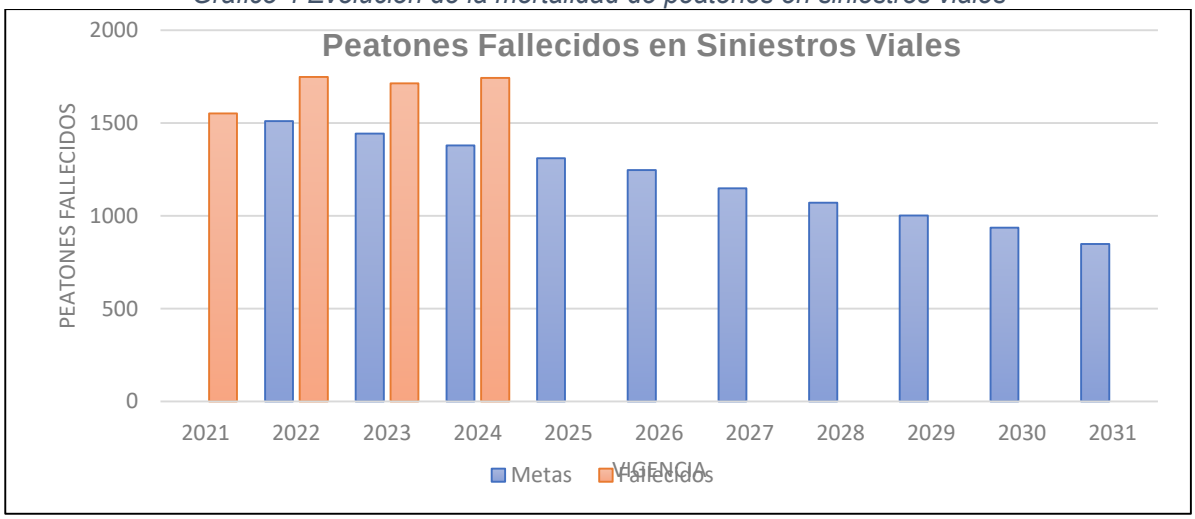
Tabla 14. Evolución de la mortalidad de peatones en siniestros viales

Vigencia	Metas (Numero)	Fallecidos (Numero)	Diferencia (Numero)
2021	-	1552	-
2022	1.509	1.747	238
2023	1.443	1.713	270
2024	1.378	1.743	365

Elaboró: Equipo Auditor

A continuación, se muestra una representación de la evolución de la mortalidad de peatones en siniestros viales:

Gráfico 4 Evolución de la mortalidad de peatones en siniestros viales



Elaboró: Equipo Auditor

De acuerdo a los datos obtenidos se puede concluir que la mortalidad de patones ha mostrado un comportamiento relativamente constante en las 3 vigencias evaluadas (2022 a 2024), siendo superior a la línea base y aumentando cada vigencia la diferencia con respecto a las metas anuales planteadas en la ficha técnica del indicador de resultado general.

Como se señaló en los datos previamente expuestos, no se están cumpliendo las metas de reducción del 50% de víctimas de siniestros viales, establecidos por la entidad. Por el contrario, habiéndose cumplido el 30% del decenio que contempla el PNSV 2022-2031, la tendencia de fallecidos por siniestros viales año a año se está alejando del objetivo último del plan.

Entre las vigencias 2022 – 2024 la ANSV ha destinado para el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, un total de Doscientos cincuenta y cuatro mil doscientos noventa y seis millones quinientos dos mil seiscientos cincuenta y siete pesos ($254.296.502.657) de los cuales a la fecha de reporte de la entidad (14 de febrero de 2025) se han pagado un total de Ciento cincuenta y seis mil novecientos treinta y nueve millones ciento ochenta y tres mil novecientos treinta y ocho ($156.939.183.938) que corresponde al 61,7%. A continuación, se presenta el detalle de la contratación por tipo de contrato:

Tabla 15. Contratación total, por clase de contrato durante las vigencias 2022 a 2024 (Cifras en pesos)

CLASE DE CONTRATO	2022		2023		2024		TOTAL 2022-2024	
	No.	VALOR CONTRATADO	No.	VALOR CONTRATADO	No.	VALOR CONTRATADO	No.	VALOR CONTRATADO
Consultoría	12	31.231.148.092	2	10.768.612.801	4	3.457.208.782	18	45.456.969.675
Contrato Interadministrativo	0	-	0	-	10	48.404.697.815	10	48.404.697.815
Convenio	0	-	0	-	1	3.262.348.889	1	3.262.348.889
Convenio interadministrativo	30	-	0	-	0	-	30	-
Interventoría	1	867.837.000	0	-	0	-	1	867.837.000
Orden de compra	0	-	0	-	1	1.293.225.685	1	1.293.225.685
Prestación de servicios	7	27.363.316.654	2	16.075.602.187	6	42.651.893.350	15	86.090.812.191
Prestación de servicios de Apoyo	95	7.644.79-.127	333	14.449.741.355	382	42.651.893.350	810	64.746.424.832
Prestación de Servicios con Persona Jurídica	0	-	0	-	1	127.001.250	1	127.001.250
Suministro	2	1.438.185.320	1	2.609.000.000	0	-	3	4.047.185.320
Total	**147**	**68.545.277.193**	**338**	**43.902.956.343**	**405**	**141.848.269.121**	**890**	**254.296.502.657**

Fuente: "*Relación en archivo Excel de la contratación suscrita durante las vigencias 2022-2023"; y "Excel de la contratación suscrita durante la vigencia 2024"* suministrado por la ANSV 14/02/2025. Elaboró: Equipo auditor

De estos 890 contratos, a la fecha de reporte (14 de febrero de 2025), 570 contratos se encontraban finalizados y/o liquidados (64%), 317 en ejecución (35,6%), 2 firmados (0,2%) y 1 suspendido (0.1%).

La destinación de estos recursos, como lo manifestó la entidad se encuentra dirigida al cumplimiento de los objetivos del PNSV. Estos contratos son los que encaminan las acciones que dirige la Agencia para lograr la meta de reducción de los índices de mortalidad por siniestro viales en el país, sin embargo, tal como se mostró anteriormente, la evidencia señala que no se está cumpliendo con las metas anuales establecidas en cuanto a la reducción de la siniestralidad, pese a que año a año, la contratación de la entidad ha ido aumentando, principalmente en lo concerniente a los contratos de prestación de servicios.

CAUSA

Las acciones emprendidas por la ANSV para el cumplimiento de las metas anuales han resultado deficientes, ya que la evidencia indica que, a pesar de los recursos invertidos por la entidad durante el periodo evaluado (2022–2024), que ascienden a $254.296.502.657 pesos, no se ha logrado alcanzar el objetivo principal del PNSV: reducir las muertes por siniestros viales, particularmente en lo relacionado con las metas establecidas anualmente en los indicadores de resultado general, para el periodo mencionado.

Se denota deficiente planeación por parte de la Agencia, en la estructuración de las metas, lo cual ha dificultado que esta cumpla con los índices anuales de siniestralidad propuestos.

EFECTO

En consecuencia, se estaría incumpliendo con el objetivo principal del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, de reducir en un 50% las tasas de fallecidos en siniestros viales, particularmente con el avance de las metas anuales establecidas en los indicadores de resultado general. Adicionalmente, considerando que durante los periodos evaluados 2022-2024, la ANSV invirtió un total de $254.296.502.657 pesos para el cumplimiento del PNSV, y dado que no se están alcanzando las metas de reducción de la siniestralidad, se tiene que la gestión en la inversión de los mismos no ha sido eficiente y eficaz, de cara a las metas planteadas por la misma entidad. Por último, y considerando lo anteriormente expuesto, el incumplimiento de las metas previstas en las fichas técnicas de los indicadores generales, representa una fatalidad en siniestros viales de 8.030 personas fallecidas para el periodo 2024, en comparación con la meta de 6.371, lo que representa una diferencia de 1.659 muertes que se debieron haberse prevenido.

Por incumplimiento a las metas anuales de reducción de siniestralidad en los periodos evaluados 2022 – 2024, establecidos en los indicadores de resultado generales del PNSV 2022-2031 se constituye observación de carácter Administrativa.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV dio respuesta a lo observado mediante Oficio 20251000048561 del 28 de mayo de 2025 en los siguientes términos:

> *"A pesar de la puesta en marcha del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022–2031, en julio de 2022, y de los esfuerzos institucionales orientados a su implementación, no se alcanzó el umbral propuesto en las metas durante los primeros dos años de ejecución.*
>
> *Sin embargo, desde la ANSV no se considera que haya sido una falla de planificación, sino como el resultado de una coyuntura excepcional que combinó externalidades epidemiológicas, sociales e institucionales que alteraron profundamente el comportamiento de la fatalidad vial en Colombia, justo en el mismo momento en el que se formuló el plan (2021-2022), siendo esto un punto de extrema incertidumbre sobre el cual se gestó su estructura. En ese sentido, a continuación, se detallan los elementos principales que explican en detalle lo descrito:*
>
> ***1. La formulación del PNSV y la situación del país.***
>
> *Es fundamental señalar de manera taxativa que el proceso de formulación técnica del PNSV se desarrolló entre 2021 y 2022, periodo en el cual el país se enfrentaba a un contexto de profundas transformaciones de sus esquemas de movilidad, producto de la post-pandemia, el paro nacional y el aumento acelerado del parque de motocicletas. Esto implicó que la estructuración del plan y la definición de sus metas se dieran en un entorno de incertidumbre, alta variabilidad estadística y alteración en los patrones de comportamiento en el uso de las vías.*
>
> ***2. Efecto rebote de la post-pandemia, crecimiento de la motorización y reconfiguración del riesgo vial.***
>
> *Tras una reducción significativa en los niveles de siniestralidad registrada en 2020, debido al confinamiento obligatorio por la pandemia de COVID-19, el año 2021 evidenció un incremento del 13% en el número de víctimas fatales por siniestros viales respecto a 2020 (1.791 muertes adicionales). Este comportamiento fue interpretado como un "efecto rebote", fenómeno documentado en otros contextos internacionales post-pandemia, que se asoció al retorno masivo a las vías, cambios en los patrones de velocidad, disminución de controles operativos y mayor exposición al riesgo vial.*
>
> *Teniendo en cuenta lo expuesto, y a pesar de la incertidumbre que generó esta situación, en 2022 se tomó la decisión de adoptar las cifras del año 2021 como línea base para la construcción de las metas del PNSV, bajo la expectativa de que en 2022 se daría una estabilización de los factores exógenos que estaban impactando los patrones de movilidad, tales como los rezagos institucionales derivados del paro*

nacional de 2021, una posible desaceleración del ingreso de motocicletas al parque automotor y un eventual retorno a la normalidad en la dinámica del tránsito.

No obstante, esta estabilización no ocurrió. En 2022, las muertes aumentaron en 908 casos adicionales frente a 2021, afectando en mayor medida a jóvenes entre los 20 y 30 años que iniciaban la práctica de la conducción de motocicletas, siendo importante resaltar que el número de nuevas motocicletas en circulación en 2022 creció en la misma proporción q en 2021 (8% para ambos años).

En este sentido, es importante señalar que mientras se reconfiguraba la dinámica del tránsito en el país, se formulaba simultáneamente el PNSV. En Colombia, al igual que en otros países de América Latina, esta situación coincidió con una fuerte reactivación económica desde 2021, que derivó en un aumento y expansión de la oferta laboral. Esta recuperación trajo consigo un efecto adverso en términos de seguridad vial, ya que incrementó significativamente la demanda por el uso de las vías, favoreciendo la permanencia y crecimiento de la población de conductores nóveles, especialmente entre los 20 y 35 años. Esto incrementó de manera sustancial la exposición al riesgo de mortalidad por siniestros viales, impulsando una expansión aún más acelerada del parque de motocicletas, que pasó a representar más del 60% del parque automotor activo, como medio de transporte alternativo para salvaguardar la seguridad sanitaria y mejorar los tiempos de desplazamiento a menor costo, transformando estructuralmente la matriz modal del país.

Esta situación constituye un aspecto que no fue plenamente dimensionado en el diseño del plan, dado que sus implicaciones reales en términos de riesgo vial solo comenzaron a confirmarse con claridad en 2023. Por tanto, no pudieron ser anticipadas durante la estructuración del PNSV, ya que coincidieron temporalmente con su proceso de formulación, limitando la capacidad de proyectar adecuadamente las metas.

3. Limitaciones del marco institucional y capacidades locales

A estos factores coyunturales para el cumplimiento de las metas y ejecución del PNSV se suman las limitaciones en la capacidad institucional del país para implementar el PNSV 2022–2031 a nivel territorial. En efecto, la adopción e implementación del PNSV requiere de una articulación efectiva bajo un esquema de gobernanza multinivel que aún enfrenta barreras significativas. Muchas entidades territoriales presentan déficits técnicos, presupuestales y de gestión que dificultan la planificación, ejecución y seguimiento de acciones que favorezcan la corresponsabilidad en la gestión de la seguridad vial nacional.

En este contexto, el Paro Nacional de 2021 tuvo una profunda incidencia en la ampliación de estas brechas institucionales, generando entornos locales de inoperabilidad parcial o total del aparato estatal en varias regiones del país. Este rezago institucional aún persiste y ha limitado la capacidad de ejecución oportuna de

las estrategias previstas. Al igual que otros factores contextuales, esta situación tampoco pudo ser plenamente considerada durante la formulación del PNSV, pues ocurrió de manera simultánea a su estructuración".

ANALISIS DE LA RESPUESTA

La respuesta emitida por la ANSV mediante el Oficio 20251000048561 del 28 de mayo de 2025 no desvirtúa lo observado por la CGR, dado que la Agencia reconoce que no se han alcanzado las metas anuales establecidas en el PNSV 2022-2031, especialmente aquellas relacionadas con los indicadores de resultado general descritos en el anexo 2, "Batería de Indicadores", del Documento Técnico de Soporte.

Si bien el efecto de 'rebote', mencionado por la entidad, fue un fenómeno observado a nivel global debido al retorno masivo de la población a las vías tras el confinamiento por la pandemia de COVID-19, y el incremento en el parque automotor, en particular el aumento en la circulación de motocicletas en el territorio nacional, estos factores clave, tal como lo menciona la entidad, no fueron considerados en la estructuración del plan, y tenidos en cuenta en la elaboración de las metas.

Sin embargo, y a pesar de las acciones adelantadas por la Agencia para reducir la cifra de muertos y lesionados por siniestros viales, la variación de la siniestralidad, medida por los indicadores de resultado general evaluados para el periodo objeto de esta actuación fiscal 2022 - 2024, se encuentran por encima de las metas establecidas anualmente por la entidad. En consecuencia, se determina la configuración de un hallazgo administrativo."

HALLAZGO No. 02. ADOPCIÓN DEL INDICADOR DE RESULTADO GENERAL "LESIONADOS GRAVES EN SINIESTROS VIALES POR CADA 100.000 HABITANTES". Administrativo (A).[7]

RESUMEN

En revisión de los indicadores de resultado general, establecidos para dar cuenta del logro de los objetivos generales incorporados en el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2022 – 2031 se evidencia que, a mayo de 2025, no se ha adoptado el indicador **"Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)"**.

En lo expuesto en el Documento Técnico de Soporte del PNSV, en lo referente al indicador en mención, se evidenció que tanto la línea base 2021 como la meta proyectada a 2031, se encuentran "Pendiente por Definir", es decir, que pasados 3 años desde la entrada en vigencia del PNSV no se evidencia la adopción del indicador, ni un procedimiento establecido para el seguimiento de la evolución del mismo.

[7] CGR Código APA: COH_5843_2025

FUENTES DE CRITERIO Y CRITERIOS

Constitución Política de Colombia
ARTÍCULO 2*. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*
Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

ARTÍCULO 209. *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2°. Autoridad*. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.*

Artículo 3°. Objeto. *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional."*

Artículo 9°. Funciones*. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:*

1. De planificación
1.1. Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones

7. Coordinación y consulta

7.1. Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.
7.2. Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 12. *Integración del Consejo Directivo.*

El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:
Consejo Directivo.
1. El Secretario General de la Presidencia de la República, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Transporte, o su delegado.
3. El Ministro de Salud, o su delegado.
4. El Ministro de Educación, o su delegado.
5. El Viceministro de Transporte.
6. El Director de Planeación Nacional.
7. El Director de la Policía de Tránsito y Transporte.
8. Un Gobernador.
9. Un Alcalde.

***Parágrafo 4°.** El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea convocado por el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y podrá reunirse en forma extraordinaria, cuando sus miembros lo soliciten*

Artículo 18. *Acceso de la agencia a los registros públicos.*

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro.

Decreto 787 de 2015 “Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.”

***ARTÍCULO 3°. Funciones del Consejo Directivo**. Son funciones del Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las siguientes:*

1. Formular, a iniciativa del Director General de la Agencia, la política general de la Entidad, los planes y programas que conforme a la Ley Orgánica de Planeación y a la Ley Orgánica del Presupuesto deben proponerse para su incorporación a los planes sectoriales y a través de estos, al Plan Nacional de Desarrollo.
(…).

4. Impartir las directrices para el cumplimiento de la política de seguridad vial en todo el país.

5. Someter a aprobación del Gobierno nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial, sus actualizaciones o modificaciones, aprobar las estrategias necesarias para su ejecución y velar por su cumplimiento.
(…)

7. Conocer de las evaluaciones semestrales de ejecución presentadas por la administración de la entidad.
(…)

10. Crear Comisiones Interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial y fijar el periodo de tiempo en el que trabajarán.

Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022-2031 Aprobado mediante Decreto 1430 del 29 de julio de 2022. Documento técnico y sus anexos Anexo 1. "Plan de acción y seguimiento", anexo 2 "Batería de indicadores"

3.2 Objetivo y meta

> *"En articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular, el objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la meta mundial:* ***Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030"****.*

Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031 Documento técnico de soporte

3.3 Principios para la gestión de la seguridad vial

- **La coordinación** en cuanto a la comunicación oportuna y suficiente entre las entidades con responsabilidades en la seguridad vial para identificar las necesidades de cooperación toma de decisiones y fortalecimiento de capacidades en cuanto a la prevención, reducción y atención a víctimas lesionadas no fatales.
- **La eficiencia** que procura la mejor utilización de los recursos humanos, físicos y financieros sin afectar el cumplimiento de los objetivos y metas planteadas en procura de maximizar los beneficios obtenidos.
- **Evidencia** en la toma de decisiones basadas en los avances investigativos, experiencia y buenas prácticas internacionales y nacionales, cuya efectividad ha sido soportada en datos**.**
- **El seguimiento y evaluación orientada a resultados que permita la incorporación de actividades de evaluación que permita identificar los logros,**

fortalezas, debilidades y retos y con esto, fundamentar la toma de decisiones y acciones de los diferentes involucrados frente a la continuidad de programas y proyectos.

- Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información: toma de decisiones basada en datos e información de calidad que caractericen la siniestralidad vial en el país y en los territorios. Así mismo, este principio considera la disponibilidad y oferta de datos abiertos, así como la divulgación de conocimiento y resultados obtenidos.
- Universalidad: las estrategias de seguridad vial están dirigidas a la protección de la vida e integridad de todos los residentes de Colombia sin ningún tipo de exclusiones por condiciones físicas o socioeconómicas. A su vez, este principio reconoce la necesidad de priorizar la ejecución de las políticas de seguridad vial en atención a las necesidades más apremiantes, la protección de los actores más vulnerables, la compasión por lo menos favorecidos y la disponibilidad de recursos.

6.3. Medición del Desempeño: Indicadores y Metas del PNSV

*"**Como se mencionó anteriormente, el seguimiento que se adelantará a la implementación del PNSV 2022 – 2031 es de carácter estratégico y, en tal sentido, el principal requisito para adelantar dicho proceso es contar con indicadores de resultado 134 (final e intermedio) y de producto135**, los cuales están asociados con los eslabones de la cadena de valor que evidencian la orientación de la gestión pública hacia el logro de cambios significativos en las condiciones de bienestar de los actores viales en Colombia*. (El resaltado es nuestro)

Dando alcance a lo anterior, el sistema de seguimiento del PSNV está basado en un conjunto de 37 indicadores estratégicos, discriminados así: 6 de resultado final, 15 de resultado intermedio y 16 de producto."

GUÍA PARA LA GESTIÓN DE INDICADORES Versión: 03

7. DESARROLLO

7.1 Generalidades: Para cumplir con su misión de mantenerse como máxima autoridad en la aplicación de la Política Pública de Seguridad Vial, la ANSV debe contar con herramientas que le permitan controlar y medir el comportamiento de los factores críticos que inciden en el logro de los objetivos que la Agencia se propone alcanzar a través de su gestión. En ese sentido, la Agencia busca implementar indicadores que le permitan: focalizar los factores de política pública en los cuales inciden las acciones de la entidad; comparar el comportamiento de estos factores con una situación determinada en el tiempo o con patrones definidos, por ejemplo, en otras regiones o países y, comunicar de forma clara la información de modo que sea útil en la toma de decisiones de política. Lo anterior, en el marco de Sistema Integrado de Gestión de la entidad y del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG). (Subrayado fuera de texto*)*

CONDICIÓN

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, adoptado mediante decreto 1430 de 2022, establece como objetivo principal "*Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial. En articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular, el objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la meta mundial: Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030*[8]*".*

Para el seguimiento a la implementación del PNSV y los objetivos que se establecieron, la ANSV planteó un conjunto de indicadores estratégicos, que fueron estructurados para ser asociados a los diferentes eslabones de la cadena de valor y así poder evidenciar el avance en las condiciones de bienestar de los actores viales en el país. De esta manera se definieron seis (06) indicadores de Resultado Generales, para determinar el logro de los objetivos generales del PNSV, los cuales se exponen a continuación:

Imagen 7. Indicadores de Resultado Generales del PNSV

Indicador	Unidad de Medida	Línea Base 2021	Meta 2031	Var (%)
Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Tasa	14,2	7,1	-50%
Fallecidos en siniestros viales	Personas	7.238	3.981	-45%
Motociclistas fallecidos en siniestros	Personas	4.324	2.280	-47%
Peatones fallecidos en siniestros viales	Personas	1.552	847	-45%
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Personas	466	294	-37%
Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)	Tasa	PD*	PD*	-50%

Fuente: Documento Técnico de Soporte – PNSV 2022 – 2031

En revisión de los indicadores de resultado general, establecidos para dar cuenta del logro de los objetivos generales definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2022 – 2031 se evidencia que, a mayo de 2025, no se ha adoptado el indicador general ***"Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)".***

En lo expuesto en el Documento Técnico de Soporte del PNSV, en lo referente al indicador en mención, se encuentra que tanto la línea base 2021 como la meta proyectada a 2031, se encuentran "Pendiente por Definir *"PD"*.

Adicionalmente respecto de dicho indicador, una vez revisadas las fichas del Anexo 2. "*Batería de Indicadores",* se encuentra la siguiente anotación: "*El indicador de lesionados en siniestros viales se encuentra en revisión del Ministerio de Salud*". Esto evidencia que,

[8] ANEXO Decreto Presidencial 1430 de 2022: "Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

para la fecha de expedición del Decreto no se logró definir en el PNSV, la ficha técnica correspondiente para el indicador en mención, el cual está asociado con los objetivos generales del PNSV.

Mediante oficio radicado 2025EE0101829 del 26 de mayo de 2025, la CGR solicitò a la ANSV "*informar las razones por las que, a tres años de la adopción del PNSV, el indicador en cuestión aún no ha sido implementado. Adicionalmente, se solicita enviar la documentación que respalde las gestiones realizadas ante el Ministerio de Salud respecto a la adopción del indicador, junto con cualquier otra información que la Agencia estime pertinente".*

La ANSV, en respuesta al requerimiento formulado en desarrollo de la auditoría en oficio con radicado No. 20251000047721, manifestó con relación a la construcción del indicador ***"Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)"***, lo siguiente***:***

"Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) hemos manifestado y mantenido un interés constante en la definición e implementación de este indicador. Prueba de ello son las sesiones de la Mesa Técnica Nacional Asesora para el Análisis de Información de Seguridad Vial, celebradas los días 14 de mayo y 16 de julio de 2024, en las cuales se abordó de manera específica el tema de los lesionados graves. En dichas reuniones, con participación de entidades clave como el Ministerio de Salud y Protección Social, ADRES, FASECOLDA, DANE, INMLCF, INS y organismos internacionales como OPS y OMS, se discutieron las definiciones, fuentes de información y metodologías aplicables para abordar el cálculo de este indicador.

En estas mesas se resaltó que la construcción del indicador de "lesionados graves" implica una alta complejidad técnica, dado que su cálculo requiere información clínica detallada sobre la gravedad de las lesiones. Esto incluye, entre otros, diagnósticos médicos, registros de hospitalización, incapacidad y discapacidad, los cuales solo pueden ser obtenidos a partir de bases de datos administradas por el Ministerio de Salud, tales como el Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud (SIRAS), Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) y los Sistemas de Información de Prestaciones de Salud (RIPS).

Cabe señalar que la información de los RIPS se encuentra protegida bajo reserva legal y, por tanto, no puede ser compartida directamente con la ANSV. En consecuencia, se requiere de datos e información que reposan en el Ministerio de Salud y Protección Social para calcular el indicador, siendo necesario la interacción entre las dos entidades para determinar el procedimiento del intercambio de información.

En este sentido, desde el mes de septiembre de 2022, la ANSV ha insistido en la necesidad de establecer un convenio interadministrativo que permita el intercambio de información con el Ministerio de Salud, como condición habilitante para avanzar en la implementación del indicador. A pesar de los múltiples esfuerzos y comunicaciones realizadas por nuestra entidad, no ha sido posible concretar dicho convenio. El último intento fue formalizado

mediante correo enviado el 27 de febrero de 2025 por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, sin que hasta la fecha se haya recibido respuesta oficial por parte del Ministerio. Adjuntamos a la presente copia de las actas mencionadas y del correo referido, como soporte de las gestiones realizadas."

Frente a dichos argumentos, se tiene que:

El indicador de lesionados hace parte del sistema nacional de indicadores y se requiere en el Pilar de "*Gestión del Conocimiento*" el cual busca *"Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial"*. *"La disposición de datos, información y conocimiento suficiente y de calidad en relación con la siniestralidad vial permite comprender las distintas dimensiones y la magnitud de dicha situación negativa y a partir de ello definir e implementar acciones de seguridad eficientes*"[9], por lo tanto, actividades como la Publicación del Sistema Nacional de Indicadores de Seguridad Vial definida para el año 2022 (Página 71/91 del anexo del PNSV) son necesarias como punto de partida para el desarrollo de otras actividades.

Ahora bien, respecto a lo manifestado por la ANSV, frente al acceso a la información, se tiene que según el artículo 18 de la ley 1702, dicha entidad como autoridad rectora de la Seguridad Vial en el país, tiene acceso a "*todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones",* adicionalmente, considerando el artículo 12 de esta misma ley, el cual establece que el Consejo Directivo de la ANSV estará integrado por el Ministro de Salud y Protección Social o bien su viceministro en representación y teniendo en cuenta que el Consejo Directivo, tal como lo establece el párrafo 4° de este artículo, se reúne una vez al mes, la Agencia cuenta con los espacios y mecanismos para que este Ministerio, disponga las herramientas necesarias para la estructuración y adopción del indicador en mención.

CAUSA

La situación descrita se origina en que la ANSV, no ha implementado los mecanismos efectivos de coordinación con los diferentes organismos y entidades del Estado, que permitan aplicar las medidas y políticas para mejorar la seguridad vial en el territorio nacional, en relación con la totalidad de objetivos previstos en el PNSV, y particularmente con la medición y seguimiento de las metas previstas para la reducción de lesionados graves en accidentes de tránsito, tal como se establece, particularmente, en los artículos 2, 3 y 9, 18 de la Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013.

[9] Decreto 1430 de 2022, Anexo – VIII. Gestión del Conocimiento (Página 70/91)

EFECTO

Los retrasos en la implementación del indicador general de resultado ***"Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)"*** compromete la ejecución efectiva de las políticas públicas en materia de seguridad vial, en la medida en que impide el seguimiento oportuno de los avances obtenidos y limita la toma de decisiones basadas en evidencia, lo que se traduce en la persistencia de cifras no deseadas de siniestralidad vial.

Lo anterior contraviene los objetivos establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), cuyo propósito es reducir en un 50% las tasas de mortalidad y lesiones graves por siniestros viales, contribuyendo así a la disminución sostenida de la accidentabilidad en el territorio nacional.

En particular, la no adopción del indicador en cuestión impide que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) disponga de herramientas técnicas adecuadas para definir las intervenciones e inversiones necesarias y oportunas para el fortalecimiento de la Atención Integral a las Víctimas de siniestros viales.

Esta limitación afecta directamente este pilar fundamental del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), orientado a garantizar una respuesta articulada, oportuna y eficaz frente a las consecuencias de la siniestralidad en el país, y el logro de los objetivos como:

- Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de siniestros viales.
- Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en siniestros viales.
- Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de siniestros viales.

Así mismo, al no contar con un indicador determinante para el seguimiento del objetivo y la meta trazada, se inobservan los principios establecidos en el numeral 3.3 del documento técnico de soporte.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV en su Oficio 20251000051921 del 06 de junio de 2025, consigna en su respuesta:

> *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha sostenido un compromiso permanente con la definición e implementación del indicador "lesionados graves en siniestros viales por cada cien mil habitantes", al considerarlo estratégico para el seguimiento de los impactos del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022–2031.*
>
> *En este contexto, se han propiciado diversos espacios de trabajo técnico, con la participación del Ministerio de Salud y Protección Social, ADRES, FASECOLDA, DANE, INMLCF, INS, OPS, OMS, entre otros actores clave. En dichos escenarios se*

ha abordado específicamente el tema de los lesionados graves, incluyendo su definición técnica, las fuentes de información disponibles y las metodologías para su estimación.

Durante estas sesiones se ha reconocido que la construcción del indicador implica una alta complejidad técnica, dado que requiere información clínica detallada sobre la severidad de las lesiones, incluyendo diagnósticos médicos, registros de hospitalización, datos sobre incapacidad y discapacidad. Esta información solo puede obtenerse a través de fuentes como el Sistema de Información de Reporte de Atenciones en Salud (SIRAS), el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD), y los Sistemas de Información de Prestaciones de Salud (RIPS), todos administrados por el Ministerio de Salud y Protección Social.

No obstante, los análisis técnicos han identificado limitaciones estructurales que podrían afectar la confiabilidad y representatividad del indicador, en particular relacionadas con la fuente SIRAS, debido a posibles inconsistencias en los registros administrativos asociados a recobros del SOAT, que podrían derivar en una sobreestimación de los casos reportados.

Adicionalmente, parte de la información necesaria, especialmente la contenida en los RIPS, se encuentra protegida por reserva legal, lo que impide su acceso directo por parte de la ANSV. Por lo tanto, la implementación del indicador requiere una articulación interinstitucional efectiva con el Ministerio de Salud y Protección Social, orientada a establecer un mecanismo seguro y legal para el intercambio de datos.

Consecuentes con lo anterior, desde septiembre de 2022, la ANSV ha insistido en la necesidad de formalizar un convenio interadministrativo con el Ministerio de Salud y Protección Social, como condición habilitante para avanzar en la implementación técnica del indicador. A pesar de los múltiples esfuerzos institucionales y comunicaciones formales realizadas, dicho convenio no ha sido concretado. El intento más reciente fue formalizado mediante correo electrónico enviado el 27 de febrero de 2025 por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, sin que hasta la fecha se haya recibido respuesta oficial. Como soporte de estas gestiones, se adjunta copia de las actas de las sesiones técnicas y del referido correo.

Teniendo en cuenta estas dificultades, y con el propósito de explorar alternativas metodológicas que permitan contar con una línea base preliminar, la ANSV ha considerado el uso de los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) sobre personas lesionadas con incapacidad definitiva como un insumo proxy para la estimación del indicador. Esta opción se encuentra actualmente en proceso de análisis técnico y validación interna, y no representa un reemplazo definitivo de las metodologías previamente evaluadas. Se trata de una propuesta sujeta a revisión, toda vez que los datos del INMLCF reflejan únicamente los casos valorados directamente por la entidad, lo que podría conllevar un subregistro frente al universo total de lesionados graves en el país.

En esta línea, la posibilidad de construir una serie de metas preliminares basadas en los datos disponibles del INMLCF, tendría como enfoque orientar de forma inicial los ejercicios de seguimiento hasta tanto se logre una solución estructural, consensuada y respaldada por las entidades responsables de la generación y análisis de la información clínica requerida. En ese sentido esta propuesta metodológica se presenta como una alternativa en evaluación, alineada con el principio de mejora continua y adaptabilidad institucional, que no contradice las comunicaciones ni lineamientos previamente emitidos por la ANSV.

En cuanto a los efectos señalados en la Comunicación de Observaciones 4 a 8 / Auditoria de Cumplimiento Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV- Vigencias 2022 a 2024, es importante precisar que la ejecución del PNSV no ha estado supeditada exclusivamente a la disponibilidad formal de este indicador. Desde la ANSV se han implementado mecanismos complementarios de monitoreo, análisis de siniestralidad y evaluación de impacto, apoyados en otras fuentes estadísticas que han permitido orientar técnicamente la toma de decisiones institucionales, particularmente en lo relacionado con la atención integral a las víctimas de siniestros viales.

Asimismo, la ausencia temporal de este indicador no ha impedido el cumplimiento de los principios establecidos en el numeral 3.3 del documento técnico de soporte, toda vez que desde la ANSV se han venido aplicando criterios de planeación, evaluación y mejora continua mediante otros instrumentos y metodologías, mientras se avanza en una definición más precisa del indicador en mención.

Finalmente, es del caso señalar, que el PNSV 2022–2031 se encuentra actualmente en proceso de ajuste técnico, en donde se realizará la incorporación de este indicador, junto con sus respectivas metas e información de línea base, una vez concluidos los procesos de validación metodológica, articulación interinstitucional y aprobación por parte de las instancias competentes para modificar el Anexo del decreto 1430 de 2022.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

La respuesta emitida por la ANSV, mediante Oficio 20251000051921 del 06 de junio de 2025, no desvirtúa lo observado por la CGR toda vez que, desde su formulación, el Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV 2022 – 2031 contempla la adopción del indicador de resultado general *"Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)"*. Que si bien la entidad, ha adelantado acciones orientadas a la atención de las víctimas de siniestros viales, también es importante destacar que la Agencia elaboró, para la ejecución y seguimiento del plan, una cadena de valor como eje articulador, con el fin de orientar la toma de decisiones con un menor grado de incertidumbre y con mayor nivel de evidencia, para así medir los resultados esperados a través de estos indicadores de resultado general.

Es de resaltar igualmente, tal como se mencionó en la comunicación remitida a la ANSV, frente al acceso a la información, que según el artículo 18 de la ley 1702 de 2013, dicha entidad como autoridad rectora de la Seguridad Vial en el país, tiene acceso a "*todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones",* adicionalmente, considerando el artículo 12 de esta misma Ley, el cual establece que el Consejo Directivo de la ANSV estará integrado por el Ministro de Salud y Protección Social o bien su viceministro en representación y teniendo en cuenta que el Consejo Directivo, tal como lo establece el párrafo 4° de este artículo, se reúne una vez al mes, la Agencia cuenta con los espacios y mecanismos para que este Ministerio, disponga las herramientas necesarias para la estructuración y adopción del indicador en mención.

Por lo tanto, una vez pasado 30% del plazo de ejecución del PNSV 2022-2031, la no adopción del indicador en cuestión impide que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) disponga de herramientas técnicas adecuadas para definir las intervenciones e inversiones necesarias y oportunas para el fortalecimiento de la Atención Integral a las Víctimas de siniestros viales. Por lo anterior, se configura un hallazgo administrativo

HALLAZGO No. 03. EJECUCIÓN DE METAS DEL PNSV VIGENCIAS 2022 A 2024, A CARGO DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Administrativo (A) CON presunta incidencia Disciplinaria (D).[10]

RESUMEN

Se detectaron deficiencias en la ejecución de metas del Plan Nacional de Seguridad Vial por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante las vigencias 2022 a 2024, debido a que se ha cumplido parcialmente con el avance de las acciones del Plan, relacionadas con las ocho áreas de acción, de cara al avance general del cumplimiento del PNSV a corte de diciembre 2024.

CRITERIOS Y FUENTES DE CRITERIO

Constitución Política de Colombia

*"**Artículo 2**. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

[10] CGR Código APA: COH_6148_2025

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."

*"**Artículo 209.** La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones*."

Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

***"Artículo 3**. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional."*

***"Artículo 5**. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial."*
(…)

***Artículo 9°. Funciones.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:*

1. De planificación

***1.1.** Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.*

***1.2.** Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años."*

Decreto 1430 de 2022, por medio del cual se aprueba el "plan nacional de seguridad vial 2022-20231

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

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

CONDICIÓN

Mediante Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, se aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial, donde se establece que la Agencia Nacional de Seguridad Vial es el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial. Documento que dicta los lineamientos necesarios para controlar y mitigar los siniestros viales en el país.

Con base en el informe de la ANSV denominado "Plan nacional de seguridad vial 2022-2031 - corte a diciembre de 2024", se identificó el avance del PNSV y se establece que la ejecución de las metas establecidas en cada una de las ocho áreas de acción, se encuentra por debajo del nivel requerido como meta para diciembre 2024.

En efecto, a corte de diciembre 2024, el avance total de las ocho áreas de acción es del 38.4% y debería haber alcanzado el 53% de avance. Situación que evidencia un desempeño inferior, del 14,6%, siendo Gobernanza el área de acción con más baja ejecución, con una diferencia del 24% respecto a lo proyectado en meta.

Lo anterior se muestra en la siguiente imagen, donde se compila el avance total de las áreas de acción, las cuales ejecuta la ANSV y otras entidades.

Imagen 8. Avance general de cumplimiento de acciones del PNSV a diciembre 2024

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022 - 2031

Avance General de Cumplimento de Acciones del PNSV (%)

ÁREA DE ACCIÓN	META 2022	META 2023	META 2024	META 2025	META 2026	META 2027	META 2028	META 2029	META 2030	META 2031	AVANCE ACUMU -LADO A 4to. TRI-MESTRE DE 2024
Velocidades Seguras	16	34	48	59	69	83	85	91	95	100	41
Vehículos Seguros	21	34	46	55	67	82	90	96	99,8	100	28
Infraestructura Segura	22	39	61	76	85	93	96	97	99	100	39
Comportamiento Seguro	10	35	59	68	78	84	87	94	98	100	57
Cumplimiento de Normas de Seguridad Vial	18	44	54	71	83	88	91	96	98	100	34
Atención Integral a Víctimas	7	20	35	54	66	77	85	92	97	100	29
Gobernanza	21	47	68	79	85	88	92	95	97	100	44
Gestión del Conocimiento	14	30	49	60	67	73	80	87	93	100	31
TOTAL	16	35	53	65	75	83	88	93	97	100	38.4

Fuente: Documento "Avance plan nacional de seguridad vial 2022-2031 corte a diciembre de 2024"

Conforme a lo evidenciado en el informe “Plan nacional de seguridad vial 2022-2031 - corte a diciembre de 2024” se identificó que el avance del PNSV no ha cumplido las metas establecidas en el mismo para el año 2024, en ninguna de las acciones propuestas.

A continuación, se describen las acciones que fueron objeto de evaluación, con sus respectivos avances.

Tabla 16. Acciones seleccionadas para evaluación de la CGR a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV

No.	Entidad responsable	Área de acción	Acción	Cantidad de acciones a cargo de la entidad
1	Agencia Nacional de seguridad vial	Gobernanza	2.1.1 Identificar mecanismos para fortalecer la financiación de proyectos de seguridad vial en los territorios.	4
2			2.3.2 Formular estrategias para la inclusión de las comunidades en programas y proyectos de Seguridad Vial.	
3			**3.1.1 Generar conocimiento en materia del enfoque sistema seguro a actores privados, sociales y académicos.**	
4			3.1.2 Fortalecer la articulación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el Comité Empresarial de Seguridad Vial	
5		Gestión conocimiento	1.1.1 Definir el modelo nacional de gestión de conocimiento en seguridad vial.	6
6			1.1.2 Desarrollar el Programa nacional de investigación en seguridad vial.	
7			1.1.3 Fomentar la calidad de la información en seguridad vial.	
8			1.2.1 Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT).	
9			1.2.2 Articular el sector técnico-científico a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.	
10			1.2.3 Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial.	
11		Infraestructura segura	3.1.1 Definir los requisitos técnicos que deben cumplir los elementos utilizados para la demarcación horizontal de las vías.	1
Total de acciones				**11**

Fuente: elaborado por equipo auditor con base en información suministrada por la ANSV

En total, son 11 acciones seleccionadas, que están a cargo de la ANSV en las que se constató el estado de avance de cada una y las causales de incumplimiento de las metas establecidas, conforme a lo manifestado por la entidad.

Analizada la información suministrada por la ANSV mediante oficios 20251000031611 del 09 de abril de 2025, y 20251000045561 del 22 de mayo de 2025, se determinó que no se ha dado cumplimiento a las metas programadas en cuanto a las actividades que están en cabeza de la Agencia.

Lo anterior se evidencia en la siguiente tabla, donde se consigna una síntesis de las actividades realizadas, el porcentaje de avance logrado en cada actividad respecto de la meta programada y las razones que, según la ANSV, originan el incumplimiento de las metas proyectadas:

Tabla 17. Razones de incumplimiento de metas del PNSV a cargo de la ANSV.

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y % de cumplimiento	Razones de incumplimiento de las metas propuestas a cargo de la ANSV
Velocidades seguras	Agencia Nacional de Seguridad Vial	1.1.3 Evaluar y orientar la redefinición de límites de velocidad de acuerdo con las condiciones del entorno. Actividad 1: Levantamiento de la línea base en corredores priorizados - (40 %) – 2024 • El avance real reportado de esta actividad es del 10% y la meta establecida para esta actividad es del 40%	Para el cumplimiento de esta actividad la DIV realizó la estructuración técnica del proceso de consultoría necesario para el desarrollo de las evaluaciones de límites de velocidad que permitan definir la línea base requerida. Para ello, y con fundamento en el principio de planeación, fue necesario surtir todas las etapas y plazos del proceso contractual. Por lo tanto, es preciso señalar que dicho proceso de contratación fue adjudicado en marzo 2025 y los contratos se encuentran en perfeccionamiento. Con el desarrollo de dichos contratos se espera dar cumplimiento a la meta durante esta vigencia.
		1.3.2 Analizar el uso de tecnologías e innovaciones para la gestión de la velocidad en el país. Actividad 1: Análisis de experiencias internacionales del uso de la tecnología para la gestión de la velocidad - (50 %) - 2023 Actividad 2: Formulación de recomendaciones y alternativas para su aplicación en el territorio colombiano - (50 %) – 2024 • El avance real reportado de esta actividad es del 75% y la meta establecida para esta actividad es del 100%	Esta actividad presenta un avance parcial. Toda vez que, el documento ya se encuentra elaborado, en revisión y ajustes para su posterior diagramación y publicación en la página web de la entidad. Lo cual se espera culminar en el mes de abril de 2025.
Gobernanza		2.1.1 Identificar mecanismos para fortalecer la financiación de proyectos de seguridad vial en los territorios. Actividad 1: Identificación y descripción de modelos o mecanismos de financiación aplicados a proyectos de seguridad vial - (70 %) – 2023	Al respecto se informa que para superar el rezago frente a este indicador para la presente vigencia se encuentra en trámite un Contrato Interadministrativo con la Universidad Francisco José de Caldas que tendrá por objeto el desarrollo de “un modelo de lineamientos y mecanismos de financiación aplicables a proyectos de seguridad vial como guía para las entidades territoriales del país y organizar

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y % de cumplimiento	Razones de incumplimiento de las metas propuestas a cargo de la ANSV
		Actividad 2: Socialización de mecanismos de financiación - (30 %) – 2024 • El avance real reportado de esta actividad es del 0% y la meta establecida para esta actividad es del 100%	espacios de capacitación y foros regionales". Al respecto, debe tenerse en cuenta que tal como se señala en los Estudios de Oportunidad y Conveniencia del Contrato referido en la actualidad los presupuestos locales resultan insuficientes para atender las necesidades de los proyectos de Seguridad Vial, este factor de insuficiencia de recursos incide en el cumplimiento de las metas del Plan Nacional de Seguridad Vial, por lo tanto, la identificación modelos y mecanismos de financiación propenderá por el cumplimiento del PNSV, de manera integral.
		2.3.2 Formular estrategias para la inclusión de las comunidades en programas y proyectos de Seguridad Vial. Actividad 1: Estructuración de metodologías y lineamientos - (50 %) – 2023 Actividad 2: Publicación y socialización a entidades territoriales - (50 %) – 2024 • El avance real reportado de esta actividad es del 50% y la meta establecida para esta actividad es del 100%	La acción presenta un avance parcial, toda vez que ya se cuenta con el documento de Estrategias elaborado. Durante el primer trimestre del 2025 se realizó una consulta al interior de la DIV y se están realizando los ajustes finales para su diagramación y publicación en la pagina web de la entidad. La cual esta programada para el segundo trimestre de 2025.
		3.1.1 Generar conocimiento en materia del enfoque sistema seguro a actores privados, sociales y académicos. Actividad 1: Diseño del programa de asistencia técnica (contenidos) - (15 %) – 2023 Actividad 2: Definición de actores y plan de trabajo - (15 %) – 2023 Actividad 3: Implementación de la estrategia de asistencia técnica - (60 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2024 – 2030 • El avance real reportado de esta actividad es del 0% y la meta establecida para esta actividad es del 40%	Al respecto se informa que desde la Dirección de Coordinación Interinstitucional se han buscado materializar acciones concretas, sin embargo, se ha encontrado el desafío que el enfoque de sistema seguro según el plan nacional de seguridad es un concepto amplio. Para efectos de fortalecer las acciones concretas y se encuentran en estructuración los documentos de matriz de identificación de tipos de asistencias técnicas y el procedimiento para brindar asistencias técnicas, los cuales se encuentran en trámite de revisión y aprobación por parte de las áreas responsables y se prevé su adopción para el segundo semestre de la presente vigencia, una vez se encuentren aprobados y adoptados se reportarán en cumplimiento del PNSV. Asimismo, se debe tener en cuenta que en desarrollo del Contrato Interadministrativo que se celebrará con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas con el

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y % de cumplimiento	Razones de incumplimiento de las metas propuestas a cargo de la ANSV
			objeto de fortalecimiento de la gestión del control del tránsito y transporte se deberá asistir a los organismos de tránsito mediante el planteamiento de estrategias que incluyan planes específicos en cada región y que todos estos productos deben desarrollarse bajo el objeto del Enfoque Seguro, por lo tanto, la ejecución de dicho contrato contribuirá en el desarrollo de acciones de Gestión de Conocimiento.
		3.1.2 Fortalecer la articulación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el Comité Empresarial de Seguridad Vial. Actividad 1: Definición ruta de trabajo - (20 %) – 2022 Actividad 2: Seguimiento a los compromisos derivados de la ruta de trabajo y a los comités regionales - (80 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2023 – 2030 Actividad 2: Seguimiento a los compromisos derivados de la ruta de trabajo y a los comités regionales - (80 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2023 – 2030 • <u>El avance real reportado de esta actividad es del 0% y la meta establecida para esta actividad es del 40%</u>	Al respecto, se informa que desde el grupo de movilidad integral se han realizado acciones que permitan establecer articulaciones con el comité empresarial, para efectos de la formulación de acciones conjuntas hacia sus interesados, desde las capacidades y oferta de la ANSV, de los conductores empresarios. Sin embargo, este proceso requiere de tiempo y de un gran esfuerzo de coordinación, por lo tanto, actualmente se ha previsto la realización de una serie de sesiones con el comité empresarial de seguridad vial, en donde se definirá el diseño del plan de trabajo, que permitirá reportar un cumplimiento efectivo de la actividad referida.
Gestión de conocimiento		1.1.1 Definir el modelo nacional de gestión de conocimiento en seguridad vial. Actividad 1: Publicación del Sistema Nacional de Indicadores de Seguridad Vial - (25 %) – 2022 Actividad 2: Definición de necesidades y formulación de lineamientos, procesos y acciones para una efectiva gestión del conocimiento - (25 %) – 2023 Actividad 3: Implementación de los procesos y acciones definidas en la actividad 2 que sean competencia de la ANSV y acompañamiento a las entidades territoriales en su implementación - (25 %) – 2024	1.1.1 Definir el modelo nacional de gestión de conocimiento en seguridad vial Durante la vigencia 2024 se adelantaron acciones que aportan directamente al cumplimiento de esta actividad, en el marco de la implementación del Modelo Nacional de Gestión del Conocimiento en Seguridad Vial, formulado y publicado en 2023. Estas acciones han permitido fortalecer capacidades internas de la ANSV, avanzar en el proceso de articulación institucional y generar condiciones para el acompañamiento a entidades territoriales. Entre las acciones más relevantes se destacan: Identificación de actores clave del ecosistema de conocimiento en seguridad vial, incluyendo entidades del sector académico, público y privado, con capacidad para generar, transferir o usar conocimiento en torno al enfoque de Sistema Seguro para la gestión de la Seguridad Vial. Realización de

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y % de cumplimiento	Razones de incumplimiento de las metas propuestas a cargo de la ANSV
		• El avance real reportado de esta actividad es del 51% y la meta establecida para esta actividad es del 75%	Investigaciones, Evaluaciones y documentos técnicos los cuales aportan evidencia para la toma de decisiones, fortalecen la base de conocimiento institucional y retroalimentan la gestión de política.
		1.1.2 Desarrollar el Programa nacional de investigación en seguridad vial. Actividad 1: Definición del plan de trabajo de investigaciones (agenda, presupuestos y responsables) - (20 %) – 2023 Actividad 2: Implementación del plan de trabajo y divulgación de las investigaciones - (80 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2024 – 2031 • El avance real reportado de esta actividad es del 20% y la meta establecida para esta actividad es del 30%	1.1.2 Desarrollar el Programa nacional de investigación en seguridad vial Durante el año 2024, se estructuró y publicó el Programa Nacional de Investigación en Seguridad Vial – Versión 1, el cual se encuentra disponible en el micrositio del Observatorio. Dicho documento se complementa con su anexo - plan de trabajo que contiene el desarrollo del programa, el presupuesto estimado, los responsables, así como el cronograma de implementación a 2031. Este programa se complementa con las iniciativas e investigaciones que se desarrollan y se proyectos por el Observatorio en su plan de trabajo de investigaciones. A corte del 31 de diciembre de 2024, se considera cumplida la actividad 1. Sobre los informes de seguimiento, durante el 2024 se implementaron acciones, pero el informe anual se consolida y realiza una vez culmina la vigencia, por lo cual el informe de lo realizado durante la vigencia 2024 está en proceso de elaboración durante el año 2025. En este sentido, no se considera que a 31 de diciembre se encontrará incumplida la actividad.
		1.1.3 Fomentar la calidad de la información en seguridad vial. Hito 1: Certificación de calidad de las operaciones estadísticas a cargo de la ANSV. (40 %) – 2022 Hito 2: Actualización normativa del Informe policía de accidentes de tránsito (IPAT). (20 %) – 2023 Hito 3: Actualización tecnológica del Informe policía de accidentes de tránsito (IPAT). (20 %) – 2024 Hito 4: Instauración de un espacio de interinstitucional para el fomento de calidad de las fuentes de información primarias. (20 %) – 2024	ACCION 1.1.3 Formulación del Programa Nacional de Investigación el cual está articulado con el Modelo Nacional de Gestión del Conocimiento. Este programa establece una agenda de investigación, líneas temáticas, cronograma de ejecución y actores responsables con un horizonte a 2031. Sistema de Información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, mediante el desarrollo de portales y herramientas para la visualización, consulta y uso de información, orientados a facilitar la generación de conocimiento aplicado para la consulta de la ciudadanía, entre otras partes interesadas en el consumo de esta información a nivel nacional. De acuerdo con la respuesta a la observación, mediante oficio No. 20251000051921 del 06 de junio de 2025.

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y % de cumplimiento	Razones de incumplimiento de las metas propuestas a cargo de la ANSV
		• El avance real reportado de esta actividad es del 64% y la meta establecida para esta actividad es del 100%	Se aceptan las evidencias aportadas y se ajusta el avance real de la meta.
		1.2.3 Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial. Actividad 1: Documento de diagnóstico que incorpore la identificación de los procesos por optimizar - (10 %) – 2022 Actividad 2: Definición de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (20 %) – 2023 Actividad 3: Seguimiento a la implementación de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (70 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2024 – 2031 • El avance real reportado de esta actividad es del 30% y la meta establecida para esta actividad es del 40%	ACCION 1.2.3 En el marco del plan estratégico institucional, se han desarrollado los planes de gestión del conocimiento con los miembros de la red de observatorios territoriales. La finalidad de estos documentos es definir estrategias diferenciadas en el corto, mediano y largo plazo en los territorios en materia de gestión del conocimiento en seguridad vial. Los planes de gestión del conocimiento contienen: - El ciclo de la gestión del conocimiento y su definición - Nivel de madurez de cada entidad territorial - Contenido del plan local de seguridad vial (si aplica) en el área de acción del “gestión del conocimiento” - Las estrategias y actividades por implementar de acuerdo con los ejes del conocimiento y su horizonte temporal de ejecución. - Recomendaciones generales De acuerdo con la respuesta a la observación, mediante oficio No. 20251000051921 del 06 de junio de 2025. Se aceptan las evidencias aportadas y se ajusta el avance real de la meta.

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y % de cumplimiento	Razones de incumplimiento de las metas propuestas a cargo de la ANSV
Infraestructura Segura		3.1.1 Definir los requisitos técnicos que deben cumplir los elementos utilizados para la demarcación horizontal de las vías. Actividad 1: Elaboración del diagnóstico - (20 %) – 2022 Actividad 2: Análisis y selección de las alternativas de actuación - (30 %) – 2022 Actividad 3: Formulación de la alternativa seleccionada - (20 %) – 2023 Actividad 4: Aprobación de la alternativa seleccionada - (30 %) – 2023 El avance real reportado de esta actividad es del 20% y la meta establecida para esta actividad es del 100%	Para el cumplimiento de la acción y en el marco de la normativa vigente, durante el 2024 se estructuró el anteproyecto de "ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO “DESEMPEÑO DE PINTURAS, SU INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO PARA LA DEMARCACIÓN VIAL EN COLOMBIA", el cual se remitió al Departamento Nacional de Planeación (DNP). Durante el primer trimestre del 2025 se recibió respuesta del DNP (enero 2025) y se atendieron las recomendaciones realizadas. Por lo tanto se logró culminar la actividad 1. En cuanto a la actividad 2, se realizó en este trimestre el Análisis y selección de las alternativas de actuación y a la fecha se está desarrollando la formulación - correspondiente a la actividad 3. Conforme con el cronograma de trabajo se espera contar con la Actividad 4- Aprobación de la alternativa en el segundo trimestre del 2025.

Fuente: Elaborado por equipo auditor oficios 20251000031611 del 09 de abril de 2025, y 20251000045561 del 22 de mayo de 2025

La Agencia manifiesta que la ejecución del PNSV ha presentado algunas dificultades de tipo administrativo y mediante el “*Informe de seguimiento a las acciones del plan nacional de seguridad vial 2022-2031 – octubre 2023*”, indica que circunstancias relacionadas con la falta de personal idóneo, rotación de personal y dificultades en los procesos de contratación dentro de la entidad, son situaciones que han retrasado la ejecución de las acciones y por esta razón no se logró el avance deseado en meta, como es el caso de la acción 3.1.1 de Infraestructura segura, donde indican las dificultades ya expuestas.

Sin embargo, siendo la ANSV quien tiene a cargo la mayor cantidad de acciones a desarrollar dentro del PNSV (141 acciones), como organismo líder de la política de seguridad vial, las razones expuestas de falta de personal, rotación del personal o demoras en la celebración de contratos para dar cumplimiento a las acciones, no deberían ser causas de fondo, ya que dichas situaciones han sido reiterativas en los argumentos de la entidad para las distintas vigencias auditadas y por consiguiente debieron ser previstas como riesgos inherentes a su funcionamiento y procesos, para así adoptar mecanismos eficientes y eficaces en la prevención y mitigación de dichas situaciones. Los procesos de rotación de personal argumentados por la ANSV, son trabas administrativas que afectan el cumplimiento del fin misional de la entidad y de la Política de Seguridad Vial Nacional, para lo cual, la Ley le otorga a la ANSV la autonomía para poder solucionarlas y tomar las medidas que considere necesarias para que este no sea un obstáculo en el cumplimiento del PNSV.

CAUSA

Las situaciones descritas se originan en que la ANSV, no ha implementado mecanismos efectivos que le permitan eliminar las situaciones que según la entidad han incidido en el no cumplimiento de las metas a su cargo en el PNSV y que tienen relación con las debilidades en la celeridad y eficiencia de los procesos de contratación y la alta rotación de personal.

EFECTO:

Los retrasos en el avance de la ejecución de las acciones a cargo de la ANSV en el cumplimiento del PNSV, ocasiona que las políticas de seguridad vial, no se implementen en debida forma en las áreas de Infraestructura Segura, Gestión de conocimiento, Gobernanza y Velocidades seguras, lo que impacta necesariamente en el logro del objetivo principal del PNSV correspondiente a reducir hasta en un 50% la tasa de mortalidad y lesionados viales, mediante la disminución representativa de las cifras de siniestros viales en el país.

Teniendo en cuenta lo anteriormente descrito, se constituye el hallazgo como administrativo con presunta incidencia disciplinaria y se establece entonces incumplimiento de lo descrito en los artículos 3 y 9 de la ley 1702 2013, artículo 3 del decreto 1430 de 2022 y Artículo 1 del Decreto 787 del 21 de abril de 2015.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

Mediante radicado No. 20251000051921 del 06 de junio de 2025, la entidad da respuesta a la observación, manifestando lo siguiente:

“A continuación, se detallan las acciones emprendidas en relación con los planes señalados en los numerales mencionados en la observación por el equipo auditor, así:

> *Acción 3.1.1 - Generar conocimiento en materia del enfoque Sistema Seguro a actores privados, sociales y académicos.*

Esta acción forma parte del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), orientada a consolidar el enfoque “Sistema Seguro” como eje central de la política pública en seguridad vial. La acción incluye el diseño de un programa de asistencia técnica, la identificación de actores clave y la implementación de una estrategia de largo plazo para la transferencia de conocimiento.

Avances:

- *Durante las vigencias 2023 y 2024, se realizaron trabajos fundamentales de planeación y estructuración técnica.*

- *Actualmente, se encuentra en proceso avanzado la estructuración de un contrato*

interadministrativo con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, cuyo propósito es desarrollar una estrategia nacional de asistencia técnica basada en el enfoque "Sistema Seguro".

- *Este contrato, que se ejecutará a partir del segundo semestre de 2025, tiene como objetivo consolidar una oferta técnica y académica especializada, fortalecer el rol pedagógico de la ANSV y fomentar la creación de redes de conocimiento.*

A pesar de que al corte de diciembre de 2024 no se reportaron avances físicos cuantificables, es importante resaltar el significativo progreso en la planeación y gestión contractual, que son esenciales para el éxito del proyecto. Se anexa el documento de estudios previos del contrato.

- *Acción 3.1.2 - Fortalecer la articulación de la ANSV con el Comité Empresarial de Seguridad Vial (CESV)*

Esta acción tiene como objetivo consolidar la relación entre la ANSV y el CESV, en el marco de la implementación del enfoque Sistema Seguro desde el sector empresarial.

Avances:

- *Durante 2024, se llevaron a cabo diversas actividades en el marco del plan de trabajo con el CESV, las cuales no fueron reportadas oportunamente, pero cuentan con los soportes documentales correspondientes.*

- *En 2025, la articulación con el CESV continúa con fuerza, y se ha definido un nuevo plan de trabajo conjunto que abarca temas clave como el fortalecimiento de la cultura de seguridad vial en las empresas y la promoción de buenas prácticas en la gestión de flotas seguras.*

Se anexan el acta del primer comité CESV de 2025, el plan de trabajo acordado para 2025 y el informe de avance correspondiente al primer trimestre de 2025.

- *Acción 2.1.1 - Identificar mecanismos para fortalecer la financiación de proyectos de seguridad vial en los territorios.*

Esta acción busca dotar a las entidades territoriales de herramientas efectivas para acceder y gestionar recursos para proyectos de seguridad vial.
Avances:

- *En 2025, se inició un contrato interadministrativo con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, cuyo objetivo es desarrollar mecanismos de financiación aplicables a proyectos de seguridad vial en el país.*

- *El contrato se ejecuta en seis fases, con productos específicos orientados a la*

generación de conocimiento y fortalecimiento de capacidades locales.

- *Actualmente, se encuentra en desarrollo la fase 1: Planeación y Diagnóstico. Este contrato constituye una respuesta directa y concreta para cumplir con la meta establecida en el PNSV, y se espera que facilite la implementación de proyectos reales en los territorios. Se anexa copia del contrato suscrito y el plan de trabajo aprobado en la fase 1.*

- *Área de acción de vehículos seguros*

El desarrollo de las acciones establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) para el área de acción de Vehículos Seguros ha presentado retos principalmente en la implementación de requisitos de desempeño a través de las regulaciones expedidas por el Ministerio de Transporte (la cual abarca 35 acciones del plan); así como en la estructuración, desarrollo y expedición de las establecidas en este Plan en los tiempos previstos.

En primera instancia, la elaboración de los estudios técnicos o análisis de impacto normativo (AIN) requeridos para definir las condiciones de desempeño y la regulación de un sistema o componente vehicular, requiere de una serie de etapas, que, además de la experiencia específica técnica, económica y jurídicamente desarrollada dentro del Dirección de Infraestructura y Vehículos-DIV de la Agencia Nacional de Seguridad Vial-ANSV, implica un trabajo de aproximadamente dos años.

Es así como, en los últimos 6 años (proceso iniciado en 2018), se han adoptado mediante regulación técnica 7 requisitos internacionales de desempeño de seguridad vehicular: 2 para los componentes de motocicleta y 5 para vehículos de 4 o más ruedas.

Adicionalmente, dada la política de seguridad vehicular, la adopción por primera vez para el país de estos requisitos técnicos reglamentados por el Ministerio de Transporte-MT en el año 2022, han presentado inconvenientes para la aplicación por parte de los regulados, así como para la evaluación de su cumplimiento por parte de las entidades de control.

En particular, el sector automotor ha manifestado la necesidad de contar con mayor claridad en los requisitos técnicos y con plazos razonables para su implementación. A esto se suma que, en las conversaciones entre el gobierno nacional y la National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA de los Estados Unidos, no fue posible llegar a un acuerdo para la entrega de certificados de cumplimiento de las normas federales de seguridad de vehículos motorizados - FMVSS mediante el mecanismo Blue Ribbon, lo que ha generado obstáculos para la validación de los requisitos que deben cumplir los vehículos importados con estándares americanos. Para superar dicho obstáculo, el MT y la DIV adelantan la modificación de los siete reglamentos técnicos, con el objetivo de establecer de forma transitoria, la aplicación de los estándares FMVSS para los productos en proceso de certificación, garantizando así la continuidad de las operaciones del sector, la seguridad jurídica de los actores involucrados y el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el país. Razón por la cual ha sido necesario que la DIV desarrolle AIN simples

sobre las condiciones de desempeño reglamentadas para fundamentar los ajustes técnicos de dichos reglamentos. A la fecha se han elaborado y remitido al MT 6, 1 se encuentra en revisión de la Oficina Asesora Jurídica de la ANSV y el último se encuentra en elaboración. Adicionalmente, la Superintendencia de Comercio-SIC, entidad encargada de la vigilancia y el control, ha manifestado dificultades para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos, debido a limitaciones técnicas y procedimentales. Para superar esta situación, la DIV ha venido prestando apoyo técnico a través del desarrollo de manuales de procedimientos de verificación y guías para los usuarios; así como pruebas piloto conjuntas con representantes de la industria automotriz con el fin de unificar criterios entre la Superintendencia y los regulados en lo relacionado con las variables de control y los parámetros de aceptación y rechazo a emplear en el proceso de verificación previa.

Por todo lo anterior, el avance del indicador "Condiciones de desempeño de vehículos nuevos seguros diagnosticadas, evaluadas e implementadas" del PNSV al cierre de la vigencia 2024 presenta un atraso en 6 condiciones de desempeño, de las 15 planeadas para 2024, debido principalmente a las dificultades que se han presentado para su inspección vigilancia y control, así como los reparos de la industria para su cumplimento. Estos hechos han generado la necesidad de revaluar algunas disposiciones administrativas definidas en la regulación, lo cual ha generado que se concentre la atención en resolver estos aspectos, que finalmente interfieren para el desarrollo de los procesos regulatorios en curso e iniciar los pendientes.

La situación descrita ha ocasionado interferencias en el desarrollo de las demás acciones y actividades previstas en el PNSV, lo que no ha permito abordarlas de manera oportuna, por lo que se ha identificado la necesidad de reenfocar algunas actividades y redefinir periodos de finalización.

En consecuencia, como alternativa de solución y para lograr las metas del PNSV, se ha considerado que la definición de requisitos técnicos de Seguridad se debe realizar de manera integral por tipología vehicular (vehículos livianos, vehículos de transporte de pasajeros, vehículos de transporte de carga, motocicletas y otros vehículos seguros como bicicletas, vehículos de movilidad personal, entre otros) y no por sistemas y componentes como se venía realizando. Así, se ha propuesto que estos requisitos se agrupen en cuatro atributos (sistemas para prevenir siniestros viales, sistemas para alertar al conductor de la presencia de otros actores viales, sistemas de visibilidad del vehículo ante los demás actores viales y sistemas para mitigar las consecuencias a los ocupantes del vehículo y a otros actores viales involucrados en caso de siniestro) que permiten catalogar un tipo de vehículo como seguro.

La aplicación de este concepto en el PNSV optimizará su ejecución para reducir las 27 acciones pendientes por desarrollar a 5 acciones efectivas, lo que permitirá a su vez, simplificar los procesos de elaboración de Análisis de Impacto

Normativo y estructuración de regulación técnica a desarrollar por el Grupo Técnico de Vehículos de la ANSV.

Finalmente, se considera que este esquema de definición de requisitos propuestos permitirá proporcionar mayor claridad a la industria sobre las especificaciones de seguridad implementadas en el país, brindando así seguridad jurídica para el desarrollo de la industria y la aplicación de la política. Esta propuesta fue remitida a la Oficina Asesora de Planeación de la ANSV, como encargada del monitoreo del PNSV mediante el memorando 20253000004203, solicitud de modificación que a su vez se remito al Observatorio Nacional de Seguridad Vial bajo memorando 20251100015173 para ser incluido en el proceso de evaluación de los dos primeros años de implementación del PNSV y que actualmente se encuentra en proceso.

- *Área de acción de velocidades seguras*

Para el desarrollo de las acciones de esta área de acción y el cumplimiento del indicador de producto "Kilómetros evaluados respecto a los límites de velocidad" se resalta que, aunque a la fecha se registra un rezago en el cumplimiento de la meta debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- *Para el desarrollo de las evaluaciones de límites de velocidad fue necesario definir, en primera instancia, una Metodología para el Establecimiento de la Velocidad Límite en Vías Colombianas, la cual fue adoptada en el país en 2023 (Resolución 20233040025995 de 2023).*

- *Desde la DIV en 2024 se planeó y desarrolló el proceso precontractual para la contratación de una consultoría para la definición de límites de velocidad, aplicando la metodología adoptada. Dichos procesos se llevaron a cabo con éxito a través de los procesos IAP-010-2024 y IAP-012-2024 los cuales se encuentran próximos a iniciar ejecución. Con lo anterior se presenta el plan de acción y las gestiones realizadas por la dependencia a cargo del indicador para el cumplimiento de este.*

- *Área de acción de infraestructura segura*

Para el cumplimiento del indicador de "Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial" se han presentado retos en lograr un trabajo interinstitucional eficiente con las distintas entidades locales, lo cual impacta en la planificación y ejecución del programa, generando retrasos en los cronogramas previstos. Con el fin de fortalecer la cooperación entre diferentes entidades gubernamentales, para agilizar los procesos y resolver obstáculos administrativos que puedan retrasar la ejecución de los contratos, se han gestionado convenios interadministrativos con los diferentes entes territoriales con el fin de implementar programas tendientes a mejorar las condiciones de seguridad vial en los puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad priorizados en la red vial no concesionada y favorecer la mitigación de riesgos para proteger los actores viales más vulnerables. A la fecha se han suscrito los 50 convenios para el desarrollo de la estrategia denomina Obras por la Vida.

Adicionalmente, en el área de acción de Infraestructura Segura del PNSV, se han evidenciado los siguientes inconvenientes:

Inclusión de actividades en el Plan de Acción del PNSV, que no son competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el área de acción de infraestructura segura: Dentro de las acciones del PNSV asignadas a la ANSV, existen algunas actividades para las cuales la entidad carece de competencia de ejecución, con relación a la adopción por acto administrativo de lineamientos técnicos en materia de infraestructura. Lo anterior, debido a que la entidad reguladora del sector transporte es el Ministerio de Transporte y no la ANSV, y por tanto la competente normativamente para expedir dichos actos administrativos.

Inclusión de actividades en el Plan de Acción del PNSV, que no se requieren para el desarrollo integral de la acción: se presentan diversas acciones que cuentan con actividades que no se requieren para la correcta implementación de la acción. Lo anterior, dado que algunas acciones de infraestructura segura orientadas a la construcción de lineamientos técnicos que, incluyen como actividad la realización de una consulta pública. Sin embargo, en algunos casos no es necesario o requerido el desarrollo de dicha consulta ya que por su naturaleza no están sujetos a una adopción a través de acto administrativo.

Aspectos los cuales fueron puestos en consideración mediante memorando 20243000011353 solicitud de modificación que a su vez se remito al Observatorio Nacional de Seguridad Vial bajo memorando 20251100015173 para ser incluido en el proceso de evaluación de los dos primeros años de implementación del PNSV y que actualmente se encuentra proceso, con el fin de estudiar la posibilidad de realizar las modificaciones del Plan Nacional de Seguridad Vial a que haya lugar. No obstante, desde la DIV se vienen realizando las gestiones necesarias para el cumplimiento de las acciones.

Adicional a las dificultades descritas con antelación y como se ha indicado en los reportes de avance de las diferentes acciones del PNSV a cargo de la DIV, existían acciones que contaban con un retraso preexistente. Sin embargo, desde el área técnica se han definido los planes de acción respectivos para avanzar en el desarrollo de las actividades asociadas a cada acción, por lo que no se puede desconocer que en diferentes casos se cuentan con términos de ejecución especifica, como es el caso de los Análisis de Impacto Normativo-AIN, necesarios para la construcción de requisitos técnicos de elementos de infraestructura y vehículos seguros. Por lo tanto, para la elaboración de dichos AIN se debe cumplir con los plazos definidos en la normatividad vigente y aplicable, plazos los cuales no son susceptibles de modificación, razón por la cual no es viable acelerar el cumplimiento de las metas del PNSV.

Por lo anterior, se considera que dichas dificultades y retos deben ser tenidas en cuenta por el ente de control en el entendido que la ANSV ha buscado enforcarse en la solución de las dificultades, priorizando tareas y buscando soluciones efectivas para el cumplimiento de las metas del PNSV.

Finalmente, y de acuerdo con los artículos 9 y 10 de la Ley 1952 de 2019, para que una conducta sea disciplinariamente reprochable debe vulnerar el deber funcional sin justificación alguna y, además, a título de dolo o culpa, quedando proscrita toda forma de responsabilidad objetiva. En el presente caso, no se acredita la existencia de una acción u omisión contraria a los fines del servicio público ni una conducta negligente, imprudente o descuidada en la planeación o gestión por parte de los servidores responsables.

En este contexto, no existe mérito para derivar responsabilidad disciplinaria, toda vez que no se identifica una conducta reprochable, ni se configura daño o
afectación al interés general atribuible a una falta del deber funcional de los servidores públicos vinculados al proceso observado.

- *Sobre la acción y actividad 1.1.1 Definir el modelo nacional de gestión de conocimiento en seguridad vial.*

Actividad 3: Implementación de los procesos y acciones definidas en la actividad 2 que sean competencia de la ANSV y acompañamiento a las entidades territoriales en su implementación - (25 %) – 2024.
En el marco de la implementación del Modelo Nacional de Gestión del Conocimiento en Seguridad Vial, definido en diciembre de 2023, desde el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se han venido desarrollando acciones orientadas a la aplicación progresiva de los lineamientos establecidos en dicho modelo.
La Actividad 3 tiene como objetivo garantizar que las líneas estratégicas y metodológicas previamente definidas se traduzcan en acciones concretas en los niveles nacional y territorial, permitiendo así el fortalecimiento institucional en torno a la gestión del conocimiento.
Con el fin de Complementar las evidencias reportadas mediante los oficios 20251000031611 del 09 de abril de 2025, y 20251000045561 del 22 de mayo de 2025 y dar cuenta de la ejecución de las actividades, con esta comunicación se allegan como soportes los documentos correspondientes a los Planes de Gestión del Conocimiento y Planeaciones Estratégicas en el orden territorial que se han venido desarrollando desde el año 2023, y que apuntan al cumplimiento de las metas, atendido que tienen como propósito el desarrollo y ejecución de estrategias para mejorar la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial en los territorios. Estos planes han permitido establecer metodologías para la recopilación de información y su análisis estructurado, así como su divulgación. Todo lo anterior fortalece la implementación del Modelo Nacional de Gestión del Conocimiento y contribuye a la generación de capacidades institucionales en torno al enfoque de Sistema Seguro.

- *Sobre la acción y actividad 1.1.2 Desarrollar el Programa nacional de investigación en seguridad vial.*

Actividad 2: Implementación del plan de trabajo y divulgación de las investigaciones - (80 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2024 – 2031.
Desde la perspectiva del Informe de Seguimiento – Vigencia 2024.

En el marco de la ejecución del Programa Nacional de Investigación en Seguridad Vial, el Plan de Trabajo de Investigaciones y el informe de seguimiento correspondiente a la vigencia 2024, es importante precisar que su desarrollo se estructura en diversas fases, cada una de las cuales es esencial para garantizar la calidad y efectividad de las investigaciones, evaluaciones y documentos técnicos en materia de seguridad vial. Estas fases se diseñan y ejecutan conforme al principio de planificación, asegurando una implementación ordenada, coherente y alineada con el cumplimiento de las metas:
1. Fase de Elaboración del Plan de Trabajo
Se inició con la formulación del plan de trabajo de investigaciones a desarrollar durante la vigencia 2024, acción que fue publicada y cumplida en su totalidad. El referido Plan se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://ansv.gov.co/observatorio/publicaciones (se puede visualizar en la sección de estudios e informes, Plan de trabajo de investigaciones 2024 y Programa Nacional de Investigación en Seguridad Vial).

2. Fase de Revisión y Verificación
Durante esta fase, se procedió a revisar y verificar el cumplimiento en la estructuración y desarrollo de las investigaciones, evaluaciones y demás documentos técnicos de seguridad vial que fueron planeados para la vigencia. Esto se evidencia en el informe anual de seguimiento 2024, que se incluye como evidencia para los fines probatorios pertinentes.
3. Publicación de Documentos Técnicos
Posteriormente, se publicaron en el micrositio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial los documentos correspondientes a la vigencia 2024, los cuales se encuentran disponibles en el siguiente enlace: https://ansv.gov.co/observatorio/publicaciones (sección estudios e informes y sección evaluaciones) y que se incluyen como evidencia del informe anual de seguimiento 2024, bajo el nombre: Evidencias Plan, Investigaciones y Evaluaciones.

4. Socialización de Resultados
Esta etapa consiste en la socialización de los documentos publicados a los diferentes actores involucrados. Esta actividad se encuentra en ejecución durante la vigencia 2025conforme a lo proyectado, y como quiera que se trata de documentos elaborados en el año 2024, se encuentran en la fase de socialización para compartir el conocimiento y que los actores internos y/o externos puedan tomar decisiones en función de las investigaciones y evaluaciones compartidas. Se anexa la evidencia de las socializaciones ejecutadas a la fecha.

5. Consolidación de Evidencias
La consolidación se encuentra documentada y disponible en el informe anual de seguimiento 2024.

6. Documento técnico
Estas evidencias constituyen los productos que dan cuenta del cumplimiento de las metas establecidas para la vigencia 2024 y fueron incluidas en el informe de seguimiento con corte al 31 de diciembre de 2024, que se adjunta como evidencia a esta respuesta.
Conclusión

El informe de seguimiento para la vigencia 2024 parte desde su formulación hasta la ejecución de las actividades planificadas en el Programa Nacional de Investigación y el Plan de Trabajo de investigaciones. A través de un análisis exhaustivo de cada fase, se evidencia el monitoreo, cumplimiento de las metas, objetivos establecidos y documentos publicados. Este enfoque metodológico asegura el cumplimiento de este requerimiento en la vigencia.
Se señala que la implementación efectiva del plan de investigaciones se sustenta en un proceso integral que abarca tres fases fundamentales: planificación detallada, ejecución oportuna y monitoreo; y permiten constatar el cumplimiento de las fases antecedentemente descritas, las cuales se alinean con los objetivos estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial.

- *Acción 1.2.1. Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT).*

Es importante precisar que el avance acumulado de la Acción 1.2.1., con corte al cierre del año 2024, es del 30% y que dicho porcentaje no corresponde solo al avance esperado de la Actividad 2 (la cual inició en 2023), como se describe a continuación:
Actividad 1: "Diseño del modelo de operación de la Red de Observatorios Territoriales (ROT) -(10%)": Avance del 100% de esta actividad (10% del total de la Acción 1.2.1), para lo cual se incluye la evidencia respectiva que da cuenta del avance reportado correspondiente al Modelo de Operación de la ROT.
Actividad 2: "Seguimiento a la operación de la Red de Observatorios Territoriales - (90%, 10% cada informe anual de seguimiento) - 2023 – 2031": esta actividad inició en el año 2023 y por ello se cuenta con un avance acumulado del 20% al cierre de 2024, avance que se explica por la elaboración de dos (2) informes de seguimiento: uno del año 2023 (avance anual del 10%) y otro del año 2024 (avance anual del 10%). Se incluye la evidencia respectiva que da cuenta del avance reportado.

Así mismo, es pertinente mencionar que en la última columna de la matriz incluida en las páginas 22-23 del oficio de la CGR se incluyó el siguiente texto el cual se asoció con la Acción 1.2.1. (columna titulada: "Razones de incumplimiento de las metas propuestas a cargo de la ANSV"); sin embargo, es del caso precisar que el texto referido guarda relación con la Acción 1.2.2 del Área de Acción 8 del PNSV y hace referencia a los avances frente al cumplimiento de las actividades antes que al incumplimiento de las mismas:

ACCION 1.2.1 Recopilación y análisis de investigaciones desarrolladas por el sector académico, relacionadas con las áreas del Sistema Seguro y la siniestralidad vial en Colombia. Esta acción ha permitido construir un inventario actualizado de estudios e instituciones académicas con capacidad investigativa en seguridad vial y fortalece el relacionamiento de la Agencia con este sector de la población para el desarrollo y gestión del conocimiento."

- *Acción 1.2.2. Articular el sector técnico científico a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.*

Es importante señalar que el avance acumulado de la Acción 1.2.2., con corte al cierre del año 2024, es del 30%, porcentaje que responde a los siguientes avances:
Actividad 1: "Diseño del modelo de articulación de la ROT con los actores técnico – científico - (10%) – 2022": Avance del 100% de esta actividad (10% del total de la Acción 1.2.2), para lo cual se incluye la evidencia respectiva que da cuenta del avance reportado, correspondiente al diseño del modelo de articulación de la ROT con los actores técnico – científico.
Actividad 2: "Identificación de los actores técnico-científico y recopilación de investigaciones en materia de seguridad vial con que cuenta el país - (10%) – 2023": se cuenta con un avance del 100% (10% adicional del total de la Acción 1.2.2), avance que se explica por la identificación de los actores técnico-científico y recopilación de investigaciones en materia de seguridad vial con que cuenta el país. Se incluye la evidencia respectiva que da cuenta del avance reportado.
Actividad 3: "Implementación del plan de trabajo anual - (80 %; 10% cada informe anual de seguimiento) - 2024 – 2031": avance del 10% en 2024, que se explica por un reporte de seguimiento al Modelo de Articulación con el Sector Técnico Científico - ROT. Se incluye la evidencia respectiva que da cuenta del avance reportado.

Acción 1.2.3. Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial.

Al punto hay que aclarar, que el avance acumulado de la Acción 1.2.3., con corte al cierre del año 2024, es del 30%, porcentaje que responde a los siguientes avances:
Actividad 1: "Documento de diagnóstico que incorpore la identificación de los procesos por optimizar - (10 %) – 2022": Avance del 100% de esta actividad (10% del total de la Acción 1.2.3), para lo cual se incluye la evidencia respectiva que da cuenta del avance reportado, correspondiente al documento de diagnóstico que incorpore la identificación de los procesos por optimizar.

Actividad 2: "Definición de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (20 %) – 2023": Avance del 100% de esta actividad (20% adicional del total de la Acción 1.2.3), que se explica por la elaboración, con corte a diciembre de 2024, de 43 documentos de la planeación y gestión del conocimiento para 41 entidades territoriales en el marco de la ROT, que corresponden a 13 Planes de Gestión del Conocimiento y a 30 Planeaciones Estratégicas (las ciudades de Manizales y Cali cuentan con los dos instrumentos). Cabe señalar que estos documentos se han elaborado en el marco del Plan Estratégico Institucional y permiten establecer acciones orientadas a la gestión de datos, información y conocimiento en materia de siniestralidad y seguridad vial desde los territorios.
En relación con los Planes de Gestión del Conocimiento, su finalidad es la de definir estrategias diferenciadas en el corto, mediano y largo plazo en los territorios en materia de gestión del conocimiento en seguridad vial. Los planes de gestión del conocimiento contienen:

- *El ciclo de la gestión del conocimiento y su definición.*

- *Nivel de madurez de cada entidad territorial.*
- *Contenido del Plan Local de Seguridad Vial (si aplica) en el área de acción de Gestión del Conocimiento.*
- *Las estrategias y actividades por implementar de acuerdo con los ejes del conocimiento y su horizonte temporal de ejecución.*
- *Recomendaciones generales.*

Con respecto a las planeaciones estratégicas, estos documentos parten de un análisis de las condiciones actuales de desarrollo en perspectiva de diagnóstico, para luego definir el establecimiento de una plataforma estratégica que orienta el norte estratégico de los grupos de trabajo alrededor de la seguridad vial en los territorios, las estrategias que permitirán materializar el logro de la visión planteada y unos elementos de detalle con el propósito de concretar en acciones para cerrar la brecha entre las condiciones actuales y el futuro deseado.

- *Actividad 3: "Seguimiento a la implementación de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (70 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2024 – 2031":*

Avance del 0% al cierre de 2024 en esta actividad, toda vez que los instrumentos de planeación correspondientes a los Planes de Gestión del Conocimiento y las Planeaciones Estratégicas se adelantaron durante los años 2023 y principalmente a lo largo del año 2024. En tal sentido, el seguimiento a la implementación de las acciones diferenciadas por entidad territorial frente sus procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información se adelantará en el año 2025 y se reportará a inicios del año 2026.
Finalmente, es pertinente señalar que, en el marco de las actividades de la gestión y el seguimiento a las acciones adelantadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 se elaboran informes anuales de seguimiento asociados con el desarrollo de las actividades asociadas con el acompañamiento técnico brindado a los miembros de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT).
De acuerdo con lo anterior, con esta respuesta se allega el informe de seguimiento para la Implementación de la ROT en la vigencia 2024, en el que se presenta un balance y el seguimiento de la implementación de la Red en el marco de la cual se han implementado diferentes estrategias, acciones y líneas de trabajo, que corresponden a las siguientes categorías que guardan relación con las acciones y actividades previstas en el PNSV 2022-2031:

- *Implementación de la ROT: Contar con documentos técnicos, legales y financieros para el fortalecimiento de los equipos de trabajo en el territorio.*

- *Gestión de datos: Disponer de herramientas que permitan la recopilación y gestión de los datos de seguridad vial desde los territorios.*

- *Gestión de la información: Implementar estrategias organizacionales y técnicas para el*

análisis de la información y la gestión del conocimiento desde los territorios.

- *Difusión del conocimiento: Fortalecimiento de las capacidades técnicas de los equipos de trabajo de los miembros de la Red de Observatorios Territoriales en política pública, mediante la difusión del conocimiento en materia de seguridad vial.*

- *Acción 1.1.3 Fomentar la calidad de la información en seguridad vial*

El desarrollo reportado por parte de la ANSV en desarrollo de esta acción es del 63%, resultado asociado al cumplimiento de dos de las cuatro actividades previstas al cierre de 2024, como sigue:

- *Certificación de la operación estadística, la cual se cumplió en un 100%, para el tercer trimestre de 2023.*

- *Conformación de mesa interinstitucional, alcanzó el 100% para el tercer trimestre de 2024*

También contribuye al avance reportado, un 3% que corresponde al desarrollo inicial de las etapas de planeación y aprestamiento del proceso para llevar a cabo la actualización normativa y tecnológica del IPAT.
En efecto, mediante la aproximación a tres grupos diferentes de actores, se logró identificar la necesidad del trabajo multinivel en la administración pública y se estableció la necesidad de abordar las implicaciones de desarrollar el enfoque de Sistema Seguro, vinculado al tipo de información que prevé actualmente el IPAT.
En este sentido, se considera necesario reiterar la importancia de las acciones de coordinación que involucran a entidades y organismos corresponsables de la seguridad vial tanto al interior del sector transporte, como externos a este, en los niveles nacional y territorial con el fin de avanzar en esta meta del PNSV 2022-2031.
En primer lugar, es necesario hacer referencia a la complementariedad identificada en la competencia del ONSV, como referente técnico para asegurar la calidad de información que debe proveer el nuevo IPAT y la competencia de la Dirección de Coordinación, vinculada a garantizar una alta convocatoria y

participación efectiva en los diferentes espacios de deliberación y concertación que se desarrollen a nivel nacional y territorial, con actores vinculados tanto al sector público como privado.
De otra parte, las diferentes visiones al interior de la ANSV, desde el enfoque de Sistema Seguro, marcan la pauta para un abordaje integral que, desde la información y la calidad del dato primario, se espera brinde el IPAT, a fin de potenciar la toma de decisiones que determinan su corresponsabilidad frente a las decisiones que impactan la seguridad vial.
De igual manera, además de las reuniones e insumos proyectados por las direcciones técnicas de la ANSV, también se ha iniciado un proceso de coordinación con la Oficina Asesora Jurídica de la ANSV, a fin de identificar el alcance propuesto en la Agenda regulatoria del Min Transporte. (Ver Anexo reuniones ANSV)
Un segundo nivel de participación es el correspondiente a la Mesa Técnica Nacional Asesora para el Análisis de Información de Seguridad Vial1, la cual, si bien se ha

mencionado en respuestas a otros comunicados a la CGR, se reitera en la presente respuesta, atendida su importancia técnica y el alcance del trabajo realizado.
En efecto, esta instancia de alto nivel técnico, ha sido el escenario en el cual entidades del orden nacional, usuarias de información y generadoras de información requerida para mejorar el alcance y calidad de los datos que recauda el IPAT, han compartido el interés con representantes del sector privado y territorial a fin de integrar su conocimiento y expertís con el fin de lograr unir sus visiones en torno al fin último de la actualización del IPAT: la necesidad de contar con información confiable, oportuna y pertinente que posibilite un efecto multiplicador en cadena, con impacto positivo en la toma de decisiones de los diferentes sectores administrativos corresponsables en la seguridad vial, a través de la identificación inicial de cambios en los registros requeridos para adecuar el IPAT a las condiciones y requerimientos actuales y prever futuros cambios en la movilidad segura. El Anexo Mesa de datos, permite identificar algunas de las propuestas que se han formulado en este escenario de participación.

Finalmente, como parte de los insumos a considerar para el desarrollo del proceso de actualización, se llevó a cabo una aproximación, a través de la Red de Observatorios Territoriales, con organismos de Tránsito, los cuales identificaron limitaciones respecto a la operatividad del IPAT, aspecto que determina la necesidad de profundizar en el análisis de los procesos que deben optimizarse a nivel territorial para garantizar la celeridad y calidad de los registros de información en tiempo real, y la ineludible responsabilidad de tecnificar e introducir nuevas tecnologías que mejoren la interoperabilidad de Sistemas de Información entre entidades del orden nacional y los diferentes niveles de gobierno. (ver Anexos ROT).
Por otro lado es pertinente aclarar respecto de la causa del retraso identificada por la CGR, que si bien inicialmente se presentaron dificultades de carácter institucional, las cuales fueron mencionadas en su momento, estas se superaron en virtud a la capacidad de coordinación de la ANSV a través de sus diferentes instancias de coordinación en el orden nacional y territorial, las cuales han logrado convocar a diferentes sectores y niveles de la administración pública en torno al objetivo de mejorar la información como fundamento para la toma de decisiones en materia de gestión, por parte de los involucrados.
Como resultado del proceso llevado hasta el momento, se ha definido la necesidad de llevar a cabo un análisis integral y funcional que garantice, además de la calidad técnica de la información que genera el IPAT, la optimización de los procesos administrativos, presupuestales y funcionales que soportan su trazabilidad y uso con diferentes fines.
De esta manera, se trabaja en la estructuración de un proceso que evalúe las implicaciones económicas, jurídicas, institucionales y operacionales de la actualización del IPAT, además de la propuesta normativa, que debe no sólo reconocer estos elementos sino también convocar a un consenso en torno a las necesidades y participación de diferentes sectores para garantizar la sostenibilidad del nuevo instrumento.

ANALISIS DE LA RESPUESTA

Mediante oficio No. 20251000051921 del 06 de junio de 2025 la entidad dio respuesta a lo observado.

Analizado el contenido de la respuesta se establece que la ANSV, ha realizado gestiones encaminadas a dar cumplimiento a cuatro de las acciones del PNSV evaluadas, aportando evidencias que lo demuestran.

Sin embargo, de 11 acciones que fueron objeto de la observación, la entidad no se pronunció para las siguientes 7 acciones:

- Gobernanza. 2.1.1 Identificar mecanismos para fortalecer la financiación de proyectos de seguridad vial en los territorios, 2.3.2 Formular estrategias para la inclusión de las comunidades en programas y proyectos de Seguridad Vial, 3.1.1 Generar conocimiento en materia del enfoque sistema seguro a actores privados, sociales y académicos, 3.1.2 Fortalecer la articulación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el Comité Empresarial de Seguridad Vial.

- Gestión de conocimiento. 1.1.1 Definir el modelo nacional de gestión de conocimiento en seguridad vial, 1.1.2 Desarrollar el Programa nacional de investigación en seguridad vial.

- Infraestructura segura. 3.1.1 Definir los requisitos técnicos que deben cumplir los elementos utilizados para la demarcación horizontal de las vías.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, se pronunció únicamente respecto a 4 acciones, que se describen a continuación:

- Acción 1.2.1. Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) con corte al cierre del año 2024; reporta un avance real del 30% en ejecución conforme a las evidencias aportadas en la respuesta de la observación, lo que estaría acorde al avance proyectado en meta.

- Acción 1.2.2. Articular el sector técnico científico a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial con corte al cierre del año 2024; reporta un avance real del 30% en ejecución conforme a las evidencias aportadas en la respuesta de la observación, lo que estaría acorde al avance proyectado en meta.

- Acción 1.2.3. Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial, a cierre del año 2024 se reporta un avance del 30% y el avance establecido en meta es del 40%.

- Acción 1.1.3 Fomentar la calidad de la información en seguridad vial, a cierre del año 2024 se reporta un avance del 63% y el avance establecido en meta es del 100%.

De acuerdo con lo informado por la Agencia, las situaciones descritas en el hallazgo son de conocimiento de la entidad, aportó evidencia respecto del avance en el cumplimiento de las acciones referentes a las áreas de acción de Gestión de conocimiento (4 de las 11 acciones

observadas) y dado que la CGR acepta los argumentos expuestos por la ANSV, frente a las cuatro acciones mencionadas, lo observado se ajusta, retirando lo concerniente a las acciones 1.2.1 Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial y acción 1.2.2 Articular el sector técnico-científico a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial debido a que el avance corresponde a lo programado; y ajustando lo correspondiente a las acciones 1.1.3 Fomentar la calidad de la información en seguridad vial y acción 1.2.3 Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial, en relación con el avance finalmente soportado. Por lo demás, el hallazgo se mantiene con las incidencias comunicadas, Administrativo con presunta incidencia disciplinaria.

HALLAZGO No. 04. CUMPLIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DEL PLAN DE ACCIÓN RELACIONADAS CON EL INDICADOR "ENTIDADES TERRITORIALES QUE CONFORMAN LA RED DE OBSERVATORIOS TERRITORIALES". Administrativo (a) con presunta incidencia Disciplinaria (D)[11]

RESUMEN

En la revisión del seguimiento al Plan de Acción de la ANSV, para las vigencias 2022, 2023 y 2024, en lo concerniente al Objetivo específico "1.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial", y vinculado con el Indicador "Entidades territoriales que conforman la Red de Observatorios Territoriales", se estableció que no todas las dependencias de la ANSV, que tienen que ver con este indicador, realizan reporte de seguimiento, presentación de evidencias y registro de la columna "AX Valor Ejecutado" (Reporte de Acciones PNVC –2024).

Adicionalmente para las acciones que hacen parte del objetivo específico enunciado se determinó que no se realizó una definición de indicadores, productos y servicios a conseguir, ni se presentan metas.

CRITERIOS Y FUENTES DE CRITERIO

Constitución Política de Colombia.

***ARTÍCULO 209**. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

Ley 489 de 1998 "Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del

[11] CGR Código APA: COH_5940_2025

artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones."

***ARTÍCULO 3.- Principios de la función administrativa**. La función administrativa se desarrollará conforme a los principios constitucionales, en particular los atinentes a la buena fe, igualdad, moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, publicidad, responsabilidad y transparencia. Los principios anteriores se aplicarán, igualmente, en la prestación de servicios públicos, en cuánto fueren compatibles con su naturaleza y régimen.*

Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

***Artículo 3°. Objeto**. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.*

***Artículo 5°. Definiciones**. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

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

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

***Campañas de Prevención Vial.** Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las*

que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

***Artículo 9°. Funciones**. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones*

1.De planificación

1.1. *Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.*

1.2. *Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.*

1.3. *Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.*

1.4. *Coordinar y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.*

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

1.6. *Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.*

1.7. *Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que, sobre el tema de la seguridad del transporte, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad en vías férreas y fluviales para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.*

Decreto 787 del 21 de abril de 2015. Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.

***ARTÍCULO 6°.** Funciones de la Oficina Asesora de Planeación. Son funciones de la Oficina Asesora de Planeación, las siguientes:*

(…)

5. Establecer, conjuntamente con las dependencias de la Agencia, los índices y los indicadores necesarios para garantizar un adecuado control de gestión a los planes y

actividades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022-2031 Aprobado mediante Decreto 1430 del 29 de julio de 2022.

Documento Técnico de Soporte del Decreto 1430 de 2022. Plan de

Acción (Versión 1.0)

Reporte de Acciones PNSV 2024. Documento emitido por la OAP, con corte a 31 de diciembre 2024.

Guía para la Gestión de Indicadores ANSV-PDE-GU-01 Versión 03. Agencia Nacional de seguridad Vial.2022-07-29

"7. DESARROLLO

1.1 *Generalidades: Para cumplir con su misión de mantenerse como máxima autoridad en la aplicación de la Política Pública de Seguridad Vial, la ANSV debe contar con herramientas que le permitan controlar y medir el comportamiento de los factores críticos que inciden en el logro de los objetivos que la Agencia se propone alcanzar a través de su gestión (…)*

(…) Para ello, los indicadores deben proporcionar información que permita comparar el Hacer con el Planear, es decir muestran el grado de cumplimiento de las metas o la ejecución de las actividades planeadas, el uso de los recursos empleados y el logro de los impactos esperados (Verificar), de manera tal que los lideres puedan influir en su comportamiento para incrementar las posibilidades de éxito de su gestión (Actuar) (…) (…) El seguimiento y la evaluación son herramientas de control que permiten comparar lo planeado con lo logrado, en diferentes niveles de profundidad (…)

***(…) ¿Qué es un indicador?** Es una expresión cualitativa o cuantitativa observable, que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad a través de la evolución de una variable o el establecimiento de una relación entre variables que, al ser comparada con períodos anteriores, productos similares para una meta o compromiso, permite evaluar el desempeño y su evolución en el tiempo (DNP, 2018).*

Funciones de un Indicador

Describir: aportar información sobre el estado real de una situación en un momento determinado de tiempo.
Valorar: permite comparar la información medida (actual) con una situación de referencia (una línea base o una situación deseada), permitiendo valorar si las acciones realizadas alcanzaron el objetivo deseado o lo están haciendo.

1.a.2 ***Características de un indicador**: La literatura existente nos ofrece varias características que un indicador debe tener para garantizar su calidad y su usabilidad para la toma de decisiones. A continuación, se listan las que se consideran más aplicables a la ANSV.*

· ***Pertinencia:** están enfocados en los procesos y servicios que ofrece la entidad.*

· ***Funcionalidad:*** *describen variables cuantificables (medibles) y describen los cambios de estas variables en el tiempo (sensibles). Además, se puede generar en el momento en que se requiere, dependiendo del tipo de indicador y de la necesidad de su medición y difusión (operables).*

· ***Disponibilida****d: los datos básicos para su construcción o seguimiento son de fácil obtención y a un costo razonable.*

· ***Confiabilidad****: mide lo mismo en diferentes contextos y en diferentes momentos. Deben ser certeros y razonables y libres de sesgos estadísticos o personales.*

· ***Relevancia****: describen con exactitud el proceso u objetivo que se está evaluando y la información que brinda debe facilitar la toma de decisiones.*

· ***Claridad:*** *es de fácil entendimiento por todos los involucrados en su medición y manejo. Así como sus resultados de fácil interpretación.*

· ***Verificabilidad:*** *se puede comprobar mediante información confiable.*

· ***Independencia****: no están condicionados a factores externos de la ANSV (…)*

·

(…) Manejo de indicadores

(...) Validar los indicadores aplicando criterios técnicos

Para obtener una batería de indicadores balanceados que, además de cumplir con los requerimientos técnicos establecidos, se conviertan en una herramienta de información útil para los tomadores de decisiones, el proceso debe analizar los siguientes criterios.

Criterio de selección	Pregunta para tener en cuenta	Objetivo
Pertinencia	¿El indicador expresa que se quiere medir de forma clara y precisa?	Busca que el indicador permita describir la situación o fenómeno determinado, objeto de la acción.
Funcionalidad	¿El indicador se puede monitorear?	Verifica que el indicador sea medible, operable y sensible a los cambios registrados en la situación inicial.
Disponibilidad	¿La información del indicador está disponible?	Los indicadores deben ser construidos a partir de variables sobre las cuales exista información estadística de tal manera que puedan ser consultados cuando sea necesario.
Confiabilidad	¿De dónde provienen los datos?	Los datos deben ser medidos siempre bajo ciertos estándares y la información requerida debe poseer atributos de calidad estadística.
Utilidad	¿El indicador es relevante con lo que se quiere medir?	Que los resultados y análisis permitan tomar decisión.

(...) ***Recopilación de datos y establecimiento de las fuentes de información****.*

Para este ítem, ***es necesario identificar las fuentes de información confiables para las variables definidas previamente dentro de la relación formal del indicador, así mismo, establecer los procedimientos propicios para la producción o recolección y manejo de la información,*** *lo que lleva a determinar si la información se obtendrá de fuentes primarias o secundarias, a través de instituciones de recopilación de información estadística, información contable, encuestas o sondeos, etc. Igualmente, las fuentes de los datos pueden provenir de distintos registros de diferentes instituciones, estadísticas oficiales, o también de información primaria como encuestas realizadas por entes externos o información que se produzca al interior de la entidad. (Negrilla fuera del texto)*

Establecer las metas. Las metas deben ir en concordancia con los objetivos que se desean

conseguir, con el desarrollo del programa y los proyectos establecidos por la entidad. Asimismo, de la definición de las metas se desprenden los lineamientos para el monitoreo, medición y evaluación del progreso de la gestión, así como el desempeño administrativo de la misma (DAFP, 2018) *(…)" (Negrilla fuera del texto)*

Guía para la Gestión de Indicadores ANSV-PDE-GU-01 Versión 02. Agencia Nacional de seguridad Vial.2020-04-04

1. *OBJETIVO: Establecer los lineamientos generales para definir, diseñar y gestionar los indicadores de gestión en los procesos, planes y demás instrumentos estratégicos y operativos en el marco del Sistema Integrado de Gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y del Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG del DAFP; con el objeto de medir, evaluar y mejorar el comportamiento de la gestión de dichos instrumentos y así lograr el mejor desempeño en la gestión institucional (…)*

3. TÉRMINOS Y DEFINICIONES
Efecto: Mide los cambios resultantes en el bienestar de la población objeto de la intervención como consecuencia (directa o indirecta) de la entrega de los productos (…)
Indicador: Expresión cualitativa o cuantitativa observable, que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad a través de la evolución de una variable o el establecimiento de una relación entre variables, a partir de la cual se registra, procesa y presenta información relevante con el fin de medir el avance o retroceso en el logro de un determinado objetivo en un periodo de tiempo determinado (…)

Indicador Cualitativo: Entregan información asociada al juicio que se realiza una vez culminada la acción o la intervención (cuán bien o mal se alcanzó el resultado en términos de economía, eficiencia, calidad y eficacia).

Indicador Cuantitativo: Entrega información respecto al progreso en cumplimiento del objetivo de seguimiento a nivel de insumo, gestión, producto, resultado o impacto.

Calidad: Dimensión de indicadores que busca evaluar atributos de los productos y servicios que ofrece la entidad.

Meta: Valor esperado (objetivo) que espera alcanzar un indicador en un periodo específico.

Objetivo: Información clara que expresa una intención a través de una acción específica.

Programa: Conjunto de intervenciones homogéneas, reagrupadas para alcanzar objetivos globales. Está delimitado en cuanto al calendario y al presupuesto, y muy a menudo se encuentra bajo las orientaciones y la responsabilidad de un comité.

Proyecto: Operación no divisible, dirigida hacia el logro de objetivos puntuales, delimitada en cuanto al tiempo y al presupuesto dispuestos para su ejecución. Normalmente se encuentra bajo la responsabilidad de un solo operador.

Seguimiento: Proceso continuo en el tiempo que genera información sobre el progreso de una política, programa o proyecto.

Unidad de medida: Parte indivisible que sirve de referente para cuantificar la cantidad o tamaño de una variable.

Efectividad: Medida del impacto de la gestión tanto en el logro de los resultados planificados, como en el manejo de los recursos utilizados y disponibles.

Eficacia: Grado en el que se realizan las actividades planificadas y se alcanzan los resultados planificados.

Eficiencia: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados (…)

5. DESARROLLO

Los indicadores constituyen uno de los mecanismos que permiten controlar el comportamiento de los factores críticos para el logro de los objetivos de calidad y de procesos definidos e implementados en la entidad, con el fin de determinar y/o comparar la situación y las tendencias de los resultados alcanzados.

(…) En términos generales los indicadores permiten realizar una medida cuantitativa o la observancia cualitativa de cuán bien está funcionando el Sistema de Gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y sus procesos correspondientes, dando la voz de alerta sobre la existencia de un problema y permitiendo tomar medidas para solucionarlo, una vez se tenga claridad sobre las causas que lo generan. Por ello podemos decir que los indicadores generan información que aporta valor y no simplemente un dato.

(Subrayado fuera de texto)

En el marco del diseño e implementación del SIG en la ANSV y con el propósito de garantizar que la ejecución de los procesos y los productos generados por la Entidad, cumplan con los requisitos del Sistema de Gestión de Calidad y las especificaciones definidas, prevenir o controlar las posibles desviaciones que se pudieran presentar durante la ejecución de los procesos y aplicar las correcciones correspondientes cuando así se requiera, se establece que para el seguimiento de los Sistemas de Gestión, el seguimiento a proyectos y el desempeño de los procesos, se tendrán en cuenta la aplicación de herramientas de seguimiento y la formulación de indicadores.

1.1. *CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE UN INDICADOR*

Los indicadores deben tener unas características de calidad básica, que permitan la toma de decisiones, para lo cual un indicador debe ser:

- *Medible: Permite comparar la situación actual de una dimensión de estudio en el tiempo o respecto de patrones establecidos.*
- *Claro: Debe ser de fácil entendimiento por todos los involucrados en su medición y manejo. Así como sus resultados de fácil interpretación.*
- *Informativo: Permite la toma de decisiones acertadas de acuerdo con los resultados obtenidos.*
- *De fácil comprensión: La meta final debe ser crear un indicador que motive a la acción. Es difícil hacerlo cuando los participantes no entienden el significado de los indicadores seleccionados.*
- *Relevante: Los indicadores deben describir con exactitud el proceso u objetivo que estamos intentando evaluar.*
- *Verificable: Que se pueden comprobar mediante información confiable…*

- *Confiable: Deben medir lo mismo en diferentes contextos y en diferentes momentos. Deben ser certeros y razonables.*
- *Oportuno: Debe ser generado en el momento oportuno dependiendo del tipo de indicador y de la necesidad de su medición y difusión.*
- *Sensible: Deben ser capaz de identificar los cambios de las variables en el tiempo…*
- *Disponibilidad: Los datos básicos para la construcción del indicador deben ser de fácil obtención sin restricciones de ningún tipo."*

CONDICIÓN

La CGR, analizó la información suministrada por la Entidad, respecto al **Objetivo General 1**. "Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de política pública en seguridad vial", en lo relacionado con:

Objetivo específico 1.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial. Este objetivo cubre tres acciones:

Acción 1.2.1 Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT).

Acción 1.2.2 Articular el sector técnico-científico a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.

Acción 1.2.3 Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial.

La siguiente tabla muestra lo relacionado con las acciones antes enunciadas.

Tabla 18. Objetivo específico 1.2 – acciones y actividades.

Acción	Descripción de la acción	Actividades principales de la acción
1.2.1 Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT).	Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales (ROT) como instancia que articulará la recopilación, análisis y difusión de datos y conocimiento que se genere en materia de siniestralidad vial a nivel territorial, teniendo al ONSV como nodo central de la ROT.	Actividad 1: Diseño del modelo de operación de la Red de Observatorios Territoriales (ROT) - (10%) - Actividad 2: Seguimiento a la operación de la Red de Observatorios Territoriales - (90%, 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2023 - 2031

Acción	Descripción de la acción	Actividades principales de la acción
1.2.2 Articular el sector técnico-científico a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.	La ANSV generará instancias de articulación y mesas de trabajo entre los actores públicos y privados que intervienen en la producción, promoción, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y técnicos y los miembros de la ROT para definir acciones conjuntas encaminadas a la generación de conocimiento e identificará y consolidará las investigaciones existentes en materia de seguridad vial con las que cuenta el país.	Actividad 1: Diseño del modelo de articulación de la ROT con los actores técnico - científico - (10%) - 2022 Actividad 2: Identificación de los actores técnico-científico y recopilación de investigaciones en materia de seguridad vial con que cuenta el país - (10%) - 2023 Actividad 3: Implementación del plan de trabajo anual - (80 %; 10% cada informe anual de seguimiento) - 2024 - 2031
1.2.3 Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial.	La ANSV identificará los aspectos que son susceptibles de optimizar en el proceso de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información. Una vez identificados, realizará desde el nodo central (ONSV) la socialización con los actores involucrados de los procesos que se identificaron como susceptibles de optimización. Finalmente, definirá la estrategia para la optimización de los procesos acordados con los actores de la seguridad vial.	Actividad 1: Documento de diagnóstico que incorpore la identificación de los procesos por optimizar - (10 %) - 2022 Actividad 2: Definición de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (20 %) - 2023 Actividad 3: Seguimiento a la implementación de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (70 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2024 - 2031

Fuente: Plan Nacional de Seguridad Vial –02022-2031

En el proceso de análisis se verificaron las siguientes variables en cada una de las actividades:

- Peso de la acción
- Año en el cual la actividad debe estar finalizada
- Producto o actividad
- El reporte del nivel de avance de las actividades
- La verificación de las evidencias
- El diligenciamiento de la columna AX “VALOR EJECUTADO” (Del Reporte de Acciones PNSV que permite individualizar los costos correspondientes de los funcionarios y contratistas asignados a realizar dichas actividades).

Se relacionan a continuación las actividades analizadas y que no cumplieron parcial o totalmente con las variables que hacen parte de las mismas:

Acción 1.2.1 Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT).

Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales (ROT) como instancia que articulará la recopilación, análisis y difusión de datos y conocimientos que se generen en materia de siniestralidad vial a nivel territorial, teniendo al ONSV como nodo central de la ROT.

> **Actividad 2: Seguimiento a la operación de la Red de Observatorios Territoriales - (90%, 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2023 – 2031**
> Peso de la acción: 90%
> Año en el cual la actividad debe estar finalizada 2031
> Producto: Informes anuales de seguimiento (10% cada uno). Se constató evidencia.

No se realizó diligenciamiento de la columna AX “VALOR EJECUTADO”, del Reporte de Acciones del PNSV que permite individualizar los costos correspondientes de los funcionarios y contratistas asignados a realizar dichas actividades.

Acción 1.2.2 Articular el sector técnico-científico a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.

La ANSV generará instancias de articulación y mesas de trabajo entre los actores públicos y privados que intervienen en la producción, promoción, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y técnicos y los miembros de la ROT para definir acciones conjuntas encaminadas a la generación de conocimiento e identificará y consolidará las investigaciones existentes en materia de seguridad vial con las que cuenta el país.

> **Actividad 2: Identificación de los actores técnico-científico y recopilación de investigaciones en materia de seguridad vial con que cuenta el país - (10%), 2023**.
> Peso de la acción: 10%
> Año en el cual la actividad debe estar finalizada 2023
> Producto: Directorio de actores del sector. Económico. Según el Reporte de acciones PNSV (2024) que se remite por parte de las áreas de la entidad, se presentó como evidencia el directorio de entidades.

La CGR estableció que, si bien es cierto, se dispone del directorio de entidades, en el ROT (Red de Observatorio Territoriales) solo se vinculó a la Universidad de Antioquia.

Al analizar el Reporte de Actividades que se rinde a la Oficina Asesora de Planeación por parte de las diferentes áreas de la ANSV que tienen que ver con la actividad, se determinó que en el mismo se consigna: “*se recibieron 12 respuestas, que reportaron un total de 197 investigaciones posiblemente vinculadas a las temáticas planteadas. (...)* Luego agregan *(...) Las universidades no han sido receptivas a las comunicaciones enviadas por*

el ONSV para la vinculación a la Red de Observatorios Territoriales. - El sector técnico-científico espera la transferencia de recursos u otorgamiento de contratos para el desarrollo de conocimiento en materia de seguridad vial. - Poca oferta de universidades con conocimientos en materia de seguridad vial. (.).

La Oficina Asesora de Planeación con respecto a lo antes indicado, consigna en el Reporte la siguiente nota: "*(...) se informa que se hizo el reporte mas no se observa la recopilación de investigaciones en materia de seguridad vial con que cuenta el país, Como se establece para esta actividad" (…).*

De otra parte, se determinó que en el reporte antes mencionado no se diligenció la columna AX *(...)".* La Dependencia responsable, señaló como respuesta a lo observado por la Oficina de planeación: "***No se diligencia la columna AX porque no es posible saber con certeza el monto de la inversión realizada, dado que esta actividad se ejecuta con el apoyo de un equipo de funcionarios y contratistas quienes también desarrollan otras actividades como parte del cumplimiento de sus funciones u obligaciones contractuales".***

Para la CGR la falta de diligenciamiento de la columna AX no permite individualizar los costos correspondientes de los funcionarios y contratistas asignados a realizar dichas actividades.

Finalmente es preciso señalar, sobre esta acción, que no se identificó una meta a cumplir, así como su temporalidad y requisitos de calidad de los productos.

> **Actividad 3: Implementación del plan de trabajo anual - (80 %; 10% cada informe anual de seguimiento) - 2024 - 2031**
> Peso de la acción: 80%
> Año en el cual la actividad debe estar finalizada 2031
> Producto: Informes anuales.

Las evidencias fueron reportadas en enero de 2025, sin embargo, la falta de diligenciamiento de la columna AX no permite individualizar los costos correspondientes de los funcionarios y contratistas asignados a realizar dichas actividades.

Sobre esta acción, no se identificó una meta a cumplir, ni requisitos de calidad de los productos.

1.2.3 Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial.

La ANSV identificará los aspectos que son susceptibles de optimizar en el proceso de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información. Una vez identificados, realizará desde el nodo central (ONSV) la socialización con los actores involucrados de los procesos que se identificaron como susceptibles de optimización. Finalmente, definirá

la estrategia para la optimización de los procesos acordados con los actores de la seguridad vial

Actividad 1: Documento de diagnóstico que incorpore la identificación de los procesos por optimizar - (10 %) - 2022
Peso de la acción: 10%
Año en el cual la actividad debe estar finalizada 2022
Producto: Documento de diagnóstico.

No se pudo constatar evidencia.

Según el Reporte de acciones PNSV (2024), no se diligencio la columna AX (…).

La falta de diligenciamiento de la columna AX no permite individualizar los costos correspondientes de los funcionarios y contratistas asignados a realizar dichas actividades.
Sobre esta acción, no se identificó una meta a cumplir, así como su temporalidad y requisitos de calidad de los productos

Actividad 2: Definición de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (20 %) - 2023
Peso de la acción: 20%
Año en el cual la actividad debe estar finalizada 2023
Producto: Estrategia Definida.

No se pudo constatar la evidencia.

Se considera importante mencionar que en el reporte de actividades la Oficina Asesora de Planeación (OAP) deja la siguiente constancia *"(…) Para la actividad # 2 se reporta 10% de avance para el cuarto trimestre de 2024. La actividad viene con un rezago desde la vigencia 2023. La actividad se entenderá como cumplida en el momento que se cuente con la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información, establecidos para esta actividad. (…)*

***(…) Observaciones frente al avance de la acción general**: No se diligencio la columna AX (…)"*

Para la CGR el no diligenciamiento de la columna AX, impide individualizar los costos correspondientes de los funcionarios y contratistas asignados a realizar dichas actividades.

Sobre esta acción, no se identificó una meta a cumplir, ni los requisitos de calidad de los productos.

Actividad 3: Seguimiento a la implementación de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (70 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2024 – 2031

Peso de la acción: 70%
Año en el cual la actividad debe estar finalizada 2031
Producto: Informe anual de seguimiento.

No se reportó el seguimiento ni las evidencias de esta actividad

En la siguiente tabla se consigna el resumen de lo establecido por la CGR, frente al cumplimiento de las variables que fueron objeto de evaluación las cuales corresponden a: presentación de reporte, presentación de evidencia y reporte de la columna AX.

Tabla 19. Relación de Actividades Evaluadas- situación de las variables presentación de reporte, presentación de evidencia y reporte de la columna AX

Acción	Actividades principales de la acción	Presenta reporte	Presenta evidencia	Reporte Columna AX
1.2.1 Consolidar y ampliar la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT).	Actividad 2: Seguimiento a la operación de la Red de Observatorios Territoriales - (90%, 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2023 – 2031	Si	Si	No
1.2.2 Articular el sector técnico-científico a la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial.	Actividad 2: Identificación de los actores técnico-científico y recopilación de investigaciones en materia de seguridad vial con que cuenta el país - (10%) - 2023	Si	Si	No
	Actividad 3: Implementación del plan de trabajo anual - (80 %; 10% cada informe anual de seguimiento) - 2024 - 2031	No	No	No
1.2.3 Optimizar los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial.	Actividad 1: Documento de diagnóstico que incorpore la identificación de los procesos por optimizar - (10 %) - 2022	Si	No	No
	Actividad 2: Definición de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (20 %) - 2023	Si	No	No

Acción	Actividades principales de la acción	Presenta reporte	Presenta evidencia	Reporte Columna AX
	Actividad 3: Seguimiento a la implementación de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (70 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) -2024 - 2031	No	No	No

Fuente: Tabla elaborada CGR con información suministrada por la Entidad

Adicionalmente, para las diferentes acciones evaluadas, se determinó que no se les realizó una definición de indicadores, no se presentan metas ni criterios de calidad de los productos y en el caso de las acciones que implican reportes de seguimiento, no incluyen criterios de calidad y de temporalidad de los productos a los que se les realiza el seguimiento, y los responsables del seguimiento no presentan oportunamente los avances trimestrales.

En conclusión, se pudo constar que, de las ocho acciones previstas en el objetivo específico Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial, tres no presentan reporte de seguimiento, cinco no presentan evidencias y en cuatro no se hace el registro de la columna AX – Valor Ejecutado, como se puede evidenciar en la siguiente tabla:

Tabla 20. Verificación de actividades

Actividad realizada	No
Presenta reporte	5
No presenta reporte	3
Presenta evidencia	4
No presenta evidencia	4
No presentan registro en la columna AX	5

Fuente: Tabla elaborada por el auditor con información reportada por la ANSV

La siguiente tabla resume las actividades para los cuales no se definió meta ni se determinó el Criterio de Calidad del Producto a Conseguir.

Tabla 21. Características del indicador: Meta y Criterio de Calidad Producto a conseguir:

Actividades principales de la acción	Meta	Criterio calidad producto a seguir
Actividad 2: Seguimiento a la operación de la Red de Observatorios Territoriales - (90%, 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2023 - 2031	No	No

Actividad 2: Identificación de los actores técnico-científico y recopilación de investigaciones en materia de seguridad vial con que cuenta el país - (10%) - 2023	No	No
Actividad 3: Implementación del plan de trabajo anual - (80 %; 10% cada informe anual de seguimiento) - 2024 - 2031	No	No
Actividad 1: Documento de diagnóstico que incorpore la identificación de los procesos por optimizar - (10 %) - 2022	No	No
Actividad 2: Definición de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (20 %) - 2023	No	No
Actividad 3: Seguimiento a la implementación de la estrategia de optimización de procesos de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información - (70 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) - 2024 - 2031	No	No

Fuente: Elaborado por el auditor con información entregada por la Entidad

CAUSA

- Baja gestión en el direccionamiento de las acciones conducentes a cumplir con el PNSV.
- Baja gestión de parte los responsables de las acciones del PNVC al presentar una baja ejecución.
- Deficiencia en el monitoreo, seguimiento y control.
- Ineficiencia de las definiciones de los centros de costos al no individualizar los valores ejecutados y su destinación a las diferentes acciones del PNSV.
- Ineficiencia en el proceso de reporte de las acciones que hacen parte del Plan de Acción
- No identificación de los aspectos que son susceptibles de optimizar en el proceso de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información.
- Los responsables de realizar las acciones previstas para cumplir el **Objetivo Específico 8.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial**, las están cumpliendo parcialmente de acuerdo con lo consignado en el Reporte de Acciones del ANSV.
- No verificación del cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial con relación a la gestión del Conocimiento, por debilidades en la definición de los diferentes tipos de indicadores.

EFECTO

- No cumplimiento de las acciones que hacen parte del Objetivo "*Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de política pública en seguridad vial, en el Objetivo*

específico 1.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial," vinculado con el Indicador "Entidades territoriales que conforman la Red de Observatorios Territoriales", que afecta el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial con relación a la gestión del Conocimiento por debilidades en la definición de diferentes tipos de indicadores.

- La no identificación de los aspectos que son susceptibles de optimizar en el proceso de recopilación, captura, análisis y difusión de los datos e información, en el mejoramiento de los procesos para la gestión del conocimiento en materia de seguridad vial, impide garantizar la calidad de los datos y por ende la información y conocimiento resultado de su uso.

- El realizar parcialmente las actividades del objetivo específico 8.1.2 afecta el cumplimiento del Objetivo 8. Gestión del Conocimiento y por ende el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vidal 2022 – 2031.

- El reporte parcial implica tener información incompleta para la toma de decisiones, afecta la utilidad y relevancia de estos indicadores.

- El reporte no oportuno de las actividades impide realizar eficazmente las acciones de seguimiento, monitoreo, control y toma de decisiones.

- La información de la columna **AX – Valor ejecutado**, del Reporte de Acciones del PNSV, al no ser diligenciada, no permite individualizar los costos de personal dedicado a la ejecución de estas actividades, dificultando identificar, monitorear y controlar la destinación eficiente de los recursos públicos.
- Con la información suministrada, no es posible verificar el real nivel de avance del PNSV.

Por lo antes expuesto, el hallazgo es de carácter Administrativo (A) con presunta incidencia Disciplinaria, (D), por inobservancia de las normas citadas como fuentes de criterios y criterios, entre otras, al no cumplir con los principios de Seguimiento y evaluación orientada a resultados y de Visión a largo plazo, previstos en el Documento técnico de soporte; Decreto 1430 de 2022; principios de Eficiencia y Eficacia contenidos en el Artículo 209 de la Constitución Política de Colombia y artículo 3 de la Ley 489 de 1998.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

En su respuesta con Radicado No. 20251000051921, de junio 06 de 2025, la ANSV hace referencia a la forma como se estableció el seguimiento del PNSV, tal como se presenta a continuación:

(…) el seguimiento del PNSV 2022-2031 está previsto en el artículo 3 del Decreto 1430 de

2022, en virtud del cual se aprobó dicho instrumento de planeación en materia de seguridad vial. En particular, la citada norma establece que el seguimiento del PNSV se adelantará con base en lo establecido en el documento técnico respectivo, en el que se precisa que el seguimiento a efectuar será de carácter estratégico, esto es, en función de los indicadores de resultado y de producto definidos, los cuales cuentan con sus respectivas fichas técnicas en las que se precisan los principales elementos de cada indicador.
Adicionalmente, reconociendo que la lógica de una gestión pública orientada a resultados y a la búsqueda de fortalecer la generación de valor público desde los diferentes eslabones de la cadena de valor público, se definió un Plan de Acción alrededor de cada una de las áreas del PNSV. En dicho Plan de Acción se previeron acciones y actividades asociadas que corresponden a pasos necesarios para contribuir al logro de los diferentes componentes del PNSV.
Las actividades asociadas a las acciones tienen incluidas de manera explícita su porcentaje de medición, productos y temporalidad como puede evidenciarse en las diferentes actividades relacionadas con las acciones del objetivo específico
1.2 del área de acción 8 sobre gestión del conocimiento del PNSV.
Es importante señalar que dichas acciones brindan elementos para un adecuado seguimiento, dando alcance y cumplimiento a los principios de eficacia y eficiencia de la función administrativa consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política y en el artículo 3 de la Ley 489 de 1998, por lo que no se ha considerado necesaria su transformación en indicadores, toda vez que su programación y seguimiento se hace en función de los temas priorizados en los planes de acción anuales de la dependencia, en este caso, del ONSV.
(…)

Con relación a los reportes de costos de las actividades, la ANSV indica*:*
(…)
Es pertinente señalar que el PNSV 2022-2031 no registra costos en la medida que se constituye en un instrumento que se formuló desde una lógica de gestión pública orientada a resultados, más no desde un enfoque de presupuestación y se operativiza a partir de los Planes Anuales de Adquisiciones (PAA). Derivado de lo anterior, la vinculación entre el PNSV y los respectivos planes de adquisiciones permiten establecer un costo aproximado de la inversión en las diferentes líneas del PNSV. (…)
(…)
Con respecto al costo de la actividad se reitera que este no se incluyó toda vez que el PNSV 2022-2031 no tiene una estructura de costos definida, conforme se explicó anteriormente.
(…)
(…) Respecto al valor ejecutado por actividad y en consistencia con lo informado anteriormente por la Oficina Asesora de Planeación, el seguimiento se realiza mediante reportes mensuales de avance que se cargan en la Plataforma Integrada de Inversión Pública (PIIP), herramienta del Departamento Nacional de Planeación (DNP) que permite a la Agencia hacer seguimiento a la gestión de los recursos de inversión y sus proyectos asociados, los cuales están alineados con las áreas de acción y los objetivos y metas del Plan Nacional de Seguridad Vial.

(…)

Sobre la definición de indicadores, la Entidad afirma*:*

(…) tanto la descripción de las acciones como la identificación de porcentajes de avance y la programación de metas asociadas con el año de cumplimiento de las actividades constituyen elementos de calidad y de orientación para adelantar un seguimiento a nivel de gestión que, por efectos de economía y flexibilidad no cuentan con indicadores específicos pero que, se reitera, cuenta con los elementos técnicos para facilitar su análisis y elaboración periódica de reportes. (…)
(…) Es importante señalar que dichas acciones brindan elementos para un adecuado seguimiento, dando alcance y cumplimiento a los principios de eficacia y eficiencia de la función administrativa consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política y en el artículo 3 de la Ley 489 de 1998, por lo que no se ha considerado necesaria su transformación en indicadores, toda vez que su programación y seguimiento se hace en función de los temas priorizados en los planes de acción anuales de la dependencia, en este caso, del ONSV. (…)

ANALISIS DE RESPUESTA

Seguimiento al PNSV

La CGR no evidenció que la ANSV en su respuesta haga referencia a lo establecido en la observación comunicada en lo concerniente al Objetivo específico “1.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial”, y vinculado con el Indicador “Entidades territoriales que conforman la Red de Observatorios Territoriales”, en la cual se indicaba que no todas las dependencias realizan los reportes y presentación de evidencias previstas en el **Reporte de Acciones PNSV (2024),** el cual es instrumento de la Oficina Asesora de Planeación, que tiene como objeto hacer el seguimiento a las acciones y actividades realizadas para el cumplimiento del Plan de Acción.

Reporte de los valores ejecutados

Con respecto al reporte sobre el valor ejecutado por actividad, la CGR observa que en primer lugar la ANSV hace referencia al no diligenciamiento de la variable AX VALOR EJECUTADO, del Reporte de Acciones PNSV, instrumento de la OAP. Sobre el reporte del valor ejecutado, aclaran que estos costos se operativizan a partir de los Planes Anuales de Adquisiciones – PAA y que el valor ejecutado por actividad, el seguimiento se realiza mediante los reportes mensuales de avance que se cargan en la Plataforma de Inversión Pública (PIIP). Sobre estas dos últimas afirmaciones la ANSV no entregó evidencia alguna.

La CGR considera que, al no registrar los costos de las actividades realizadas, no es posible contar con información individualizada de las inversiones realizadas en la ejecución del

PNSV.

Definición de indicadores

La CGR considera que, si bien es cierto se describen las acciones, se fija una fecha para su ejecución y porcentajes de avance, la ANSV no cuenta con indicadores específicos que permitan establecer criterios de calidad de los productos, lo cual dificulta establecer el avance de las acciones y su impacto en la ejecución del PNSV.

Por lo antes expuesto, se mantiene lo observado y se configura como hallazgo en los términos comunicados a la ANSV.

HALLAZGO No. 05. INCLUSIÓN DE VARIABLES PARA EL SEGUIMIENTO DE INDICADORES DEL PNSV, QUE INDIQUEN INVERSIONES Y EVALUACIONES COSTO BENEFICIO PARA LA TOMA DE DECISIONES. ADMINISTRATIVO CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA (A, D)[12] .

RESUMEN

En revisión del Plan de acción y seguimiento, así como de la Batería de Indicadores establecidos en los anexos 1 y 2 del PNSV, respectivamente, se evidencia que no se incluyeron variables que identifiquen el monto de los recursos destinados a la realización de las actividades ejecutadas, así como la definición del "peso" que cada una de estas actividades tiene en relación con el total de actividades que comprenden las distintas áreas de acción del Plan. Lo anterior, no permite realizar evaluaciones de costo – beneficio para la toma de decisiones informadas. Por otro lado, la Oficina Asesora de Planeación – OAP de la ANSV, contempla, como parte del reporte que deben rendir las áreas internas de la entidad, una variable relacionada con el valor de la ejecución de las actividades, sin embargo, esta presenta un bajo diligenciamiento por parte de la entidad.

FUENTES DE CRITERIO

Constitución Política de Colombia**.**

ARTÍCULO 209*. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

ARTÍCULO 267*. La vigilancia y el control fiscal son una función pública que ejercerá la Contraloría General de la República, la cual vigila la gestión fiscal de la administración y de los particulares o entidades que manejen fondos o bienes públicos, en todos los niveles*

[12] CGR Código APA: COH_6151_2025

administrativos y respecto de todo tipo de recursos públicos. La ley reglamentará el ejercicio de las competencias entre contralorías, en observancia de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad. El control ejercido por la Contraloría General de la República será preferente en los términos que defina la ley.

Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

***Artículo 3**°. Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.*

***Artículo 5**°. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

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

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

***Campañas de Prevención Vial.** Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.*

***Artículo 11**. Órganos de Dirección y Administración. La Dirección y Administración de la ANSV estará a cargo del Consejo Directivo y del Director General, quien será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República y quien actuará como representante legal.*

***Artículo 12**. Integración del Consejo Directivo. El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:*
Consejo Directivo.
1. El Secretario General de la Presidencia de la República, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Transporte, o su delegado.
3. El Ministro de Salud, o su delegado.
4. El Ministro de Educación, o su delegado.
5. El Viceministro de Transporte.
6. El Director de Planeación Nacional.
7. El Director de la Policía de Tránsito y Transporte.
8. Un Gobernador.
9. Un Alcalde

Decreto 787 del 21 de abril de 2015. Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 3°. Funciones del Consejo Directivo. Son funciones del Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las siguientes:

1. Formular, a iniciativa del Director General de la Agencia, la política general de la Entidad, los planes y programas que conforme a la Ley Orgánica de Planeación y a la Ley Orgánica del Presupuesto deben proponerse para su incorporación a los planes sectoriales y a través de estos, al Plan Nacional de Desarrollo.
2. Formular, a propuesta del Director General de la Agencia, la política de mejoramiento continuo de la entidad, así como los programas orientados a garantizar el desarrollo administrativo.
3. Aprobar el plan estratégico de la Agencia y velar por su cumplimiento.
4. Impartir las directrices para el cumplimiento de la política de seguridad vial en todo el país.
5. Someter a aprobación del Gobierno nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial, sus actualizaciones o modificaciones, aprobar las estrategias necesarias para su ejecución y velar por su cumplimiento.
6. Formular, para su adopción por los Ministerios de Educación y de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial y aprobar los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.
7. Conocer de las evaluaciones semestrales de ejecución presentadas por la administración de la entidad.
8. Aprobar el reglamento de operación del Fondo Nacional de Seguridad Vial.
9. Fijar la política de inversión de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial.

10. Crear Comisiones Interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial y fijar el periodo de tiempo en el que trabajarán.
11. Aprobar el proyecto de presupuesto anual de la Agencia y sus modificaciones.
12. Proponer al Gobierno nacional las modificaciones a la estructura orgánica de la Agencia que considere pertinentes, y adoptar los estatutos internos de la entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca de conformidad con la ley.
13. Las demás que les señalen la ley y los estatutos internos.

***ARTÍCULO 6**°. Funciones de la Oficina Asesora de Planeación. Son funciones de la Oficina Asesora de Planeación, las siguientes:*
(…)
2.-Dirigir, administrar y promover el desarrollo, implementación y sostenibilidad del Sistema Integrado de Planeación y Gestión de la Agencia.
(…)
5.-Establecer, conjuntamente con las dependencias de la Agencia, los índices y los indicadores necesarios para garantizar un adecuado control de gestión a los planes y actividades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
(…)
10.-Coordinar el proceso de planeación estratégica institucional acorde con procesos establecidos y políticas públicas sectoriales y realizar el seguimiento y evaluación a su ejecución.
11.-Estructurar los informes relacionados con los avances y resultados de la estrategia institucional, los planes, programas y proyectos, de acuerdo con requerimientos y normas vigentes.

***Plan Nacional de Seguridad Vial** – PNSV 2022-2031 Aprobado mediante Decreto 1430 del 29 de julio de 2022.*

- *Documento Técnico de Soporte del Decreto 1430 de 2022.*
- *Plan de Acción (Versión 1.0**)***

Guía para la Gestión de Indicadores ANSV-PDE-GU-01 Versión 02. Agencia Nacional de seguridad Vial.2020-04-04

1. OBJETIVO: Establecer los lineamientos generales para definir, diseñar y gestionar los indicadores de gestión en los procesos, planes y demás instrumentos estratégicos y operativos en el marco del Sistema Integrado de Gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y del Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG del DAFP; con el objeto de medir, evaluar y mejorar el comportamiento de la gestión de dichos instrumentos y así lograr el mejor desempeño en la gestión institucional (…)

3. TÉRMINOS Y DEFINICIONES
Efecto: Mide los cambios resultantes en el bienestar de la población objeto de la intervención como consecuencia (directa o indirecta) de la entrega de los productos (…)

Indicador: Expresión cualitativa o cuantitativa observable, que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad a través de la evolución de una variable o el establecimiento de una relación entre variables, a partir de la cual se registra, procesa y presenta información relevante con el fin de medir el avance o retroceso en el logro de un determinado objetivo en un periodo de tiempo determinado (…)

Indicador Cualitativo: Entregan información asociada al juicio que se realiza una vez culminada la acción o la intervención (cuán bien o mal se alcanzó el resultado en términos de economía, eficiencia, calidad y eficacia).

Indicador Cuantitativo: Entrega información respecto al progreso en cumplimiento del objetivo de seguimiento a nivel de insumo, gestión, producto, resultado o impacto.

Calidad: Dimensión de indicadores que busca evaluar atributos de los productos y servicios que ofrece la entidad.

Meta: Valor esperado (objetivo) que espera alcanzar un indicador en un periodo específico.

Objetivo: Información clara que expresa una intención a través de una acción específica.

Programa: Conjunto de intervenciones homogéneas, reagrupadas para alcanzar objetivos globales. Está delimitado en cuanto al calendario y al presupuesto, y muy a menudo se encuentra bajo las orientaciones y la responsabilidad de un comité.

Proyecto: Operación no divisible, dirigida hacia el logro de objetivos puntuales, delimitada en cuanto al tiempo y al presupuesto dispuestos para su ejecución. Normalmente se encuentra bajo la responsabilidad de un solo operador.

Seguimiento: Proceso continuo en el tiempo que genera información sobre el progreso de una política, programa o proyecto.

Unidad de medida: Parte indivisible que sirve de referente para cuantificar la cantidad o tamaño de una variable.

Efectividad: Medida del impacto de la gestión tanto en el logro de los resultados planificados, como en el manejo de los recursos utilizados y disponibles.

Eficacia: Grado en el que se realizan las actividades planificadas y se alcanzan los resultados planificados.

Eficiencia: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados (…)

5. DESARROLLO

Los indicadores constituyen uno de los mecanismos que permiten controlar el comportamiento de los factores críticos para el logro de los objetivos de calidad y de

procesos definidos e implementados en la entidad, con el fin de determinar y/o comparar la situación y las tendencias de los resultados alcanzados.
(…) En términos generales los indicadores permiten realizar una medida cuantitativa o la observancia cualitativa de cuán bien está funcionando el Sistema de Gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y sus procesos correspondientes, dando la voz de alerta sobre la existencia de un problema y permitiendo tomar medidas para solucionarlo, una vez se tenga claridad sobre las causas que lo generan. Por ello podemos decir que los indicadores generan información que aporta valor y no simplemente un dato. (Subrayado fuera de texto)

En el marco del diseño e implementación del SIG en la ANSV y con el propósito de garantizar que la ejecución de los procesos y los productos generados por la Entidad, cumplan con los requisitos del Sistema de Gestión de Calidad y las especificaciones definidas, prevenir o controlar las posibles desviaciones que se pudieran presentar durante la ejecución de los procesos y aplicar las correcciones correspondientes cuando así se requiera, se establece que para el seguimiento de los Sistemas de Gestión, el seguimiento a proyectos y el desempeño de los procesos, se tendrán en cuenta la aplicación de herramientas de seguimiento y la formulación de indicadores.

1.1. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE UN INDICADOR

Los indicadores deben tener unas características de calidad básica, que permitan la toma de decisiones, para lo cual un indicador debe ser:

- *Medible: Permite comparar la situación actual de una dimensión de estudio en el tiempo o respecto de patrones establecidos.*
- *Claro: Debe ser de fácil entendimiento por todos los involucrados en su medición y manejo. Así como sus resultados de fácil interpretación.*
- *Informativo: Permite la toma de decisiones acertadas de acuerdo con los resultados obtenidos.*
- *De fácil comprensión: La meta final debe ser crear un indicador que motive a la acción. Es difícil hacerlo cuando los participantes no entienden el significado de los indicadores seleccionados.*
- *Relevante: Los indicadores deben describir con exactitud el proceso u objetivo que estamos intentando evaluar.*
- *Verificable: Que se pueden comprobar mediante información confiable…*
- *Confiable: Deben medir lo mismo en diferentes contextos y en diferentes momentos. Deben ser certeros y razonables.*
- *Oportuno: Debe ser generado en el momento oportuno dependiendo del tipo de indicador y de la necesidad de su medición y difusión.*
- *Sensible: Deben ser capaz de identificar los cambios de las variables en el tiempo…*
- *Disponibilidad: Los datos básicos para la construcción del indicador deben ser de fácil obtención sin restricciones de ningún tipo."*

Guía para la Gestión de Indicadores ANSV-PDE-GU-01 Versión 03. Agencia Nacional de seguridad Vial.2022-07-29

"7. DESARROLLO

1. *Generalidades: Para cumplir con su misión de mantenerse como máxima autoridad en la aplicación de la Política Pública de Seguridad Vial, la ANSV debe contar con herramientas que le permitan controlar y medir el comportamiento de los factores críticos que inciden en el logro de los objetivos que la Agencia se propone alcanzar a través de su gestión (…)*

(…) Para ello, los indicadores deben proporcionar información que permita comparar el Hacer con el Planear, es decir muestran el grado de cumplimiento de las metas o la ejecución de las actividades planeadas, el uso de los recursos empleados y el logro de los impactos esperados (Verificar), de manera tal que los lideres puedan influir en su comportamiento para incrementar las posibilidades de éxito de su gestión (Actuar) (…)
(…) El seguimiento y la evaluación son herramientas de control que permiten comparar lo planeado con lo logrado, en diferentes niveles de profundidad (…)

¿Qué es un indicador? *Es una expresión cualitativa o cuantitativa observable, que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad a través de la evolución de una variable o el establecimiento de una relación entre variables que, al ser comparada con períodos anteriores, productos similares para una meta o compromiso, permite evaluar el desempeño y su evolución en el tiempo (DNP, 2018).*

1.a.2 Funciones de un Indicador

Describir: aportar información sobre el estado real de una situación en un momento determinado de tiempo.
Valorar: permite comparar la información medida (actual) con una situación de referencia (una línea base o una situación deseada), permitiendo valorar si las acciones realizadas alcanzaron el objetivo deseado o lo están haciendo.

1.a.3 ***Características de un indicador****: La literatura existente nos ofrece varias características que un indicador debe tener para garantizar su calidad y su usabilidad para la toma de decisiones. A continuación, se listan las que se consideran más aplicables a la ANSV.*

- ***Pertinencia:*** *están enfocados en los procesos y servicios que ofrece la entidad.*
- ***Funcionalidad:*** *describen variables cuantificables (medibles) y describen los cambios de estas variables en el tiempo (sensibles). Además, se puede generar en el momento en que se requiere, dependiendo del tipo de indicador y de la necesidad de su medición y difusión (operables).*
- ***Disponibilida****d: los datos básicos para su construcción o seguimiento son de fácil obtención y a un costo razonable.*
- ***Confiabilidad****: mide lo mismo en diferentes contextos y en diferentes momentos. Deben ser certeros y razonables y libres de sesgos estadísticos o personales.*

- ***Relevancia:*** *describen con exactitud el proceso u objetivo que se está evaluando y la información que brinda debe facilitar la toma de decisiones.*
- ***Claridad:*** *es de fácil entendimiento por todos los involucrados en su medición y manejo. Así como sus resultados de fácil interpretación.*
- ***Verificabilidad:*** *se puede comprobar mediante información confiable.*
- ***Independencia:*** *no están condicionados a factores externos de la ANSV*

(…)

1.1Manejo de indicadores

2. ***(...) Validar los indicadores aplicando criterios técnicos***

Para obtener una batería de indicadores balanceados que, además de cumplir con los requerimientos técnicos establecidos, se conviertan en una herramienta de información útil para los tomadores de decisiones, el proceso debe analizar los siguientes criterios.

Criterio de selección	Pregunta para tener en cuenta	Objetivo
Pertinencia	¿El indicador expresa que se quiere medir de forma clara y precisa?	Busca que el indicador permita describir la situación o fenómeno determinado, objeto de la acción.
Funcionalidad	¿El indicador se puede monitorear?	Verifica que el indicador sea medible, operable y sensible a los cambios registrados en la situación inicial.
Disponibilidad	¿La información del indicador está disponible?	Los indicadores deben ser construidos a partir de variables sobre las cuales exista información estadística de tal manera que puedan ser consultados cuando sea necesario.
Confiabilidad	¿De dónde provienen los datos?	Los datos deben ser medidos siempre bajo ciertos estándares y la información requerida debe poseer atributos de calidad estadística.
Utilidad	¿El indicador es relevante con lo que se quiere medir?	Que los resultados y análisis permitan tomar decisión.

3. (...) ***Recopilación de datos y establecimiento de las fuentes de información****.*

Para este ítem, ***es necesario identificar las fuentes de información confiables para las variables definidas previamente dentro de la relación formal del indicador, así mismo, establecer los procedimientos propicios para la producción o recolección y manejo de la información,*** *lo que lleva a determinar si la información se obtendrá de fuentes primarias o secundarias, a través de instituciones de recopilación de información estadística, información contable, encuestas o sondeos, etc. Igualmente, las fuentes de los datos pueden provenir de distintos registros de diferentes instituciones, estadísticas oficiales, o también de información primaria como encuestas realizadas por entes externos o información que se produzca al interior de la entidad. (Negrilla fuera del texto)*

4. ***Establecer las metas. Las metas deben ir en concordancia con los objetivos que se desean conseguir, con el desarrollo del programa y los proyectos establecidos por la entidad. Asimismo, de la definición de las metas se desprenden los lineamientos para el monitoreo, medición y evaluación del progreso de la gestión, así como el desempeño administrativo de la misma (DAFP, 2018)*** *(…)" (Negrilla fuera del texto)*

CONDICIÓN

El Plan de Acción y Seguimiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, establecido en el Anexo 1 del Documento Técnico de Soporte, para la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031, define las estrategias, acciones y mecanismos para alcanzar los objetivos del PNSV. El Reporte de Acciones PNSV (2024) permite a la Oficina Asesora de Planeación – OAP, llevar a cabo el seguimiento a la ejecución de las acciones previstas en el Plan de Acción.

El documento *"Reporte de acciones PNSV (2024)",* con corte a 31 de diciembre de 2024, remitido por la entidad incluye variables que verifican diferentes tipos de información, de las cuales se seleccionó la relacionada con el diligenciamiento de la columna BC, *"Valor ejecutado ($) 2024*", la cual permite individualizar los costos asociados o inversión realizada por la entidad en la ejecución de cada una de las actividades. Sin embargo, este reporte no lo están realizando las dependencias responsables. El comportamiento de esta variable se puede visualizar en la siguiente tabla.

Tabla 22. Reporte de acciones PNSV 2022-2031 – variable "Valor ejecutado ($) 2024"

No	Área de Acción PNSV	Actividades (1)	Valor Ejecutado ($) BC sin reportar (2)	Porcentaje sin reportar. (3)
1	Velocidades seguras	14	7	50,00%
2	Vehículos seguros	86	74	86,05%
3	Infraestructura vial segura	57	26	45,61%
4	Comportamiento seguro	65	3	4,62%
5	Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	24	6	25,00%
6	Atención integral a las víctimas	24	9	37,50%
7	Gobernanza	35	4	11,43%
8	Gestión del Conocimiento	18	3	16,67%
Totales		323	132	40,87%

Convenciones

(1) Las actividades reportadas 2022, 2023 y 2024

(2) Número de veces en que la variable "Valor Ejecutado ($) BC" no se reportó.

(3) Porcentaje de la variable Valor ejecutado ($) BC sin reportar

Fuente: Tabla elaborada por el equipo auditor con información tomada del *"Reporte de Acciones PNSV (2024)"*

Dada la insuficiencia de información señalada, no le fue posible a la CGR establecer los costos en que incurrió la ANSV en las actividades establecidas en el Plan de Acción, particularmente en el instrumento establecido por la entidad: *"Reporte de Acciones PNSV (2024)".*

De otra parte, realizado el análisis del "Plan de Acción de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV", con corte al 31 de diciembre de2024 se identificaron las siguientes variables, las cuales son utilizadas para las 8 áreas acción del PNSV:

"*Acción,*
Descripción de la acción,
Actividades principales de la acción - peso porcentual de la actividad - año en el cual la actividad debe estar finalizada,
ENTIDAD LÍDER DE LA ACCIÓN: Entidad, Dependencia, Entidades de apoyo (Gobierno nacional),
Año límite de cumplimiento de las actividades (2022 a 2031)".

En la Tabla relacionada a continuación se muestra, a manera de ejemplo de la tipología, el caso del Área de Acción *"Velocidades seguras".*

Tabla 23. Reporte de acciones

Variable	Descripción de la variable
Objetivos generales	1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
Objetivos específicos	1.1 Fortalecer lineamientos y capacidades técnicas para la definición de límites de velocidad adecuados en el país.
Acción	1.1.1 Actualizar la metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas.
Descripción de la acción	La ANSV actualizará la metodología para el establecimiento de límites de velocidad adecuados para vías urbanas, rurales o interurbanas y pasos urbanos, de tal forma que dichos límites sean coherentes con el entorno, la funcionalidad de la vía y los actores viales que allí circulan. De forma posterior a su adopción, la ANSV evaluará el impacto de la metodología. La adopción del documento será realizada por la entidad (es) competente (s) para dicho fin, de conformidad con las funciones asignadas por ley u otra normatividad a la ANSV y Ministerio de Transporte.
Actividades principales de la acción - peso porcentual de la actividad - año en el cual la actividad debe estar finalizada	Actividad 1: Elaboración del documento técnico - (45 %) - 2022 Actividad 2: Consulta pública del documento técnico y ajustes - (20 %) - 2022 Actividad 3: Adopción del documento - (10 %) - 2023 Actividad 4: Evaluación de impacto de la metodología - (25 %) - 2027
ENTIDAD LÍDER DE LA ACCIÓN	
Entidad	Agencia Nacional de Seguridad Vial
Dependencia	Dirección de infraestructura y vehículos (Gestión de velocidad)
Entidades de apoyo (Gobierno nacional)	Ministerio de Transporte Agencia Nacional de Infraestructura Instituto Nacional de Vías
Año límite de cumplimiento de las actividades	
2022	65%
2023	75%
2024	
2025	

Variable	Descripción de la variable
2026	
2027	100%
2028	
2029	
2030	
2031	

Fuente: Tabla elaborada por el auditor. Información tomada del Plan de Acción ANSV

Para la variable *"Actividades principales de la acción - peso porcentual de la actividad - año en el cual la actividad debe estar finalizada"*, se puede observar que en su estructura no se establecen parámetros que permitan identificar los costos en los que se incurre para su ejecución. Adicionalmente, se puede verificar que el peso de las actividades está dado en porcentaje de la acción y en función del tiempo en que se debe realizar. Sin embargo, no se establecen valores de su ejecución y tampoco se establece relación con las otras áreas de acción, que permitan determinar su peso con relación a las demás acciones que comprenden las 8 Áreas de acción establecidas en el Plan. La misma situación se presenta para las demás acciones establecidas en el Plan de Acción y Seguimiento.

Adicionalmente se revisó la estructura de la Ficha Técnica de indicadores, establecida en el anexo 2 del Documento Técnico de Soporte del PNSV 2022-2031.

La estructura de esta ficha contiene las siguientes variables, las cuales son utilizadas para las 8 áreas acción del PNSV: "*Área de Acción, Objetivo General, Objetivo Específico, Nombre del indicador, Tipo de indicador, Definición tipo de indicador, Descripción del indicador, Unidad de medida, Fórmula de cálculo, Periodicidad de medición, Fuente (s) de información, Año o serie disponible, Serie histórica disponible, Valor de la línea base (LB), Descripción de la línea base, Tipo de acumulación, Metas, Descripción de metodología para proyectar metas, Observaciones, Dependencia responsable"*.

En la siguiente tabla, se muestra, a manera de ejemplo de la tipología, el caso del indicador *"Km/calzada evaluados y analizados en cuanto a límites de velocidad"* del área de acción *"Velocidades seguras"*.

Imagen 9. Ficha técnica del indicador: - Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad

Indicador: Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad

Agencia Nacional de Seguridad Vial	FICHA TÉCNICA DE INDICADORES DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031		
Área de Acción	**1. Velocidades Seguras**		
Objetivo General	1.1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país		
Objetivo Específico	1.1.1. Fortalecer lineamientos y capacidades técnicas para la definición de límites de velocidad adecuados en el país.		
Nombre del indicador	**Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad**		
Tipo de indicador	Producto	**Definición tipo de indicador**	Bienes o servicios que permitirán alcanzar el resultado esperado
Descripción del indicador	km/calzada evaluados y analizados en cuanto a límites de velocidad.		
Unidad de medida	Kilómetros	**Si se selecciona "Otra", escribir aquí la unidad de medida:**	

Agencia Nacional de Seguridad Vial	FICHA TÉCNICA DE INDICADORES DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031										
Fórmula de cálculo	Sumatoria de km, así: (km1 + km 2 + … +km n)										
Periodicidad de medición	Anual	**Días de rezago**	-								
Fuente (s) de información	Agencia Nacional de Seguridad Vial – Archivos de la Dirección de Infraestructura y Vehículos.										
Año o serie disponible	2021										
Serie histórica disponible	**Año** 2017 / **Dato** 0	**Año** 2018 / **Dato** 0	**Año** 2019 / **Dato** 0	**Año** 2020 / **Dato** 2.455,6							
Valor de la línea base (LB)	2455,6	**Fecha LB**	**Mes**	**Año** 2021	**Fuente de la LB:**	ANSV – Archivos de la Dirección de Infraestructura y Vehículos					
Descripción de la línea base	Auditorías, inspecciones o evaluación de infraestructura contratada o realizada por la ANSV.										
Tipo de acumulación	Acumulado	**Definición del tipo de acumulación**	Mide los avances de cada año de manera individual, pero al finalizar el periodo de gobierno se sumarán las intervenciones de todos los años. Las metas no incluyen el valor de la línea base.								
Metas	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**Período**
	2.500	2.800	3.100	5.300	5.600	5.900	8.100	8.400	10.600	12.600	12.600
Descripción de metodología para proyectar metas	Media histórica										
Observaciones	La meta acumulada para el año 2022 incluye la línea base. Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas que hace parte de las acciones (1.1.1) del PNSV 2022-2031.										
Dependencia responsable	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) – Dirección de Infraestructura y Vehículos.										

Fuente: Documento Técnico de Soporte - Anexo 2 Batería de indicadores

En relación con la ficha de indicadores mostrada en la imagen anterior, la CGR observa que, no se establecen valores de su ejecución y tampoco la relación con las otras áreas de acción, que permita determinar su peso con relación a las demás acciones que comprenden las 8 Áreas de acción establecidas en el Plan. La misma situación se presenta para todos los indicadores establecidos en la Batería de Indicadores.

Finalmente, sobre el seguimiento a las acciones del PNSV, incorporado en el "Informe de Seguimiento 2023" en el que se consignan las labores relacionadas con el Plan de acción y sus avances, se determinó que en el capítulo 3 se establece: "*(…) identifica el grado de avance de las acciones ejecutadas por parte de las entidades responsables en la ejecución del Plan. (…).*

Así mismo, se presenta el grado de avance de cada una de las cinco (5) acciones destacando el avance de la acción *(…) 1.2.2 Asistir técnicamente a las entidades territoriales en la definición de límites de velocidad adecuados. (…)"*.

Imagen 10. Avance en la ejecución de actividades del área de Acción de Velocidades seguras

Acción	No. de Actividades	Avance Programado 2022	Avance Programado 2023	Avance a junio 2023	Entidad Líder
1.1.1 Actualizar la metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas	4	65%	75%	60%	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
1.1.2 Asistir técnicamente a las entidades territoriales en la definición de límites de velocidad adecuados	6	0%	40%	21,3%	ANSV
1.2.1 Formular el Programa Nacional de Gestión de Velocidad	3	65%	75%	55%	ANSV
1.2.2 Asistir técnicamente a las entidades territoriales y administradores de infraestructura vial en la implementación de medidas integrales para la gestión de la velocidad	3	0%	30%	25,5%	ANSV
1.3.2 Analizar el uso de tecnologías e innovaciones para la gestión de la velocidad en el país	2	0%	50%	10%	ANSV

Fuente: Tomada del Informe de seguimiento con corte a 31 de 2023

La información presentada en la tabla anterior, hace referencia a las cinco (5) acciones definidas para el área de acción "Velocidades Seguras", en las cuales se muestra el avance porcentual en los años 2022 y primer semestre de 2023. Este seguimiento, no incluye variables que reflejen el costo de estas acciones, así como tampoco el peso relativo de estas con las otras 7 Áreas de acción del PNSV.

Con base en lo expuesto se puede concluir, que dado el bajo índice de reportes del valor de la ejecución de las actividades en el documento *"Reporte de acciones PNSV (2024)"* consolidado por la OAP, así como la inexistencia de variables relacionadas con las

inversiones tanto en el Plan de Acción como en la batería de Indicadores, y la ausencia de una definición del peso de cada una de las actividades en su relación con las ocho (8) Áreas de acción, se afecta la capacidad de la ANSV para definir en forma sustentada y oportuna, las prioridades relacionadas con el costo beneficio en la ejecución de las mismas y en el impacto esperado, con lo cual se denota una deficiente planeación y seguimiento por parte de la Agencia.

CAUSA

Las situaciones descritas son consecuencia de la falta de herramientas o insumos (Informes, reportes, definición de variables, etc.) por parte de la ANSV, que le permitan realizar una evaluación costo-beneficio que defina el "peso" que tiene cada una de las acciones en relación con las 8 áreas de acción, para la debida priorización de las acciones a ejecutar, así como de los montos de las inversiones requeridas.

EFECTO

Lo anteriormente expuesto dificulta la toma de decisiones técnicas, documentadas y/o soportadas, por la ausencia de un esquema de evaluación de costo – beneficio, así como la falta de información de las inversiones realizadas que dificultan conocer la situación real de costo de implementación del PNSV.

Teniendo en cuenta lo anteriormente descrito, por presunto incumplimiento de los principios de la función pública, particularmente el principio de planeación establecido en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, se constituye como hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

Mediante oficio 20251000051931 del 09 de junio de 2025, la entidad remite respuesta a la observación comunicada en los siguientes términos:

"(…) *La Agencia Nacional de Seguridad Vial, y Desde la Oficina Asesora de Planeación nos permitimos manifestar que la observación y sus efectos presenta una descripción que no refleja integralmente los mecanismos de planeación y seguimiento actualmente vigentes en la entidad. Si bien reconocemos que se pueden identificar oportunidades de fortalecimiento, es preciso aclarar que sí existen variables internas para el seguimiento de la ejecución presupuestal por actividad, y se han venido adoptando medidas para mejorar su uso y reportabilidad.*

Así mismo, la no inclusión de una ponderación cuantitativa de actividades obedece a una decisión metodológica basada en el enfoque sistémico del Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV el cual está definido en el anexo técnico del decreto 1430 de 2022 "Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031".

(…)

Variable valor ejecutado

(…) Como muy bien lo señala la observación en su descripción, la Oficina Asesora de Planeación (OAP) de la ANSV ha dispuesto, dentro de los instrumentos de monitoreo utilizados, una variable relacionada con el valor ejecutado por actividad, la cual si bien no es diligenciada en su totalidad por las áreas durante los monitoreos realizados al PNSV, esta información si se controla y se le realiza seguimiento mediante reportes mensuales de avance que se cargan en la Plataforma Integrada de Inversión Pública-PIIP, herramienta del Departamento Nacional de Planeación (DNP) que permite a la Agencia hacer seguimiento a la gestión de los recursos de inversión y sus proyectos asociados los cuales, como se manifestó en reiteradas ocasiones a la Contraloría General de la República en sus visitas, están alineados con las áreas de acción y los objetivos y metas del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Es importante aclarar que el documento "Reporte de acciones PNSV (2024)" corresponde al insumo que recibe la Oficina Asesora de Planeación de parte de las áreas responsables de acciones del PNSV. Este insumo se utiliza para realizar el seguimiento a la ejecución de las acciones y para el cual se da la opción las áreas de complementar la información reportada dentro del ejercicio de monitoreo. Los resultados del monitoreo se consolidan a través del documento "Estado de cumplimiento acciones Plan Nacional de Seguridad Vial (con corte a 2024)". Sin embargo, como ya se mencionó anteriormente el seguimiento a los valores ejecutados si se realiza a través de los mecanismos descritos, siendo la variable de "Valor ejecutado ($)" del "Reporte de acciones PNSV (2024)" información requerida solo con efectos informativos para ser contrastada con la información que se reporta en la Plataforma Integrada de Inversión Pública-PIIP. (…)

Peso relativo de las actividades

(…) En relación con la ausencia de una ponderación o "peso" relativo de las actividades respecto a otras áreas de acción, debemos manifestar que la estructura metodológica de seguimiento del PNSV se fundamenta en un enfoque programático por áreas estratégicas de acción, lo cual hace que varias actividades tengan una naturaleza transversal o complementaria, dificultando establecer un peso cuantitativo exacto para cada una sin distorsionar su aporte conjunto al sistema de seguridad vial. Sin embargo, esta metodología utilizada por la ANSV no implica una ausencia de criterios de priorización o evaluación, sino una adaptación al marco sistémico del plan.

Adicionalmente, la ANSV reconoce que el diligenciamiento de la variable relacionada con el valor ejecutado ha presentado oportunidades de mejora, razón por la cual se han implementado acciones orientadas a:

- *Fortalecer los espacios de capacitación y acompañamiento a las áreas internas para mejorar la calidad del reporte.*

- *Fortalecer los análisis presupuestales para que sean más detallados en los reportes mensuales de avance que se presentan y cargan en la Plataforma Integrada de Inversión Pública-PIIP para cada uno de los proyectos de inversión aprobados para la Agencia y que se encuentran alineados con las metas y objetivos del PNSV.*

(…)

(…) Finalmente, en relación con la afirmación de que no se incluyeron variables que identifiquen el monto de los recursos destinados a la realización de las actividades ejecutadas, nos permitimos aclarar que, de acuerdo con las definiciones establecidas para la intervención pública, se debe tener en cuenta que la materialización de las políticas públicas se da a través de programas. A su vez, estos programas, se configuran en un mecanismo de intervención del Estado que materializa la política pública en planes de acción orientados al cumplimiento de un objetivo común, y está conformado por un conjunto de proyectos.
(…)

Establecimiento de costos incurridos por la ANSV

(…) Por tanto, no consideramos adecuado afirmar que no fue posible establecer los costos en los que ha incurrido la ANSV en las actividades del PNSV, pues la respuesta fue dada por esta entidad conforme su solicitud, en cuanto a la información diligenciada en el archivo Reporte de Acciones PNSV (2024) en relación con la ejecución de recursos a nivel de actividad PNSV, hace parte de las acciones de mejora que se encuentra ejecutando la entidad para conocer el valor detallado del PNSV.
(…)

ANÁLISIS DE LA RESPUESTA

Variable valor ejecutado

La CGR pudo establecer que, para la ANSV, la variable “Valor Ejecutado $” del instrumento “Reporte de acciones PNSV (2024)” es para efectos informativos y se utiliza para contrastar la información reportada en el PIIP. Sin embargo, esta variable al no ser diligenciada, no permite contrastar la información reportada al PIIP, además la Entidad no ha podido establecer individualmente el monto de las inversiones realizadas por actividad. Finalmente, la ANSV no presentó evidencias al respecto.

Peso relativo a las actividades

La CGR considera que las actividades de naturaleza transversal o complementaria, vinculadas a las distintas áreas de acción del PNSV y con la participación de diversas dependencias de la entidad, ha presentado dificultades para determinar el peso cuantitativo. Asimismo, la entidad señala que el diligenciamiento de la variable “Valor Ejecutado $”, dada su importancia y pertinencia, ha mostrado oportunidades de mejora

Establecimiento de costos incurridos por la ANSV

La CGR reconoce que los costos incurridos por las Áreas de Acción son reportados de manera global, sin embargo, no ocurre lo mismo con los costos incurridos por actividad de manera individual.

Por lo anterior, la CGR mantiene lo observado y configura el hallazgo en los términos e incidencias comunicadas.

HALLAZGO No. 06. **AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DE INDICADORES CON RELACIÓN A LAS METAS PREVISTAS. Administrativo (A)**[13] (Observación 09/11)

RESUMEN

Se identificaron 10 indicadores (6 de resultado intermedio y 4 de producto), los cuales se reportan sin avance o con avance inferior a las metas establecidas, ocasionado por falta de articulación con terceros, dependencia de productos de terceros (normas, especificaciones) y deficiencias de gestión interna en la entrega oportuna de parte de las dependencias responsables de reportes y evidencias a la Oficina Asesora de Planeación.

CRITERIOS Y FUENTES DE CRITERIO

Constitución Política de Colombia.

ARTÍCULO 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Ley 489 de 1998 "Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones."

***ARTÍCULO 3.- Principios de la función administrativa**. La función administrativa se desarrollará conforme a los principios constitucionales, en particular los atinentes a la buena fe, igualdad, moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, publicidad, responsabilidad y transparencia. Los principios anteriores se aplicarán, igualmente, en la prestación de servicios públicos, en cuánto fueren compatibles con su naturaleza y régimen.*

[13] CGR Código APA: COH_6149_2025

Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

***Artículo 3°. Objeto**. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.*

***Artículo 5°. Definiciones**. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones*:

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

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

***Campañas de Prevención Vial.** Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.*

***Artículo 9°. Funciones**. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones*

1 De planificación

1.1. *Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.*
1.2. *Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.*
1.3. *Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.*
1.4. *Coordinar y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.*
1.5. *Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.*
1.6. *Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.*
1.7. *Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que, sobre el tema de la seguridad del transporte, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad en vías férreas y fluviales para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.*

Decreto 787 del 21 de abril de 2015. Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 3°. Funciones del Consejo Directivo. Son funciones del Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las siguientes:

1. Formular, a iniciativa del Director General de la Agencia, la política general de la Entidad, los planes y programas que conforme a la Ley Orgánica de Planeación y a la Ley Orgánica del Presupuesto deben proponerse para su incorporación a los planes sectoriales y a través de estos, al Plan Nacional de Desarrollo.
2. Formular, a propuesta del Director General de la Agencia, la política de mejoramiento continuo de la entidad, así como los programas orientados a garantizar el desarrollo administrativo.
3. Aprobar el plan estratégico de la Agencia y velar por su cumplimiento.
4. Impartir las directrices para el cumplimiento de la política de seguridad vial en todo el país.

5. Someter a aprobación del Gobierno nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial, sus actualizaciones o modificaciones, aprobar las estrategias necesarias para su ejecución y velar por su cumplimiento.
6. Formular, para su adopción por los Ministerios de Educación y de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial y aprobar los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.
7. Conocer de las evaluaciones semestrales de ejecución presentadas por la administración de la entidad.
8. Aprobar el reglamento de operación del Fondo Nacional de Seguridad Vial.
9. Fijar la política de inversión de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial.
10. Crear Comisiones Interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial y fijar el periodo de tiempo en el que trabajarán.
11. Aprobar el proyecto de presupuesto anual de la Agencia y sus modificaciones.
12. Proponer al Gobierno nacional las modificaciones a la estructura orgánica de la Agencia que considere pertinentes, y adoptar los estatutos internos de la entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca de conformidad con la ley.
13. Las demás que les señalen la ley y los estatutos internos.

ARTÍCULO 6°. *Funciones de la Oficina Asesora de Planeación. Son funciones de la Oficina Asesora de Planeación, las siguientes:*

(…)3. Definir directrices, metodologías, instrumentos y cronogramas para la formulación, evaluación, seguimiento e implementación de planes, programas y proyectos de la Agencia.

4. Asesorar y coordinar con las demás dependencias misionales la consolidación y elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial para su adopción por el Gobierno Nacional y coordinar la revisión periódica del mismo a efectos de mantenerlo actualizado.
(…)
5. Establecer, conjuntamente con las dependencias de la Agencia, los índices y los indicadores necesarios para garantizar un adecuado control de gestión a los planes y actividades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
(…)
10.Coordinar el proceso de planeación estratégica institucional acorde con procedimientos establecidos y políticas públicas sectoriales y realizar el seguimiento y evaluación a su ejecución.

11.Estructurar los informes relacionados con los avances y resultados de la estrategia institucional, los planes, programas y proyectos, de acuerdo con los requerimientos y normas vigentes.

Decreto 1430 de 2022 por medio del cual se aprueba el “Plan nacional de seguridad vial 2022-2031

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

ARTÍCULO 2. Áreas de acción Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031. Las siguientes áreas de acción y objetivos constituirán las bases estratégicas del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, (…)

Documento Técnico de soporte del Decreto 1430 de 2022

Plan de acción (versión 1.0)
Batería de Indicadores

Reporte de Acciones PNSV 2024. Documento emitido por la OAP, con corte a 31 de diciembre 2024.

Guía para la Gestión de Indicadores ANSV-PDE-GU-01 Versión 03. Agencia Nacional de seguridad Vial.2022-07-29

"7. DESARROLLO
1.1 *Generalidades: Para cumplir con su misión de mantenerse como máxima autoridad en la aplicación de la Política Pública de Seguridad Vial, la ANSV debe contar con herramientas que le permitan controlar y medir el comportamiento de los factores críticos que inciden en el logro de los objetivos que la Agencia se propone alcanzar a través de su gestión (…)*
…) Para ello, los indicadores deben proporcionar información que permita comparar el Hacer con el Planear, es decir muestran el grado de cumplimiento de las metas o la ejecución de las actividades planeadas, el uso de los recursos empleados y el logro de los impactos esperados (Verificar), de manera tal que los lideres puedan influir en su comportamiento para incrementar las posibilidades de éxito de su gestión (Actuar) (…) (…) El seguimiento y la evaluación son herramientas de control que permiten comparar lo planeado con lo logrado, en diferentes niveles de profundidad (…)
1.1.1. ***¿Qué es un indicador?*** *Es una expresión cualitativa o cuantitativa observable, que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad a través de la evolución de una variable o el establecimiento de una relación entre variables que, al ser comparada con períodos anteriores, productos similares para una meta o compromiso, permite evaluar el desempeño y su evolución en el tiempo (DNP, 2018).*

Funciones de un Indicador
Describir: aportar información sobre el estado real de una situación en un momento determinado de tiempo.

Valorar: permite comparar la información medida (actual) con una situación de referencia (una línea base o una situación deseada), permitiendo valorar si las acciones realizadas alcanzaron el objetivo deseado o lo están haciendo.

1.a.2 ***Características de un indicador**: La literatura existente nos ofrece varias características que un indicador debe tener para garantizar su calidad y su usabilidad para la toma de decisiones. A continuación, se listan las que se consideran más aplicables a la ANSV.*

- ***Pertinencia:** están enfocados en los procesos y servicios que ofrece la entidad.*
- ***Funcionalidad:** describen variables cuantificables (medibles) y describen los cambios de estas variables en el tiempo (sensibles). Además, se puede generar en el momento en que se requiere, dependiendo del tipo de indicador y de la necesidad de su medición y difusión (operables).*
- ***Disponibilida**d: los datos básicos para su construcción o seguimiento son de fácil obtención y a un costo razonable.*
- ***Confiabilidad**: mide lo mismo en diferentes contextos y en diferentes momentos. Deben ser certeros y razonables y libres de sesgos estadísticos o personales.*
- ***Relevancia**: describen con exactitud el proceso u objetivo que se está evaluando y la información que brinda debe facilitar la toma de decisiones.*
- ***Claridad:** es de fácil entendimiento por todos los involucrados en su medición y manejo. Así como sus resultados de fácil interpretación.*
- ***Verificabilidad:** se puede comprobar mediante información confiable.*
- ***Independencia**: no están condicionados a factores externos de la ANSV (…)*

1.2 *Manejo de indicadores*

(...) Validar los indicadores aplicando criterios técnicos

Para obtener una batería de indicadores balanceados que, además de cumplir con los requerimientos técnicos establecidos, se conviertan en una herramienta de información útil para los tomadores de decisiones, el proceso debe analizar los siguientes criterios.

Criterio de selección	Pregunta para tener en cuenta	Objetivo
Pertinencia	¿El indicador expresa que se quiere medir de forma clara y precisa?	Busca que el indicador permita describir la situación o fenómeno determinado, objeto de la acción.
Funcionalidad	¿El indicador se puede monitorear?	Verifica que el indicador sea medible, operable y sensible a los cambios registrados en la situación inicial.
Disponibilidad	¿La información del indicador está disponible?	Los indicadores deben ser construidos a partir de variables sobre las cuales exista información estadística de tal manera que puedan ser consultados cuando sea necesario.
Confiabilidad	¿De dónde provienen los datos?	Los datos deben ser medidos siempre bajo ciertos estándares y la información requerida debe poseer atributos de calidad estadística.
Utilidad	¿El indicador es relevante con lo que se quiere medir?	Que los resultados y análisis permitan tomar decisión.

(...) ***Recopilación de datos y establecimiento de las fuentes de información**.*

Para este ítem, ***es necesario identificar las fuentes de información confiables para las variables definidas previamente dentro de la relación formal del indicador, así mismo, establecer los procedimientos propicios para la producción o recolección y manejo de la información,*** *lo que lleva a determinar si la información se obtendrá de fuentes primarias o secundarias, a través de instituciones de recopilación de información estadística, información contable, encuestas o sondeos, etc. Igualmente, las fuentes de los datos pueden provenir de distintos registros de diferentes instituciones, estadísticas oficiales, o también de información primaria como encuestas realizadas por entes externos o información que se produzca al interior de la entidad. (Negrilla fuera del texto)*

Establecer las metas. Las metas deben ir en concordancia con los objetivos que se desean conseguir, con el desarrollo del programa y los proyectos establecidos por la entidad. Asimismo, de la definición de las metas se desprenden los lineamientos para el monitoreo, medición y evaluación del progreso de la gestión, así como el desempeño administrativo de la misma (DAFP, 2018) *(…)" (Negrilla fuera del texto)*

Guía para la Gestión de Indicadores ANSV-PDE-GU-01 Versión 02. Agencia Nacional de seguridad Vial.2020-04-04

1. *OBJETIVO: Establecer los lineamientos generales para definir, diseñar y gestionar los indicadores de gestión en los procesos, planes y demás instrumentos estratégicos y operativos en el marco del Sistema Integrado de Gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y del Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG del DAFP; con el objeto de medir, evaluar y mejorar el comportamiento de la gestión de dichos instrumentos y así lograr el mejor desempeño en la gestión institucional (…)*

3. TÉRMINOS Y DEFINICIONES
Efecto: Mide los cambios resultantes en el bienestar de la población objeto de la intervención como consecuencia (directa o indirecta) de la entrega de los productos (…) Indicador: Expresión cualitativa o cuantitativa observable, que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad a través de la evolución de una variable o el establecimiento de una relación entre variables, a partir de la cual se registra, procesa y presenta información relevante con el fin de medir el avance o
retroceso en el logro de un determinado objetivo en un periodo de tiempo determinado (…)
Indicador Cualitativo: Entregan información asociada al juicio que se realiza una vez culminada la acción o la intervención (cuán bien o mal se alcanzó el resultado en términos de economía, eficiencia, calidad y eficacia).

Indicador Cuantitativo: Entrega información respecto al progreso en cumplimiento del objetivo de seguimiento a nivel de insumo, gestión, producto, resultado o impacto.

Calidad: Dimensión de indicadores que busca evaluar atributos de los productos y servicios que ofrece la entidad.

Meta: Valor esperado (objetivo) que espera alcanzar un indicador en un periodo específico.
Objetivo: Información clara que expresa una intención a través de una acción específica.

Programa: Conjunto de intervenciones homogéneas, reagrupadas para alcanzar objetivos globales. Está delimitado en cuanto al calendario y al presupuesto, y muy a menudo se encuentra bajo las orientaciones y la responsabilidad de un comité.

Proyecto: Operación no divisible, dirigida hacia el logro de objetivos puntuales, delimitada en cuanto al tiempo y al presupuesto dispuestos para su ejecución. Normalmente se encuentra bajo la responsabilidad de un solo operador.
Seguimiento: Proceso continuo en el tiempo que genera información sobre el progreso de una política, programa o proyecto.

Unidad de medida: Parte indivisible que sirve de referente para cuantificar la cantidad o tamaño de una variable.

Efectividad: Medida del impacto de la gestión tanto en el logro de los resultados planificados, como en el manejo de los recursos utilizados y disponibles.
Eficacia: Grado en el que se realizan las actividades planificadas y se alcanzan los resultados planificados.

Eficiencia: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados (…)

5. *DESARROLLO*

Los indicadores constituyen uno de los mecanismos que permiten controlar el comportamiento de los factores críticos para el logro de los objetivos de calidad y de procesos definidos e implementados en la entidad, con el fin de determinar y/o comparar la situación y las tendencias de los resultados alcanzados.

(…) En términos generales los indicadores permiten realizar una medida cuantitativa o la observancia cualitativa de cuán bien está funcionando el Sistema de Gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y sus procesos correspondientes, dando la voz de alerta sobre la existencia de un problema y permitiendo tomar medidas para solucionarlo, una vez se tenga claridad sobre las causas que lo generan. Por ello podemos decir que los indicadores generan información que aporta valor y no simplemente un dato.
(Subrayado fuera de texto)

En el marco del diseño e implementación del SIG en la ANSV y con el propósito de garantizar que la ejecución de los procesos y los productos generados por la Entidad, cumplan con los requisitos del Sistema de Gestión de Calidad y las especificaciones

definidas, prevenir o controlar las posibles desviaciones que se pudieran presentar durante la ejecución de los procesos y aplicar las correcciones correspondientes cuando así se requiera, se establece que para el seguimiento de los Sistemas de Gestión, el seguimiento a proyectos y el desempeño de los procesos, se tendrán en cuenta la aplicación de herramientas de seguimiento y la formulación de indicadores.

1.1. *CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE UN INDICADOR*

Los indicadores deben tener unas características de calidad básica, que permitan la toma de decisiones, para lo cual un indicador debe ser:

- *Medible: Permite comparar la situación actual de una dimensión de estudio en el tiempo o respecto de patrones establecidos.*
- *Claro: Debe ser de fácil entendimiento por todos los involucrados en su medición y manejo. Así como sus resultados de fácil interpretación.*
- *Informativo: Permite la toma de decisiones acertadas de acuerdo con los resultados obtenidos.*
- *De fácil comprensión: La meta final debe ser crear un indicador que motive a la acción. Es difícil hacerlo cuando los participantes no entienden el significado de los indicadores seleccionados.*
- *Relevante: Los indicadores deben describir con exactitud el proceso u objetivo que estamos intentando evaluar.*
- *Verificable: Que se pueden comprobar mediante información confiable…*
- *Confiable: Deben medir lo mismo en diferentes contextos y en diferentes momentos. Deben ser certeros y razonables.*
- *Oportuno: Debe ser generado en el momento oportuno dependiendo del tipo de indicador y de la necesidad de su medición y difusión.*
- *Sensible: Deben ser capaz de identificar los cambios de las variables en el tiempo…*
- *Disponibilidad: Los datos básicos para la construcción del indicador deben ser de fácil obtención sin restricciones de ningún tipo."*

CONDICIÓN[14]

La CGR analizó la información suministrada por la Entidad, respecto al Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2022-2031, las áreas de acción establecidas, los objetivos generales, los objetivos específicos, y los instrumentos Plan de Acción y Reporte de Acciones PNSV (2024) y Reporte de Indicadores del PNSV.

Se tomó para la evaluación la batería de indicadores propuestos por la ANSV que tienen como objetivo asegurar el cumplimiento del PNSV y se determinó al revisar el Reporte Indicadores del PNSV a diciembre 31 de 2024, que en los siguientes casos los indicadores muestran que no cumplió con las metas establecidas para los años 2022, 2023 y 2024, como se relaciona en las Tablas 24 y 25, del presente documento.

[14] Al estarse estrechamente los temas relacionados con las observaciones 9 y 11 comunicadas a la entidad, se procedió a consolidarlas en un solo hallazgo.

La Tabla 24 muestra los indicadores de “Resultado Intermedio”. Se presentan siete casos de incumplimiento de metas, dos plantean la modificación del PNSV, por causas atribuidas a terceros, y falta de reglamentación necesaria y definición de estrategias.

Tabla 24. Indicadores de Resultado Intermedio PNSV 2022-2031

Indicadores de Resultado intermedio				**Seguimiento a ejecución**					
Área de acción	**Objetivo general**	**Objetivos Específicos**	**Nombre del indicador**	**Seg**	**22**	**23**	**24**	**Evaluación del indicador CGR**	**Estatus**
2. Vehículos seguros	Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país	Implementar requisitos de desempeño para vehículos nuevos seguros	Condiciones de desempeño de vehículos nuevos seguros diagnosticadas, evaluadas e implementadas	Meta	8	15	15	No se estableció línea base El avance en 2022 y 2023 fue inferior a la meta, y en 2024 no se reportó avance. Según la entidad lo anterior obedece a: Dificultades por los reglamentos del Ministerio, Se plantea modificar el PNSV	No cumple
				Ejecución	7	9	0		
4. Comportamiento Seguro	Incentivar los comportamientos seguros en actores viales	Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de conductores y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción	Licencias de conducción expedidas con el nuevo esquema de licenciamiento	Meta	0	10 %	20 %	Línea base 0 El avance en 2022, 2023 y 2024 fue 0. Según la entidad lo anterior obedece a: Dificultades por que el examen teórico práctico no corresponde al modelo. Se plantea modificar el PNSV	No cumple
				Ejecución	0	0	0		
4. Comportamiento Seguro	Incentivar los comportamientos seguros en actores viales	Fortalecer los procesos de verificación de la idoneidad de conductores y aspirantes a la obtención, recategorización o renovación de la licencia de conducción	Instituciones educativas que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar	Meta	113	100	100	El avance en 2022 y 2024 fue inferior a la meta. Según la entidad lo anterior obedece a: Por la dinámica contractual que se presento en 2024, la culminación de la formulación e implementación del PME de las instituciones educativas será hasta el primer semestre de 2025, donde se espera que se normalice la meta.	No cumple
				Ejecución	0	117	94		
5. Cumplimiento de Normas	Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de	Fortalecer la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de	Municipios con cobertura de control	Meta	0	483	513	Línea base 453 El avance de los años 2023, 2024 fue de 0	No cumple

Indicadores de Resultado intermedio				Seguimiento a ejecución					
Área de acción	**Objetivo general**	**Objetivos Específicos**	**Nombre del indicador**	**Seg**	**22**	**23**	**24**	**Evaluación del indicador CGR**	**Estatus**
de tránsito en materia de seguridad vial	seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida	tránsito en materia de seguridad vial		Ejecución	0	205	265	Según la Entidad lo anterior obedece a: "No se reporta avance, la información aún no está consolidada "	
5. Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial	Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida	Fortalecer la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial	Conductores que reinciden en conductas sancionadas como de alto riesgo.	Meta	66	64	61	Línea base 66 El avance en 2022 y 2023 fue 0. Según la entidad lo anterior obedece a: Dificultades en la información aportada por el SIMIT, ya que no es posible identificar plenamente la causa de la suspensión, si corresponde alguna conducta riesgosa	No cumple
				Ejecución	0	0	32, 21		
				Ejecución	0	0	0		
7. Gobernanza	Fortalecer las políticas publicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales	Favorecer el desarrollo integral de acciones de seguridad vial en los territorios	Recursos apalancados de inversión territorial con recursos del FNSV	Meta	0%	2%	5%	Línea base 0 El avance para todas las vigencias fue de 0 Según la entidad esto obedece a: Dificultades en la definición de estrategias de articulación. No hay evidencias de los trabajos realizados.	No cumple
				Ejecución	0%	0%	0%		

Fuente: Elaborada por el auditor con información suministrada por la ANSV. Oficios 20251000025141 del 20 de marzo de 2025 y 20251000039801 del 7 de mayo de 2025,

La Tabla 25 muestra los indicadores de "Producto". Se presentan cinco casos de incumplimiento de metas, plantea como solución la modificación del PNSV, por causas atribuidas a terceros, falta de reglamentación, falta de reportes de avance de parte de las dependencias responsables y de cooperación del Ministerio de Salud y Protección Social.

Tabla 25. Indicadores de producto Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

Indicadores de Producto				Seguimiento a ejecución					
Área de acción	**Objetivo general**	**Objetivos Específicos**	**Nombre del indicador**	**Seg**	**22**	**23**	**24**	**Evaluación del indicador**	**Estatus**
1. Velocidades Seguras	Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país	Fortalecer lineamientos y capacidades técnicas para la definición de límites de velocidad	Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad	Meta	2500	2800	3100	La línea base es de 2455,60 km No se reportó avance en	No cumple

Indicadores de Producto				Seguimiento a ejecución					
Área de acción	**Objetivo general**	**Objetivos Específicos**	**Nombre del indicador**	**Seg**	**22**	**23**	**24**	**Evaluación del indicador**	**Estatus**
		adecuados en el país		Ejecución	0	0	0	2022, 2023 y 2024. Según la entidad esto obedece a: Está pendiente la definición de la "Metodología para establecer la velocidad límite en vías colombianas"	
3. Infraestructura Segura	Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad.	Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos	Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial	Meta	500	600	700	La línea base es de 600 puntos críticos. No se reportó avance en 2024. Según la entidad esto obedece a: Dificultades “La coordinación de un trabajo interinstitucional eficiente con las distintas entidades locales, priorizando las intervenciones según las particularidades de cada entidad territorial, presenta desafíos significativos. Estos desafíos impactan la planificación y ejecución del programa, generando retrasos en los cronogramas previstos.”	No cumple
				Ejecución	533	663	663		
6. Atención a víctimas	Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las	Fortalecer la articulación interinstitucional para la implementación y aplicación de protocolos de respuesta a	Municipios de categoría 2 y 3 asistidos técnicamente en la implementación del Sistema de	Meta	5	5	15	Línea base 0 El avance para 2022, 2023 y 2024 fue 0. Según la entidad esto obedece a:	No cumple

Indicadores de Producto				Seguimiento a ejecución					
Área de acción	**Objetivo general**	**Objetivos Específicos**	**Nombre del indicador**	**Seg**	**22**	**23**	**24**	**Evaluación del indicador**	**Estatus**
	víctimas de siniestros viales	emergencias por siniestros viales	Emergencias Médicas.	Ejecución	0	0	0	"Falta de entrega de evidencias por parte del Ministerio de Salud y Protección Social, lo que ha generado, retrasos en el reporte de las actividades."	
6. Atención a víctimas	Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de siniestros viales	Fortalecer la articulación interinstitucional para la implementación y aplicación de protocolos de respuesta a emergencias por siniestros viales	Municipios con Número Único de Seguridad y Emergencias - NUSE articulado con el Sistema de Emergencias Médicas	Meta	1		3	Línea base 0 El avance para 2022 y 2024 fue 0. Para 2023 no se definió meta. Según la entidad esto obedece a: "No se han reportado avances ni evidencias de parte del Ministerio del Interior, Ministerio de Salud, Protección social."	No cumple
				Ejecución	0	No se definió meta	0		

Fuente: Elaborada por el auditor con información suministrada por la ANSV. Oficios 20251000025141 del 20 de marzo de 2025 y 20251000039801 del 7 de mayo de 2025,

En el análisis realizado por la CGR se pudo establecer:

- Diez indicadores reportan no cumplimiento de las metas establecidas en el período 2022, 2023 y 2024. De estos seis son de Resultado intermedio y cuatro son de producto.
    - Indicadores de resultado intermedio que no cumplieron*:* Condiciones de desempeño de vehículos nuevos seguros diagnosticadas, evaluadas e implementadas; Licencias de conducción expedidas con el nuevo esquema de licenciamiento; Municipios con cobertura de control; Recursos apalancados de inversión territorial con recursos del FNSV; Instituciones educativas que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar y Conductores que reinciden en conductas sancionadas como de alto riesgo.

    - Indicadores de producto que no se cumplieron: Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad; Municipios con Número Único de Seguridad y Emergencias - NUSE articulado con el Sistema de Emergencias Médicas;

Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial y Municipios de categoría 2 y 3 asistidos técnicamente en la implementación del Sistema de Emergencias Médicas

CAUSAS

Las situaciones descritas se deben a debilidades en la coordinación interinstitucional, pues no cuenta con mecanismos efectivos para asegurar que las demás entidades cumplan con las acciones que les corresponden. Esta falta de herramientas robustas deja a la ANSV a merced de la voluntad y autonomía de otras instituciones, lo que dificulta la implementación concertada de políticas y medidas en materia de seguridad vial.

A pesar de que la ANSV dispone de un Consejo Directivo. Este órgano incluye a representantes de ministerios clave como Transporte, Educación y Salud, su función es reunirse mensualmente para abordar problemáticas específicas, planificar proyectos de acción intersectorial contemplados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), y aprobar las estrategias necesarias para su ejecución y cumplimiento. La existencia de este espacio de coordinación, con representantes de alto nivel, sugiere que los mecanismos actuales no están siendo utilizados de manera óptima para garantizar el cumplimiento de los objetivos.

Por otro lado, se han identificado dificultades en la realización de procesos internos en la entidad. Específicamente, se ha detectado deficiencia en el reporte y la entrega de evidencias de las acciones ejecutadas por las diferentes dependencias responsables de los procesos, lo que obstaculiza una visión integral del avance y cumplimiento de los objetivos.

EFECTOS

la ANSV no ha logrado implementar los mecanismos de coordinación efectivos con los diferentes organismos. Esta falencia impide la aplicación coherente de medidas y políticas para mejorar la seguridad vial en todo el territorio nacional, afectando directamente la consecución de los objetivos previstos en el PNSV y la reducción de accidentes de tránsito, tal como lo establecen los artículos 2, 3, 9 y 18 de la Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013.

Por otro lado, la ANSV internamente no ha logrado resolver los problemas con la entrega de reportes y evidencias de parte de las dependencias responsables de los procesos. Esta falencia obstaculiza una visión integral del avance y cumplimiento de los objetivos, tal como lo establece los numerales 10 y 11 del artículo 6 del Decreto 787 de 2015.

El retraso en el cumplimiento de los indicadores de Resultado intermedio: *Condiciones de desempeño de vehículos nuevos seguros diagnosticadas, evaluadas e implementadas; Licencias de conducción expedidas con el nuevo esquema de licenciamiento; Municipios con cobertura de control; Recursos apalancados de inversión territorial con recursos del FNSV, Instituciones educativas que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar; Conductores que reinciden en conductas sancionadas como de alto riesgo* e Indicadores de producto: Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad y Municipios

con Número Único de Seguridad, Emergencias - NUSE articulado con el Sistema de Emergencias Médicas, Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial y Municipios de categoría 2 y 3 asistidos técnicamente en la implementación del Sistema de Emergencias Médicas, afectan el logro de los objetivos relacionados con las Acciones del PNSV: 1. Velocidades seguras, 2. Vehículos seguros, 3.Infraestructura Segura, 4. Comportamiento Seguro, 5. Cumplimiento de Normas de tránsito en materia de seguridad vial, 6. Atención a víctimas y 7. Gobernanza, compromete la ejecución efectiva de las políticas públicas en materia de seguridad vial, en la medida en que no se ejecutan acciones claves de la Estrategia Prevista en el PNSV.

Lo anterior contraviene los objetivos establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), cuyo propósito es reducir en un 50% las tasas de mortalidad y lesiones graves por siniestros viales, contribuyendo así a la disminución sostenida de la accidentabilidad en el territorio nacional.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

Dado que el hallazgo 06 corresponde a la consolidación de las observaciones 09 y 11 comunicadas a la entidad en oficios separados, se procede a realizar el análisis de la respuesta, con base en dichas comunicaciones, así

Observación 09-Comunicada mediante oficio 2025EE0107993 del 03 de junio de 2025

La Agencia no dio respuesta con relación a la observación 09 comunicada que estaba relacionada con el cumplimiento de las metas de los indicadores *"Conductores que reinciden en conductas sancionadas como de alto riesgo, Condiciones de desempeño de vehículos nuevos seguros diagnosticadas, evaluadas e implementadas; Licencias de conducción expedidas con el nuevo esquema de licenciamiento; Municipios con cobertura de control; Recursos apalancados de inversión territorial con recursos del FNSV, Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad y Municipios con Número Único de Seguridad y Emergencias - NUSE articulado con el Sistema de Emergencias Médicas"*.

En consecuencia, por sustracción de materia no aplica análisis de respuesta al no haberse allegado comunicación pertinente por parte de la entidad.

Observación 11 Comunicada mediante oficio 2025EE0110236 del 05 de junio de 2025

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

En su comunicación con radicado ANSV 20251000051941 del 09 de junio de 2025, la Agencia Nacional de seguridad Vial, presentó la siguiente respuesta

> *(…)* ***Área de Acción / Comportamiento Seguro: Instituciones educativas que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar (PME)***

Con respecto a cumplimiento de este indicador, en efecto, en un ejercicio acumulado registra un avance del 67% de la meta establecida al cierre de 2024, así:

Vigencia	Meta	Logrado	%
2022	113	0	0%
2023	100	117	117%
2024	100	94	94%
Total 2022-2024	**313**	**211**	**67%**

(…) En tal contexto, desde el inicio del PNSV, esta meta ha contado con un continuo cuyo resultado se traduce en documentos terminados que progresivamente se irán sumando tras todo un proceso continuo de asistencias técnicas, asesorías y capacitaciones permanentes las cuales, actualmente, viene ejecutándose a través de ejecución del Contrato Interadministrativo 009 de 2024 cuyo objetivo es "DESARROLLAR UNA ESTRATEGIA INTEGRAL DE PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL ESCOLAR Y DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN LOS MUNICIPIOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL"; en el que, uno de sus productos, es el efectivo acompañamiento y asistencia técnica a instituciones educativas para entregar, cómo mínimo ,144 planes de movilidad escolar al cierre del mes de junio de 2025 en instituciones educativas de 51 municipios en 23 departamentos; junto con otro 85 Planes de Movilidad Escolar que se alcanzarán en el segundo semestre de 2025 a través de la adición realizada al proceso contractual, por lo que el cumplimiento y normalización de la meta ya se encuentra cubierta con este proceso, así:

Vigencia	Meta	Logrado	%
2022	113	0	0%
2023	100	117	117%
2024	100	94	94%
Total 2022-2024	**313**	**211**	**67%**
2025	100	Proyección: 229 (144 con el alcance original del contrato Interadministrativo 009 de 2024 más 85 de la adición realizada en 2025)	229%
Total 2022-2025	**413**	**440**	**106%**

(…) ***Área de Acción / Atención Integral a Víctimas: Centros de orientación a víctimas de siniestros viales conformados.*** *(…) Al evidenciarse las metas de las vigencias 2022, 2023, 2024, 2025 y 2026 se encuentran reportadas en 0, es decir, no cuentan con un avance cualitativo, toda vez que, el avance a reportar es 0.*

Lo anterior no significa que desde la ANSV no se hubiera realizado acciones en específico, puesto que, en cumplimiento de las acciones y actividades enlistadas en el plan nacional de seguridad vial, y con la finalidad de contar con criterios priorización tendientes a elaborar y disponer de un ejercicio de priorización para la selección de las

20 entidades territoriales del orden departamental o regional que refiere el indicador, internamente desde el Grupo de Atención Integral a Víctimas se elaboró en la vigencia 2024 un instrumento que sirve de diagnóstico de medición de las capacidades institucionales de las entidades territoriales, el cual fue remitido a los 32 organismos de tránsito de las ciudades capitales (…)

(…) ***Área de Acción / Infraestructura Segura: Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial*** *(…) en 2024 se desarrolló el proceso de contratación de obra e interventoría, mediante la cual se realiza la intervención de aproximadamente 170 sitios críticos en el país, distribuidos en 22 departamentos y 65 municipios (…) con la ejecución en curso de los contratos de obra suscritos y el desarrollo de las intervenciones de puntos críticos, se cubrirá: El rezago de la meta de 2024 (37 puntos), los 100 puntos definidos como meta para el 2025 e incluso se lograría un avance parcial en los puntos del 2026 (del total contratado: aproximadamente 170 puntos críticos intervenidos). Por lo tanto, si bien no se logró tener el 100% de la meta programada ejecutada en 2024, su ejecución se encuentra contratada y en desarrollo, así como la del 2025. Con lo anterior se observa que, la ANSV cuenta con un plan de acción definido y en curso para avanzar en el cumplimiento de la meta del indicador (…)*

(…) ***Área de Acción / Atención Integral a Víctimas: Municipios de categoría 2 y 3 asistidos técnicamente en la implementación del Sistema de Emergencias Médicas*** *(…) respetuosamente solicitamos al ente de control que se analicen las diversas gestiones que esta dependencia ha adelantado en coordinación con el citado Ministerio. Estas acciones han incluido la realización de reuniones de trabajo, así como la entrega oportuna de insumos e información relevante. Sin embargo, en caso de no retirarse la observación se informa al ente de control que desde la ANSV se procedió a citar presencialmente a los funcionarios de dicha entidad para el 18 de junio de 2025, con la finalidad de formular el plan de mejoramiento que permita contar con acciones específicas, medibles y efectivas para obtener la información oportunamente y definir el apoyo que desde la ANSV en el marco de sus funciones y competencias (…)*

ANÁLISIS DE RESPUESTA

Basado en la respuesta proporcionada, se tiene que la ANSV confirma la observación planteada, debido al incumplimiento de los indicadores comunicados. En su respuesta, la Agencia enuncia, para cada uno de los indicadores lo siguiente:

Para el caso del indicador de *"Instituciones educativas que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar (PME)"*, indica que se ha cumplido con el 67% de la meta, sin embargo, para las vigencias objeto de esta actuación 2022 a 2024 no se cumplió con las metas propuestas.

Por lo anterior, no se desvirtúa lo observado por la CGR, por lo que se configura como parte del hallazgo administrativo.

Para el indicador de "*Centros de orientación a víctimas de siniestros viales conformados*", indican que la meta era de cero (0), motivo por el que no se registró avance. La CGR acepta el argumento expuesto por la entidad, y se ajusta lo observado en este sentido.

En el indicador "*Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial"*, confirman el incumplimiento del indicador señalando que por medio de la contratación que se encuentra en ejecución se hará la intervención de los 37 puntos faltantes para completar la meta de la vigencia 2024.

Por lo anterior, no se desvirtúa lo observado por la CGR, por lo que se configura como parte del hallazgo administrativo.

Para el indicador *"Municipios de categoría 2 y 3 asistidos técnicamente en la implementación del Sistema de Emergencias Médicas"*, indican que se han realizado gestiones con el Ministerio de Salud y Protección Social y se llevará a cabo una reunión con la entidad para formular el plan de mejoramiento de coordinación entre las entidades.

Por lo anterior, no se desvirtúa lo observado por la CGR, por lo que se configura como parte del hallazgo administrativo.

HALLAZGO No. 07- CUMPLIMIENTO DE LA META DEL INDICADOR: "SITIOS CRITICOS INTERVENIDOS PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL", AL 2024. ADMINISTRATIVO(A) CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA (D).[15]

RESUMEN

En el Plan Nacional de Seguridad vial 2022-2031, para el seguimiento al cumplimiento de las metas previstas para el área de acción 3. "*Infraestructura segura*", se planteó por la ANVS el indicador "*Sitios Críticos Intervenidos Para el Mejoramiento de Las Condiciones de Seguridad Vial*" que mide la cantidad de sitios críticos intervenidos a través de construcción de infraestructura para contribuir en el mejoramiento de las condiciones de seguridad de los diferentes actores viales, cuya medición es anual, frente a las metas anuales planteadas en cada vigencia, determinándose que para la vigencia 2024 la meta fue 700 puntos críticos intervenidos la cual no se alcanzó, por falta de planeación para adelantar los procesos de contratación de obra e interventoría, requeridos, en forma oportuna.

CRITERIOS Y FUENTES DE CRITERIO

[15] CGR Código APA: COH_6153_2025

Constitución Política de Colombia

Artículo 209. *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.*

Ley 489 de 1998 - Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.

Artículo 3º.- *Principios de la función administrativa. La función administrativa se desarrollará conforme a los principios constitucionales, en particular los atinentes a la buena fe, igualdad, moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, publicidad, responsabilidad y transparencia. Los principios anteriores se aplicarán, igualmente, en la prestación de servicios públicos, en cuanto fueren compatibles con su naturaleza y régimen.*
Parágrafo.- *Los principios de la función administrativa deberán ser tenidos en cuenta por los órganos de control y el Departamento Nacional de Planeación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 343 de la Constitución Política, al evaluar el desempeño de las entidades y organismos administrativos y al juzgar la legalidad de la conducta de los servidores públicos en el cumplimiento de sus deberes constitucionales, legales o reglamentarios, garantizando en todo momento que prime el interés colectivo sobre el particular.*
Artículo 4º.- *Finalidades de la función administrativa. La función administrativa del Estado busca la satisfacción de las necesidades generales de todos los habitantes, de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política.*
Los organismos, entidades y personas encargadas, de manera permanente o transitoria, del ejercicio de funciones administrativas deben ejercerlas consultando el interés general.

Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013, y las normas que la modifique y la complementen. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

Artículo 3°. *Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.*

Decreto 787 del 21 de abril de 2015. Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 4°. *Funciones del Despacho del Director General. Son funciones del Despacho del Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las siguientes:*
1. Dirigir, coordinar, controlar y evaluar la ejecución y el cumplimiento de los objetivos, funciones, políticas, planes y programas asignados e inherentes a la Agencia.
(...)

Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022-2031 Aprobado mediante Decreto 1430 del 29 de julio de 2022. Documento técnico y sus anexos Anexo 1. "Plan de acción y seguimiento", anexo 2 "Batería de indicadores"

Ley 1952 de 2019. ***"Por medio de la cual se expide el Código General Disciplinario, se derogan la Ley 734 de 2002 y algunas disposiciones de la Ley 1474 de 2011, relacionadas con el derecho disciplinario."***

Artículo 38*. Deberes. Son deberes de todo servidor público:*
1. Cumplir y hacer que se cumplan los deberes contenidos en la Constitución, los tratados de derechos humanos y derecho internacional humanitario, los demás ratificados por el Congreso, las leyes, los decretos, las ordenanzas, los acuerdos distritales y municipales, los estatutos de la entidad, los reglamentos y los manuales de funciones, las decisiones judiciales y disciplinarias, las convenciones colectivas, los contratos de trabajo y las órdenes superiores emitidas por funcionario competente.
(...)
3. Cumplir con diligencia, eficiencia e imparcialidad el servicio que le sea encomendado y abstenerse de cualquier acto u omisión que cause la suspensión o perturbación injustificada de un servicio esencial, o que implique abuso indebido del cargo o función.
(...)

CONDICIÓN

El Área de Acción 3 del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031 en Colombia se enfoca en la Infraestructura Vial Segura. Su objetivo es proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial, así como mitigar los riesgos en puntos críticos de siniestralidad y promover el uso de tecnologías avanzadas en dispositivos y señalización.

Para alcanzar este objetivo, el PNSV 2022-2031 establece objetivos específicos y acciones dentro del área de Infraestructura Vial Segura, y para cumplir el objetivo específico *"3.2.1 Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgo*", se establecieron metas anuales para cada una de las vigencias auditadas, así, para la vigencia 2022 correspondió a 500 puntos críticos intervenidos, y año tras año esta meta de forma acumulativa aumenta 100 puntos críticos,

es decir, que la meta para el año 2024 era de 700 puntos críticos intervenidos. Los avances de esta meta se miden a través del indicador que se muestra en la siguiente ficha técnica:

Imagen 11. Ficha técnica del indicador:
Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial

Tipo de acumulación	Acumulado	**Definición del tipo de acumulación**	Mide los avances de cada año de manera individual, pero al finalizar el periodo de gobierno se sumarán las intervenciones de todos los años. Las metas no incluyen el valor de la línea base.

Metas	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Periodo
	500	600	700	800	900	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.400

Descripción de la metodología para proyectar metas	Media histórica
Observaciones	Se considera que la meta media anual por intervención por parte de la ANSV corresponde a 100 puntos críticos, entre los que se cuentan las intervenciones a nivel territorial de los programas.
Dependencia responsable	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) – Dirección de Infraestructura y Vehículos.

Fuente: Formato adaptado por la ANSV, con base en la ficha técnica de indicadores de SINERGIA – DNP (2018)
NA: No Aplica / ND: No Disponible.

Agencia Nacional de Seguridad Vial	FICHA TÉCNICA DE INDICADORES DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031		
Área de Acción	**3. Infraestructura Segura**		
Objetivo General	3.2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad.		
Objetivo Específico	3.2.1. Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos.		
Nombre del indicador	**Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial**		
Tipo de indicador	Producto	**Definición tipo de indicador**	Bienes o servicios que permitirán alcanzar el resultado esperado
Descripción del indicador	Mide la cantidad de sitios críticos intervenidos a través de construcción de infraestructura para contribuir en el mejoramiento de las condiciones de seguridad de los diferentes actores viales. Para tal efecto se toma como referencia las intervenciones a nivel territorial con programas como Pequeñas Grandes Obras (, PGO) y apoyo a la implementación del enfoque de Sistema Seguro, entre otros		
Unidad de medida	Número	**Si se selecciona "Otra", escribir aquí la unidad de medida:**	
Fórmula de cálculo	Sumatoria de puntos críticos intervenidos, así: (X1+X2+X3+…+Xn)		
Periodicidad de medición	Anual	**Días de rezago**	30
Fuente (s) de información	Agencia Nacional de Seguridad Vial - Dirección de Infraestructura y Vehículos		
Año o serie disponible	2017-2021		

Serie histórica disponible

Año	Dato
2018	100

Año	Dato
2019	0

Año	Dato
2020	68

Año	Dato
2021	348

Valor de la línea base (LB)	348	**Fecha LB**	**Mes** Dic	**Año** 2021	**Fuente de la LB:**	ANSV – Dirección de Infraestructura y Vehículos (sumatoria 2017-2021)
Descripción de la línea base	El valor de la línea base corresponde a la cantidad de sitios críticos de siniestralidad intervenidos en infraestructura durante el periodo 2018 - 2021.					
Tipo de acumulación	Acumulado	**Definición del tipo de acumulación**				Mide los avances de cada año de manera individual, pero al finalizar el periodo de gobierno se sumarán las intervenciones de todos los años. Las metas no incluyen el valor de la línea base.

Metas

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Período
500	600	700	800	900	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.400

Descripción de la metodología para proyectar metas	Media histórica
Observaciones	Se considera que la meta media anual por intervención por parte de la ANSV corresponde a 100 puntos críticos, entre los que se cuentan las intervenciones a nivel territorial de los programas.
Dependencia responsable	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) – Dirección de Infraestructura y Vehículos.

Fuente: Documento Técnico de Soporte - Anexo 2 Batería de indicadores
Fuente: Anexo 2 *"Batería de indicadores".*

Sin embargo, al revisar los avances de los años 2022, 2023 y 2024, se evidencia que para la vigencia 2024 no se alcanzó la meta, ya que no tuvo ningún avance, como se demuestra en la siguiente tabla.

Tabla 26. Avance por vigencias indicador
"Sitios Críticos Intervenidos Para el Mejoramiento de Las Condiciones de Seguridad Vial"

AVANCE 2022	AVANCE 2023	AVANCE 2024
533,00	663,00	663

Fuente: Seguimiento Periódico a los indicadores.

Mediante oficio 2025EE0046439 del 12/03/2025, se solicita a la entidad la Hoja de vida del indicador, el seguimiento periódico del 2022, 2023 y 2024 y evidencias del cumplimiento en el numeral *"4. Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial"*

Dentro de los anexos o soportes allegados, en el "*Archivo 4. Infraestructura segura.xlsx*", se encuentran las justificaciones dadas por la entidad frente a la no obtención de ningún avance respecto de las intervenciones de los puntos críticos en la vigencia 2024, en las que indica:

> *"Para realizar la intervención de puntos críticos en el país se adelantó la estructuración técnica, legal y financiera de un proceso de contratación de obra y respectiva interventoría, con la cual que se realizará la intervención de aproximadamente 170 sitios crítico. (sic)*
>
> *De forma paralela se revisaron 227 diseños que tiene la ANSV, para su evaluación y priorización de acuerdo con los criterios establecidos para la intervención en el marco del proceso que se adelanta.*
> *(...)*
> *Durante el segundo trimestre del presente año se continuó con la revisión y ajuste de los procesos de obra e interventoría para la contratación de las intervenciones de puntos críticos, definidas como meta del PNSV de 2024 y 2025. Se han realizado diversas revisiones y ajustes a los documentos precontractuales, así como una actualización del estudio de mercado.*
> *(...)*
> *Durante el tercer trimestre del presente año se continuó desarrollado (sic) la etapa precontractual de los procesos de contratación de obra e interventoría. Los cuales fueron publicados en SECOP II en los meses de julio y agosto 2024. Se espera adjudicar entre octubre y noviembre de 2024.*
> *(...)*
> *En 2024 no reporta ejecución física de la meta propuesta. Sin embargo, durante el cuarto trimestre del año se logró la adjudicación de los procesos de obra e interventoría para el desarrollo. Es preciso indicar que, durante la etapa precontractual fue necesario realizar ajustes en los cronogramas y la evaluación de diversos aspectos técnicos y económicos por parte del comité evaluador, así como*

la generación de adendas para el cumplimiento de garantías y pluralidad de oferentes.

Los contratos de obra e interventoría adjudicados se encuentran en etapa de perfeccionamiento para inicio de actividades.

Es preciso resaltar que si bien, no se logró el cumplimiento total de la meta de implementación propuesta en el plan para 2024, se puede evidenciar la gestión por parte de la DIV para poder cumplir las metas lo más pronto posible y dentro de los plazos del Plan de Acción. Por último, se hace mención que la meta propuesta para el año 2024 se cumplirá en 2025."

El 8 de mayo de 2025, el equipo auditor realizó visita a las instalaciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el propósito de verificar información y evaluar el cumplimiento de los indicadores. Durante esta visita, se solicitó al personal de la ANSV que proporcionara detalles sobre el grado de cumplimiento del indicador "Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial", en respuesta a esta solicitud, el personal confirmó la validez de las justificaciones previamente presentadas. Además, para proporcionar un panorama completo de las acciones emprendidas, se facilitó la información pertinente relativa a los contratos que fueron adjudicados en la vigencia 2024, para ejecución en 2025.

La entidad en la Carpeta denominada "VISITA ANSV (08Mayo2025)", en el archivo "Infraestructura Segura.xlsx", indica que se llevó a cabo el proceso de licitación de obra IAP-003-2024, del cual tiene los siguientes contratos de régimen especial con ofertas derivados.

Tabla 27. Relación de contratación derivada del proceso de licitación IAP-003-2024.

NUMERO DE CONTRATO	OBJETO	VALOR CONTRATO
PA-023-2025	IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA 1.	$ 6.800.000.000
PA-024-2025	IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA 2.	$ 6.800.000.000
PA- 025-2025	IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA 3.	$ 6.800.000.000
PA-026-2025	IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA 4.	$ 6.800.000.000
PA-027-2025	IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA 5.	$ 6.800.000.000

NUMERO DE CONTRATO	OBJETO	VALOR CONTRATO
PA-012-2025	REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y JURÍDICA AL CONTRATO CUYO OBJETO ES "IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA No. 1	$ 1.304.009.389
PA-099-2025	REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y JURÍDICA AL CONTRATO CUYO OBJETO ES "IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA No. 2	$ 1.275.343.944
PA-014-2025	REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y JURÍDICA AL CONTRATO CUYO OBJETO ES "IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA No. 3	$ 1.272.549.958
PA-013-2025	REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y JURÍDICA AL CONTRATO CUYO OBJETO ES "IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA No. 4	$ 1.245.506.647
PA-100-2025	REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y JURÍDICA AL CONTRATO CUYO OBJETO ES "IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV, ZONA No. 5"	$ 1.278.647.628

Fuente: Archivo denominado “Infraestructura Segura.xlsx” suministrado por la ANSV – Visita 08-05-2025.

Lo anterior evidencia que hasta finales de la vigencia 2024, la entidad adjudicó el contrato IAP-003-2024 para el cumplimiento de las intervenciones a los sitios críticos identificados por zonas, sin embargo, como la contratación es por lotes, son procesos de la vigencia 2025, por lo cual para la vigencia 2024 no se registró avance alguno en el cumplimiento de estas actividades y como lo manifiesta la entidad en su respuesta a la comunicación 2025EE0046439 del 12/03/2025, la meta propuesta para el 2024 se cumplirá hasta el 2025.

CAUSA

Deficiencias en la planeación de los procesos de contratación de obra e interventoría, esta falta de previsión se manifestó en una inadecuada estimación de los tiempos necesarios para cada etapa contractual, desde la formulación de los requerimientos y la elaboración de los pliegos hasta la adjudicación y la firma de los contratos, sin considerar la complejidad inherente a estos procedimientos administrativos y técnicos.

EFECTO

Incumplimiento de las metas del Plan Nacional de Seguridad Vial, relacionadas con la intervención de puntos críticos ya que las acciones y metas previstas para la vigencia 2024, dada su no ejecución, fueron trasladadas para la vigencia 2025, lo cual implica disminución de las intervenciones estimadas en el PNSV.

Debilidades en los procesos de mejora de la seguridad vial en los puntos más peligrosos de la red vial, lo que implica que los usuarios seguirán expuestos a riesgos elevados de accidentes con consecuencias potencialmente graves o fatales.

Por lo identificado y por el presunto incumplimiento de las normas citadas, entre otras: principios de Celeridad y Eficacia contenidos en el Artículo 209 de la Constitución Política de Colombia; artículo 3 de la Ley 489 de 1998; el Artículo 4 de Decreto 787 de 2015, se constituye en un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria al tenor de los numerales 1 y 3 del artículo 38 de la ley 1952 de 2019.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD.

En su comunicación con radicado ANSV 20251000048561 del 28 de mayo de 2025, la Agencia Nacional de seguridad Vial, presentó la siguiente respuesta:

(…) En este contexto vale la pena indicar que la estructuración del proceso inició a finales del 2023 y para los primeros meses del 2024, se inició la gestión contractual que implica una dinámica de revisión conjunta entre la DIV, el Grupo de Gestión Contractual y la Fiducia, esto debido al régimen especial que en materia contractual rige a la entidad.

Es fundamental destacar que la adjudicación exitosa de los procesos se realizó en la vigencia 2024. Sin embargo, el cumplimiento de las condiciones precedentes posteriores a la adjudicación, necesarias para la suscripción del acta de inicio de los contratos (entre las cuales se incluye la aplicación del protocolo Sarlaft con la Fiducia), llevó a que dichos contratos comenzaran en la vigencia siguiente. (…)

(…) de acuerdo con la estructuración del proceso de contratación IAP-003-2024, se estima que con lo contratado se logre intervenir aproximadamente 170 puntos críticos en el país, distribuidos en las 5 zonas definidas en el proceso. En consecuencia, con ello, se cubrirá el rezago de la meta de 2024 (37 puntos), los 100 puntos definidos como meta para el 2025 e incluso se lograría un avance parcial en los puntos del 2026. Por lo tanto, aunque el 100% de la meta programada para 2024 está en camino de completarse, su ejecución ha sido contratada y está en desarrollo, al igual que la correspondiente a 2025 (…)

(…) se solicita respetuosamente la eliminación de cualquier connotación disciplinaria atribuida al hallazgo Nº 2, en tanto no se configura falta disciplinaria alguna conforme a los presupuestos establecidos en la Ley 1952 de 2019.

De acuerdo con los artículos 9 y 10 de dicha Ley, para que una conducta sea disciplinariamente reprochable debe vulnerar el deber funcional sin justificación alguna y además, a título de dolo o culpa, quedando proscrita toda forma de responsabilidad objetiva. En el presente caso, no se acredita la existencia de una acción u omisión contraria a los

fines del servicio público ni una conducta negligente, imprudente o descuidada en la planeación o gestión contractual por parte de los servidores responsables (…)

ANÁLISIS DE RESPUESTA

Basado en la respuesta proporcionada por la ANSV, se tiene que la misma no se desvirtúa el hallazgo, debido a que confirma que el proceso de contratación se adjudicó a finales de 2024, y por esta razón no fue posible cumplir con la meta del indicador de esta vigencia., Respecto a la presunta incidencia disciplinaria, esta se mantiene debido a que la Entidad informa que la estructuración del proceso inició a finales de 2023 y solo se adjudicó hasta finales del 2024, sin embargo la contratación derivada inicia en 2025 y se presupuesta la ejecución para esta misma vigencia, postergando el cumplimiento del indicador del 2024.

En este sentido la observación se valida como hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria tal como se comunicó.

HALLAZGO No. 08. PUBLICACIÓN INFORMES DE SUPERVISIÓN EN SECOP II, CONVENIOS ANSV-005-2022, ANSV-054-2022, ANSV-060-2022, ANSV-061-2022 Y ANSV-067-2022. ADMINISTRATIVO (A) CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA (D)[16]

RESUMEN

Consultada y revisada la plataforma electrónica del SECOP II, se verificó y se tomó evidencia que los informes mensuales de supervisión de los convenios interadministrativos **ANSV-005-2022, ANSV-054-2022, ANSV-060-2022, ANSV-061-2022 y ANSV-067-2022,** se registraron de manera extemporánea.

CRITERIOS Y FUENTES DE CRITERIO

Constitución Política de Colombia

Artículo 209. *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y* ***publicidad****, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

[16] CGR Código APA: COH_5865_2025

Ley 80 de 1993 "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración PÚBLICA".

***Artículo 24**. - Del Principio de Transparencia*

3o. Las actuaciones de las autoridades serán públicas y los expedientes que las contengan estarán abiertos al público, permitiendo en el caso de licitación el ejercicio del derecho de que trata el artículo 273 de la Constitución Política.

***Artículo 51**. - De la responsabilidad de los Servidores Públicos*

El servidor público responderá disciplinariamente, civil y penalmente por acciones y omisiones en la actuación contractual en los términos de la constitución y de la ley"

Ley 489 de 1998 "Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones."

*ARTÍCULO 3.- Principios de la función administrativa. La función administrativa se desarrollará conforme a los principios constitucionales, en particular los atinentes a la buena fe, igualdad, moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, **publicidad**, responsabilidad y transparencia. Los principios anteriores se aplicarán, igualmente, en la prestación de servicios públicos, en cuánto fueren compatibles con su naturaleza y régimen.*

Ley 1474 -2011 "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública."

Art. 84 Facultades y deberes de los supervisores y los interventores

La vigilancia contractual a cargo del interventor o supervisor está dirigida a verificar el cumplimiento de las condiciones pactadas en el contrato vigilado y para ello están facultados para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual, impartir instrucciones al concesionario en los términos del contrato vigilado y hacer recomendaciones encaminadas a lograr la correcta ejecución del objeto contratado y/o recomendando el inicio de procesos sancionatorios contractuales.

Es obligatorio para el interventor entregar sus instrucciones o recomendaciones y sugerencias por escrito y ellas deben enmarcarse en los términos del respectivo contrato.
Las aprobaciones, autorizaciones, requerimientos y los informes del supervisor o interventor, según corresponda, deben publicarse en SECOP.

Ley 1712 de 2014, por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones.

***Artículo 9o**. Información mínima obligatoria respecto a la estructura del sujeto obligado.*

Todo sujeto obligado deberá publicar la siguiente información mínima obligatoria de manera proactiva en los sistemas de información del Estado o herramientas que lo sustituyan:

(…)
e) Su respectivo plan de compras anual, así como las contrataciones adjudicadas para la correspondiente vigencia en lo relacionado con funcionamiento e inversión, las obras públicas, los bienes adquiridos, arrendados y en caso de los servicios de estudios o investigaciones deberá señalarse el tema específico, de conformidad con el artículo 74 de la Ley 1474 de 2011. En el caso de las personas naturales con contratos de prestación de servicios, deberá publicarse el objeto del contrato, monto de los honorarios y direcciones de correo electrónico, de conformidad con el formato de información de servidores públicos y contratistas.

***Artículo 10**. Publicidad de la contratación.*

En el caso de la información de contratos indicada en el artículo 9 literal e), tratándose de contrataciones sometidas al régimen de contratación estatal, cada entidad publicara en el medio electrónico institucional sus contrataciones en curso y un vínculo al sistema electrónico para la contratación pública o el que haga sus veces, a través del cual podrá accederse directamente a la información correspondiente al respectivo proceso contractual, en aquellos que se encuentren sometidas sin excepción.

*Ley 1952 de 2019 Por medio de la cual se expide el código general disciplinario se derogan la ley 734 de 2002 y algunas disposiciones de la ley 1474 de 2011, relacionadas con el derecho disciplinario**.***

***Artículo 38. Deberes.** Son deberes de todo servidor público:*

1. *Cumplir y hacer que se cumplan los deberes contenidos en la Constitución, los tratados de derechos humanos y derecho internacional humanitario, los demás ratificados por el Congreso, las leyes, los decretos, las ordenanzas, los acuerdos distritales y municipales, los estatutos de la entidad, los reglamentos y los manuales de funciones, las decisiones judiciales y disciplinarias, las convenciones colectivas, los contratos de trabajo y las órdenes superiores emitidas por funcionario competente.*

Decreto 1510 de 2013 Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.

***Artículo 19**. La Entidad Estatal está obligada a publicar en el Secop los Documentos del Proceso y los actos administrativos del Proceso de Contratación, dentro de los tres (3) días siguientes a su expedición (…)*

Decreto 1082 de 2015 "Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional"

***Artículo 2.2.1.1.1.7.1. Publicidad en el SECOP.** La Entidad Estatal está obligada a publicar en el SECOP los Documentos del Proceso y los actos administrativos del Proceso de Contratación, **dentro de los tres (3) días siguientes a su** expedición. La oferta que debe ser publicada es la del adjudicatario del Proceso de Contratación. (…)*

Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente
Circular Externa Única Código: CCE-EICP-MA-06 Versión: 02 del 15 de julio de 2022

"1.3. Oportunidad en la publicación de la información en el SECOP

Las Entidades que aún utilizan el SECOP I están obligadas a publicar en el SECOP los Documentos del Proceso dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a su expedición, por disposición del artículo 2.2.1.1.1.7.1 del Decreto 1082 de 2015
(…)
1.5. Normativa del SECOP

Los Términos y Condiciones de cada una de las plataformas regulan y reglamentan la forma en la cual se realiza la publicación, el envío, la recepción y el archivo de mensajes de datos en el SECOP. Los usuarios del SECOP están obligados a cumplirlos. El uso del SECOP implica la aceptación de los Términos y Condiciones.

Los manuales y guías expedidos por Colombia Compra Eficiente son herramientas de orientación, que establecen procedimientos para el uso del SECOP e incorporan buenas prácticas en su uso. Las entidades pueden utilizar estas herramientas para su actividad contractual."

MANUAL UNIFICADO DE CONTRATACIÓN - PROCESO DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE FEBRERO 2024. ANSV-CON-MG-01 Fecha: 2022-07-07

1.14 SECOP II

"Como Sistema Electrónico de Contratación Pública, el SECOP II permitirá a la ANSV y al Fondo gestionar sus procesos contractuales de manera transaccional y en debida forma según lo indicado por la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, en consecuencia, la gestión contractual se gestionará desde los usuarios a los que le corresponde por competencia dicha gestión.
(…)

En todas estas, se conformará un expediente contractual único que el contratante deberá velar por su completitud y la calidad de la información, dicho expediente electrónico es válido y tiene valor probatorio, así como el contrato electrónico y sus modificaciones que deberán ser en tiempo real y de manera transaccional (exceptuando el régimen especial de uso publicitario).”

7.3.4. Funciones administrativas

“Recopilar los documentos generados en desarrollo del contrato o convenio (actas, informes y demás documentos que hagan parte de este) y remitir al Grupo de Gestión Contractual o quien maneje el expediente contractual físico dentro de los dos (2) días siguientes de su emisión, de manera organizada y cronológica, de tal manera que pueda incluirse en el expediente contractual y publicación en plataforma del SECOP II. Así mismo, será su deber verificar su publicación.”

CONDICIÓN

Revisada la información en la plataforma digital SECOP II, se evidenció que, los informes de supervisión de los convenios interadministrativos relacionados en la siguiente tabla, no fueron publicados dentro del término establecido por el Decreto 1082 de 2015, en el ARTÍCULO 2.2.1.1.1.7.1. *“Publicidad en el SECOP. La Entidad Estatal está obligada a publicar en el SECOP los Documentos del Proceso y los actos administrativos del Proceso de Contratación, dentro de los tres (3) días siguientes a su expedición. La oferta que debe ser publicada es la del adjudicatario del Proceso de Contratación. Los documentos de las operaciones que se realicen en bolsa de productos no tienen que ser publicados en el SECOP”*.

La siguiente tabla relaciona los convenios que fueron objeto de consulta en el SECOP II:

Tabla 28. Relación Convenios Interadministrativos consultados en el SECOPII

No	No. Convenio	Vigencia	Contratista Y/O Prestador De Servicio	Objeto	Fecha De Finalización	Enlace Secop II
1	ANSV-005-2022	2022	Municipio De Tocancipá - Cundinamarca	Aunar esfuerzos entre la agencia nacional de seguridad vial y el municipio de Tocancipá - Cundinamarca, para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica, ejecución, seguimiento y evaluación de impacto de políticas, planes, programas, proyectos y acciones orientadas a mejorar la seguridad vial.	17/07/2023	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.2595218&isFromPublicArea=True&isModal=False
2	ANSV-054-2022	2022	Municipio De Yumbo	Aunar esfuerzos entre la agencia nacional de seguridad vial y el municipio de yumbo- valle del cauca, para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica, ejecución, seguimiento y evaluación de impacto	25/02/2024	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.3104910&i

No	No. Convenio	Vigencia	Contratista Y/O Prestador De Servicio	Objeto	Fecha De Finalización	Enlace Secop II
				de políticas, planes, programas, proyectos y acciones orientadas a mejorar la seguridad vial.		sFromPublicArea=True&isModal=False
3	ANSV-060-2022	2022	Municipio De Girardota - Antioquia	Aunar esfuerzos entre la agencia nacional de seguridad vial y el municipio de Girardota- Antioquia, para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica, ejecución, seguimiento y evaluación de impacto de políticas, planes, programas, proyectos y acciones orientadas a mejorar la seguridad vial.	17/08/2025	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.3146489&isFromPublicArea=True&isModal=False
4	ANSV-061-2022	2022	Municipio De Saravena	Aunar esfuerzos entre la agencia nacional de seguridad vial y el municipio de Saravena- Arauca, para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica, ejecución, seguimiento y evaluación de impacto de políticas, planes, programas, proyectos y acciones orientadas a mejorar la seguridad vial.	28/02/2024	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.3146490&isFromPublicArea=True&isModal=False
5	ANSV-067-2022	2022	Departamento De Caldas	Aunar esfuerzos entre la agencia nacional de seguridad vial y el departamento de caldas, para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica, ejecución, seguimiento y evaluación de impacto de políticas, planes, programas, proyectos y acciones orientadas a mejorar la seguridad vial.	12/03/2024	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.3228673&isFromPublicArea=True&isModal=False

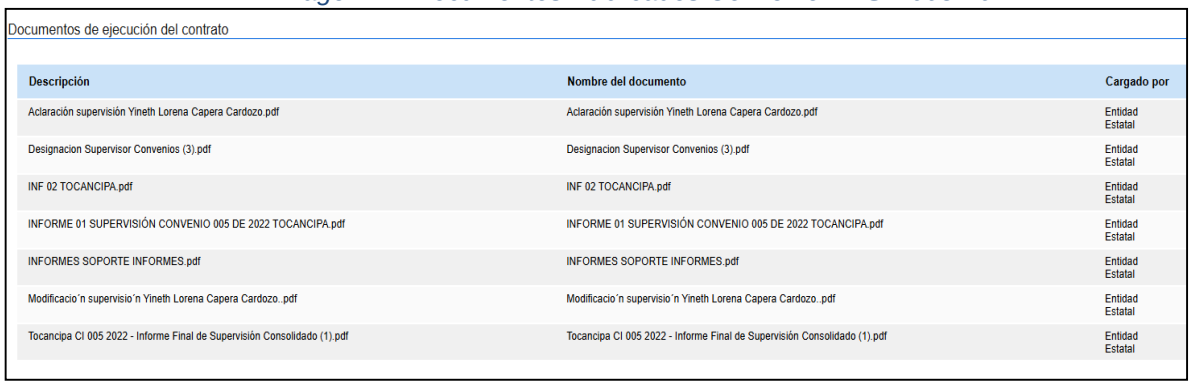
Fuente: Información aportada por la ANSV. Elaboró Equipo Auditor

Respecto a los convenios antes relacionados, se estableció:

Convenio ANSV-005-2022:

Dentro de la documentación consultada en la plataforma SECOP II se evidencia lo siguiente:

Imagen 12. Documentos Publicados Convenio ANSV-005-2022



Documentos de ejecución del contrato

Descripción	Nombre del documento	Cargado por
Aclaración supervisión Yineth Lorena Capera Cardozo.pdf	Aclaración supervisión Yineth Lorena Capera Cardozo.pdf	Entidad Estatal
Designacion Supervisor Convenios (3).pdf	Designacion Supervisor Convenios (3).pdf	Entidad Estatal
INF 02 TOCANCIPA.pdf	INF 02 TOCANCIPA.pdf	Entidad Estatal
INFORME 01 SUPERVISIÓN CONVENIO 005 DE 2022 TOCANCIPA.pdf	INFORME 01 SUPERVISIÓN CONVENIO 005 DE 2022 TOCANCIPA.pdf	Entidad Estatal
INFORMES SOPORTE INFORMES.pdf	INFORMES SOPORTE INFORMES.pdf	Entidad Estatal
Modificacio´n supervisio´n Yineth Lorena Capera Cardozo..pdf	Modificacio´n supervisio´n Yineth Lorena Capera Cardozo..pdf	Entidad Estatal
Tocancipa CI 005 2022 - Informe Final de Supervisión Consolidado (1).pdf	Tocancipa CI 005 2022 - Informe Final de Supervisión Consolidado (1).pdf	Entidad Estatal

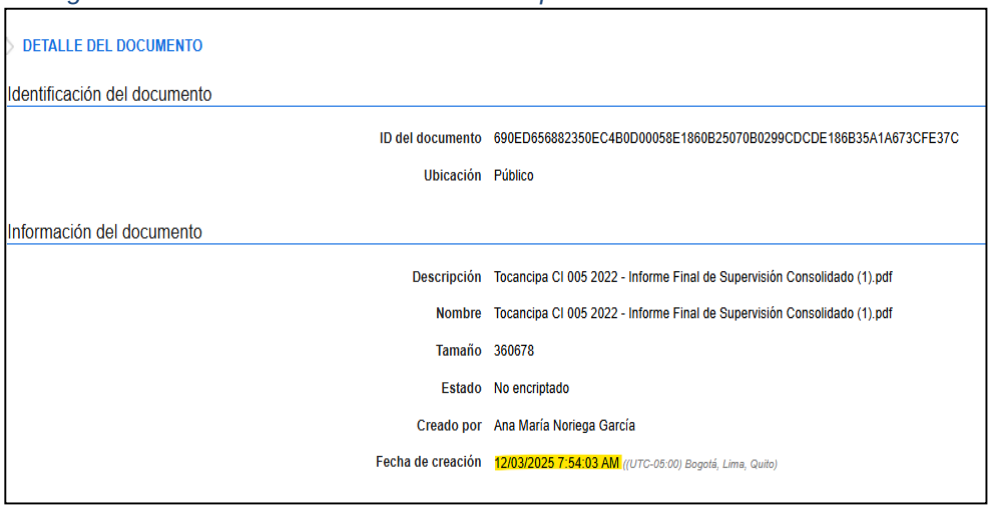
Fuente: Tomado de SECOP II

Particularmente considerando la publicación del informe final de supervisión, se tiene lo siguiente:

Fecha de Finalización del convenio: 17 de julio de 2023
Fecha de Cargue de informe de supervisión: 12 de 03 de 2025
Fecha de Consulta en la Plataforma Secop II: 16 de mayo de 2025

La siguiente imagen evidencia la fecha de publicación del informe de supervisión

Imagen 13. Publicación Informe Final de Supervisión Convenio ANSV-005-2022


DETALLE DEL DOCUMENTO

Identificación del documento

ID del documento 690ED656882350EC4B0D00058E1860B25070B0299CDCDE186B35A1A673CFE37C

Ubicación Público

Información del documento

Descripción Tocancipa CI 005 2022 - Informe Final de Supervisión Consolidado (1).pdf

Nombre Tocancipa CI 005 2022 - Informe Final de Supervisión Consolidado (1).pdf

Tamaño 360678

Estado No encriptado

Creado por Ana María Noriega García

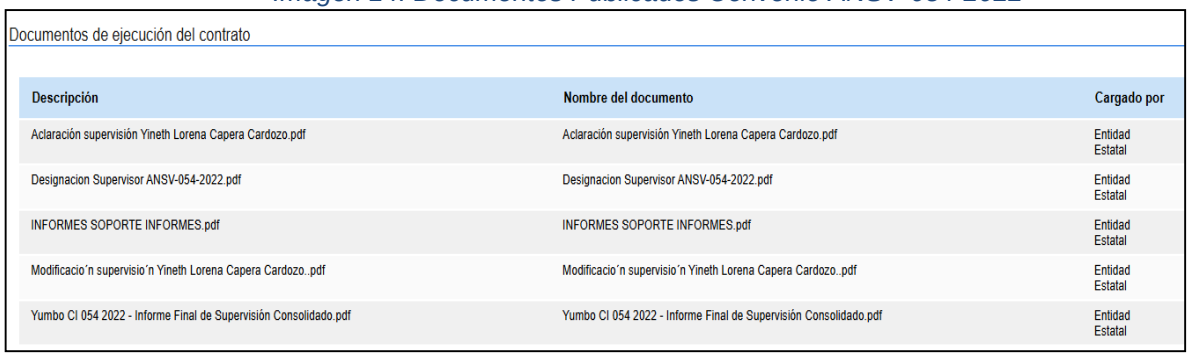
Fecha de creación 12/03/2025 7:54:03 AM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fuente: Tomado de SECOP II

Convenio ANSV-054-2022:

Dentro de la documentación consultada en la plataforma SECOP II se evidencia lo siguiente:

Imagen 14. Documentos Publicados Convenio ANSV-054-2022


Documentos de ejecución del contrato

Descripción	Nombre del documento	Cargado por
Aclaración supervisión Yineth Lorena Capera Cardozo.pdf	Aclaración supervisión Yineth Lorena Capera Cardozo.pdf	Entidad Estatal
Designacion Supervisor ANSV-054-2022.pdf	Designacion Supervisor ANSV-054-2022.pdf	Entidad Estatal
INFORMES SOPORTE INFORMES.pdf	INFORMES SOPORTE INFORMES.pdf	Entidad Estatal
Modificacio´n supervisio´n Yineth Lorena Capera Cardozo..pdf	Modificacio´n supervisio´n Yineth Lorena Capera Cardozo..pdf	Entidad Estatal
Yumbo CI 054 2022 - Informe Final de Supervisión Consolidado.pdf	Yumbo CI 054 2022 - Informe Final de Supervisión Consolidado.pdf	Entidad Estatal

Fuente: Tomado de SECOP II

Particularmente considerando la publicación del informe final de supervisión:

Fecha de Finalización del convenio: 29 de febrero de 2023
Fecha de Cargue de informe de supervisión: 12 de marzo de 2025
Fecha de Consulta en la Plataforma Secop II: 16 de mayo de 2025

La siguiente imagen evidencia la fecha de publicación del informe de supervisión

Imagen 15. Publicación Informe Final de Supervisión Convenio ANSV-054-2022

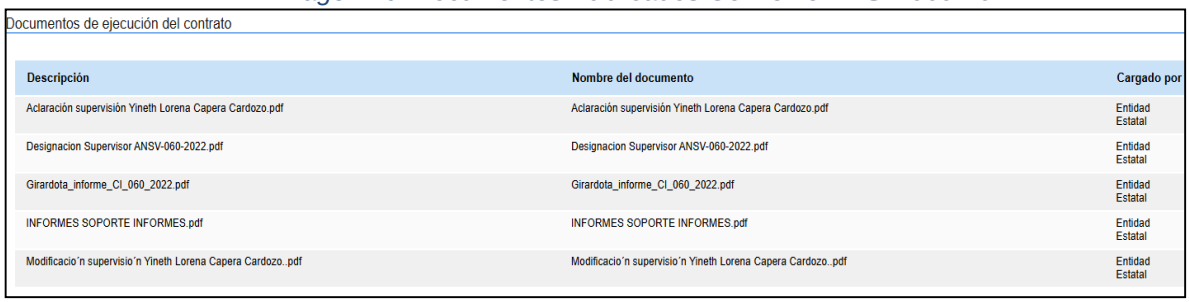


Fuente: Tomado de SECOP II

Convenio ANSV-060-2022:

Dentro de la documentación consultada en la plataforma SECOP II se evidencia lo siguiente:

Imagen 16. Documentos Publicados Convenio ANSV-060-2022



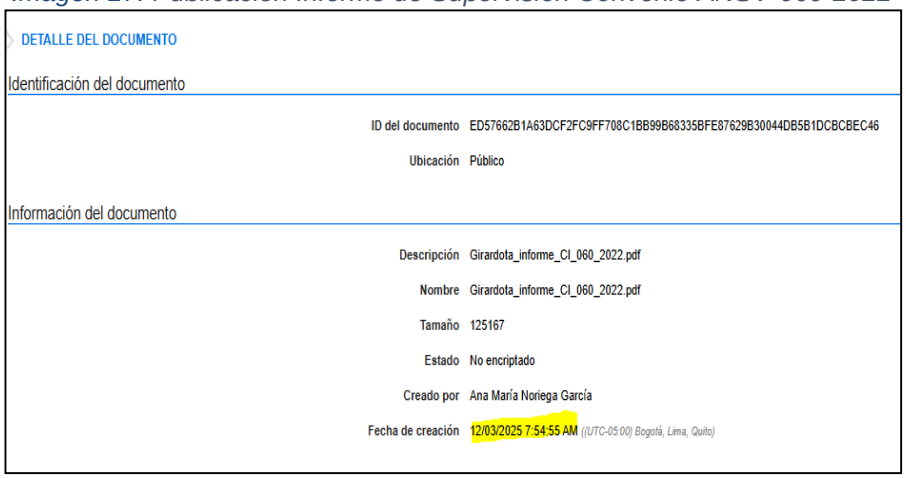
Fuente: Tomado de SECOP II

Particularmente considerando la publicación del informe supervisión, que tiene por fecha 22 de agosto de 2024, y teniendo en cuenta que el convenio se encuentra en ejecución, se estableció:

Fecha del Informe de Supervisión: 22 de agosto de 2024
Fecha de Cargue de informe de supervisión: 12 de marzo de 2025
Fecha de Consulta en la Plataforma Secop II: 16 de mayo de 2025

La siguiente imagen evidencia la fecha de publicación del informe de supervisión:

Imagen 17. Publicación Informe de Supervisión Convenio ANSV-060-2022


DETALLE DEL DOCUMENTO

Identificación del documento

ID del documento ED57662B1A63DCF2FC9FF708C1BB99B68335BFE87629B30044DB5B1DCBCBEC46

Ubicación Público

Información del documento

Descripción Girardota_informe_CI_060_2022.pdf

Nombre Girardota_informe_CI_060_2022.pdf

Tamaño 125167

Estado No encriptado

Creado por Ana María Noriega García

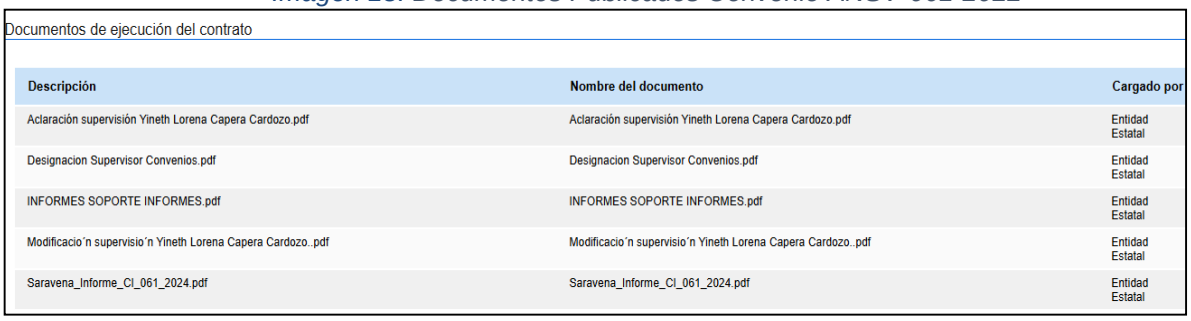
Fecha de creación 12/03/2025 7:54:55 AM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fuente: Tomado de SECOP II

Convenio ANSV-061-2022:

Dentro de la documentación consultada en la plataforma SECOP II se evidencia lo siguiente:

Imagen 18. Documentos Publicados Convenio ANSV-061-2022


Documentos de ejecución del contrato

Descripción	Nombre del documento	Cargado por
Aclaración supervisión Yineth Lorena Capera Cardozo.pdf	Aclaración supervisión Yineth Lorena Capera Cardozo.pdf	Entidad Estatal
Designacion Supervisor Convenios.pdf	Designacion Supervisor Convenios.pdf	Entidad Estatal
INFORMES SOPORTE INFORMES.pdf	INFORMES SOPORTE INFORMES.pdf	Entidad Estatal
Modificacio´n supervisio´n Yineth Lorena Capera Cardozo..pdf	Modificacio´n supervisio´n Yineth Lorena Capera Cardozo..pdf	Entidad Estatal
Saravena_Informe_CI_061_2024.pdf	Saravena_Informe_CI_061_2024.pdf	Entidad Estatal

Fuente: Tomado de SECOP II

Particularmente considerando la publicación del informe final de supervisión, se estableció

Fecha de Finalización del convenio: 13 de marzo de 2024
Fecha de Cargue de informe de supervisión: 12 de marzo de 2025
Fecha de Consulta en la Plataforma Secop II: 16 de mayo de 2025

La siguiente imagen evidencia la fecha de publicación del informe final de supervisión

Imagen 19. Publicación Informe Final de Supervisión Convenio ANSV-061-2022



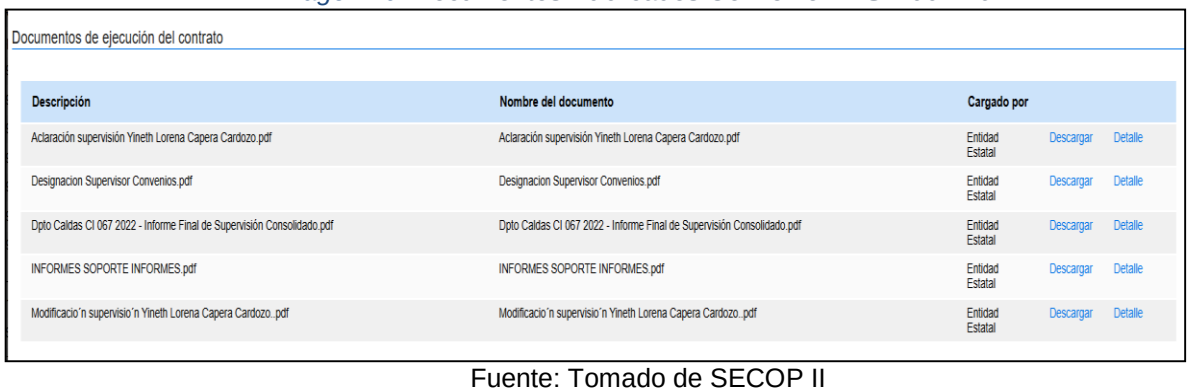
Fuente: Tomado de SECOP II

Convenio ANSV-067-2022:

Dentro de la documentación consultada en la plataforma SECOP II se evidencia lo siguiente:

Fecha de Finalización del convenio: 13 de marzo de 2024
Fecha de Cargue de informe de supervisión: a la fecha de consulta (16 de mayo de 2025)
No hay evidencia de informes de supervisión en la plataforma SECOP II

Imagen 20. Documentos Publicados Convenio ANSV-067-2022



Fuente: Tomado de SECOP II

CAUSA

La situación descrita se debe a deficiencias en el seguimiento y control por parte de la supervisión de los convenios mencionados, que según las estipulaciones contractuales y las establecidas en el Manual de Contratación de la Entidad, particularmente los numerales **7.3.1 *Funciones generales de la supervisión e interventoría***, **7.3.2 Funciones técnicas y 7.3.4 Funciones Administrativas**, debió realizar la publicación y garantizar r la completitud del Expediente electrónico en la plataforma del SECOP II.

EFECTO

La inobservancia del principio constitucional de publicidad limita la consulta pública, el ejercicio de vigilancia, control y la posibilidad a la ciudadanía y a los órganos de control de realizar vigilancia respecto del uso dado a los recursos públicos y la ejecución del contrato.

Por el presunto incumplimiento, a los principios que rigen la contratación estatal, especialmente los relacionados con la **eficiencia, publicidad y transparencia**, limitando la posibilidad a la ciudadanía y a los órganos de control de realizar vigilancia respecto del seguimiento realizado a la ejecución de los convenios evaluados y por la presunta inobservancia de lo establecido en del artículo 209 de la Constitución Política, artículos 24 y 51 de la Ley 80 de 1993, artículo 3 de la Ley 489 de 1998, artículo 38 numeral 1 de la Ley 1952 de 2019, artículo 2.2.1.1.1.7.1. del Decreto 1082 de 2015 y artículos 9 y 10 de la Ley 1712 de 2014 este hallazgo tiene presunta incidencia disciplinaria.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV en su Oficio 20251000051921 del 28 de junio de 2025, describió en su respuesta:

> *“La entidad reconoce que, al momento de la auditoría, algunos informes no habían sido publicados en los tiempos establecidos. No obstante, en el marco del proceso de mejora continua y en ejercicio de sus mecanismos de autocontrol, esta situación fue plenamente identificada, corregida y subsanada por la ANSV.*
>
> *Como evidencia del compromiso institucional con los principios de transparencia y publicidad, todos los informes relacionados con los contratos auditados fueron efectivamente publicados, aunque de forma extemporánea, en la plataforma SECOP II. Esta acción correctiva fue adoptada con anterioridad a la comunicación del hallazgo por parte del ente de control, lo que permite afirmar que la situación ha sido totalmente superada.*
>
> *Adicionalmente, con el fin de evitar la recurrencia de situaciones similares, se han adoptado medidas administrativas correctivas, tales como:*
> - *Fortalecimiento de los procesos internos de seguimiento contractual por parte de la Unidad de Gestión Contractual.*

- *Sensibilización y capacitación permanente a los supervisores y ordenadores del gasto.*
- *Implementación de mecanismos de alerta y verificación previa de cumplimiento de las obligaciones contractuales, incluyendo la publicación oportuna de informes.*

En virtud de lo anterior, no se configura una conducta dolosa ni negligente, y no puede derivarse un perjuicio ni una consecuencia disciplinaria directa, en tanto la actuación fue corregida oportunamente, sin causar daño o menoscabo a los recursos públicos. Lo anterior guarda concordancia con lo señalado en la misma observación de la Contraloría, al reconocer que los documentos fueron efectivamente publicados.

Por tanto, la ANSV solicita respetuosamente que la observación sea desestimada o, en su defecto, trasladada al estado de "hecho superado", al haber desaparecido la causa que dio origen a la misma."

ANALISIS DE LA RESPUESTA

La respuesta emitida por la ANSV mediante Oficio 20251000051921 del 06 de junio de 2025, no desvirtúa lo observado por la CGR toda vez que, la agencia reconoce que los soportes y documentos que se mencionan en la respuesta, fueron registrados en el SECOP de manera extemporánea. Que si bien el cargue se realizó previo a la comunicación de la observación comunicada por la CGR, esta no se efectuó en los 3 días siguientes como lo establece la normatividad en la materia, vulnerando los principios de publicidad y transparencia. Por lo tanto, los hechos comunicados se configuran en un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinara, el cual se enmarca en criterios normativos de rango Constitucional, legislativo, directrices de Colombia Compra Eficiente y manuales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de carácter administrativo que devienen de las funciones específicas de los funcionarios al interior de la entidad para el cumplimiento de los fines del Estado asignadas a ANSV.

3.2 RESULTADOS EN RELACIÓN CON EL OBJETIVO ESPECÍFICO Nro. 2

OBJETIVO ESPECÍFICO 2
Objetivo Específico 2: Revisar y evaluar la eficacia y efectividad de las acciones de coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

Al respecto, el equipo auditor llevó a cabo un análisis sobre la eficacia y efectividad de las acciones implementadas en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV). A partir de esta revisión, se identificaron retrasos significativos en la ejecución de las actividades asignadas a las entidades responsables, lo que ha generado impactos en el cumplimiento de los objetivos estratégicos del plan. Dichos retrasos han sido ocasionados por factores como la falta de articulación interinstitucional, dificultades en la asignación de recursos, deficiencias en la planificación y seguimiento de las acciones, falencias que evidencian que la ejecución del PNSV no se está realizando de manera eficaz, toda vez que las acciones que se encuentran a cargo de otras entidades presentan retrasos respecto a metas programadas a 31 de diciembre de 2024.

Como resultado de esta revisión, se presenta el hallazgo correspondiente, que detalla las causas y sus implicaciones en la gestión del PNSV.

HALLAZGO No. 09 EFECTIVIDAD DE LA COORDINACIÓN DE LA ANSV RESPECTO A LAS ACCIONES DE OTRAS ENTIDADES. Administrativo (A)[17] .

RESUMEN

Se detectaron falencias en la efectividad de la coordinación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, respecto a la ejecución de las acciones y metas del Plan Nacional de Seguridad Vial a cargo de otras entidades, lo cual originó que se haya cumplido parcialmente con el avance respecto a lo proyectado para las vigencias 2022 a 2024.

CRITERIOS Y FUENTES DE CRITERIO

Constitución Política de Colombia

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

[17] CGR Código APA: COH_6147_2025

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Ley 1702 de 2013, Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

***Artículo 2°. Autoridad**. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito*.

***Artículo 3°. Objeto.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.*

***Artículo 5°. Definiciones**. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*
(…)

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

***Artículo 9°. Funciones.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:*

1. De planificación

***1.1**. Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias,*

planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.
(…)

***1.3.** Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.*
(…)

7. Coordinación y consulta

***7.1.** Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.*

***7.2**. Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.*
(…)

***Artículo 11. Órganos de Dirección y Administración**.*
La Dirección y Administración de la ANSV estará a cargo del Consejo Directivo y del Director General, quien será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República y quien actuará como representante legal.

Artículo 12. Integración del Consejo Directivo.
El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:

Consejo Directivo.
1. El Secretario General de la Presidencia de la República, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Transporte, o su delegado.
3. El Ministro de Salud, o su delegado.
4. El Ministro de Educación, o su delegado.
5. El Viceministro de Transporte.
6. El Director de Planeación Nacional.
7. El Director de la Policía de Tránsito y Transporte.
8. Un Gobernador.
9. Un Alcalde.

Parágrafo 1°. Los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo, a excepción del Viceministro de Transporte.

Parágrafo 2°. A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), quien actuará como Secretario del Consejo.

Parágrafo 3°. A las reuniones del Consejo Directivo podrán concurrir otros servidores públicos que el Consejo Directivo o el Director General determinen, cuando los temas a tratar lo requieran, participarán con voz pero sin voto.

Parágrafo 4°. El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea convocado por el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y podrá reunirse en forma extraordinaria, cuando sus miembros lo soliciten.

Parágrafo 5°. El Gobernador y el Alcalde elegidos lo serán para periodos máximos de dos (2) años.

Decreto 787 de 2015 "Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones."

***ARTÍCULO 3°. Funciones del Consejo Directivo**. Son funciones del Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las siguientes:*

1. Formular, a iniciativa del Director General de la Agencia, la política general de la Entidad, los planes y programas que conforme a la Ley Orgánica de Planeación y a la Ley Orgánica del Presupuesto deben proponerse para su incorporación a los planes sectoriales y a través de estos, al Plan Nacional de Desarrollo.
(…).

4. Impartir las directrices para el cumplimiento de la política de seguridad vial en todo el país.

5. Someter a aprobación del Gobierno nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial, sus actualizaciones o modificaciones, aprobar las estrategias necesarias para su ejecución y velar por su cumplimiento.
(…)

7. Conocer de las evaluaciones semestrales de ejecución presentadas por la administración de la entidad.
(…)

10. Crear Comisiones Interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial y fijar el periodo de tiempo en el que trabajarán.

Decreto 1430 de 2022, por medio del cual se aprueba el "plan nacional de seguridad vial 2022-2031

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

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

CONDICIÓN:

Mediante Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, se aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial, donde se establece que la Agencia Nacional de Seguridad Vial es el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.

De acuerdo con el informe de la ANSV denominado “Plan nacional de seguridad vial 2022-2031 - corte a diciembre de 2024”, se identificó que el avance de las acciones a cargo de otras entidades del PNSV no corresponde con las metas establecidas en cada una de las áreas de acción y se encuentran por debajo del nivel requerido como meta para diciembre 2024. Se presenta a continuación el avance total del PNSV

Imagen 21. Avance general de cumplimiento de acciones del PNSV a diciembre 2024

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022 - 2031

Avance General de Cumplimento de Acciones del PNSV (%)

ÁREA DE ACCIÓN	META 2022	META 2023	META 2024	META 2025	META 2026	META 2027	META 2028	META 2029	META 2030	META 2031	AVANCE ACUMU -LADO A 4to. TRI-MESTRE DE 2024
Velocidades Seguras	16	34	48	59	69	83	85	91	95	100	41
Vehículos Seguros	21	34	46	55	67	82	90	96	99,8	100	28
Infraestructura Segura	22	39	61	76	85	93	96	97	99	100	39
Comportamiento Seguro	10	35	59	68	78	84	87	94	98	100	57
Cumplimiento de Normas de Seguridad Vial	18	44	54	71	83	88	91	96	98	100	34
Atención Integral a Víctimas	7	20	35	54	66	77	85	92	97	100	29
Gobernanza	21	47	68	79	85	88	92	95	97	100	44
Gestión del Conocimiento	14	30	49	60	67	73	80	87	93	100	31
TOTAL	16	35	53	65	75	83	88	93	97	100	38.4

Fuente: Documento “Avance plan nacional de seguridad vial 2022-2031 corte a diciembre de 2024”

A continuación, se describen las acciones que fueron objeto de evaluación a cargo de otras entidades y sus respectivos avances.

Tabla 29. Acciones seleccionadas a cargo de la Agencia y otras entidades

No.	Entidad responsable	Área de acción	Acción	Cantidad de acciones a cargo de la entidad
1	Superintendencia de Industria y Comercio	Vehículos seguros	1.4.2 Implementar una estrategia de comunicaciones relacionada con la importancia y atención del retiro del mercado de sistemas o partes vehiculares inseguras (campañas de seguridad o recall).	2
2			1.5.1 Implementar mecanismos de coordinación y cooperación con las autoridades de inspección, control y vigilancia.	
3	Instituto Nacional de Vías	Infraestructura segura	1.1.1. Actualizar los lineamientos técnicos de diseño geométrico de la infraestructura vial interurbana o rural.	4
4			1.1.3 Definir lineamientos técnicos para el diseño y operación de túneles y obras subterráneas con especial consideración de la seguridad vial.	
5			1.1.4 Actualizar los lineamientos técnicos para el diseño de puentes.	
6			1.1.5 Actualizar los lineamientos para la inspección de infraestructura del entorno vial.	
7	Agencia Nacional de Infraestructura		2.1.5 Incorporar mejores prácticas de seguridad vial en los contratos de concesiones.	1
8	Ministerio de Educación	Comportamiento seguro	1.1.1 Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura.	1
9	Superintendencia de Transporte	Cumplimiento de normas	1.3.1 Fortalecer la vigilancia y control sobre organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.	1
10	Ministerio del Interior	Atención integral a victimas	2.2.1 Promover el funcionamiento coordinado del Número Único de Seguridad y Emergencias -123.	1
11	Ministerio de Salud y Protección Social		2.4.1 Implementar una herramienta tecnológica para apoyar a las entidades territoriales en la gestión de la atención de víctimas de siniestros viales.	4
12			2.4.2 Establecer lineamientos para la implementación del Sistema de Emergencias Médicas en los municipios de categoría diferente a las obligadas.	
13			2.5.1 Generar lineamientos para el uso de vehículos de emergencia tipo ambulancias seguros en el transporte de víctimas.	
14			3.1.1 Diseñar un plan de mejoramiento de la calidad de la atención de traumatismos	

No.	Entidad responsable	Área de acción	Acción	Cantidad de acciones a cargo de la entidad
			físicos, salud mental y la rehabilitación de las víctimas de siniestros viales.	
Total de acciones				**14**

Fuente: elaborado por equipo auditor con base en información suministrada por la ANSV

Analizada la información suministrada por la ANSV mediante oficios 20251000031611 del 09 de abril de 2025, y 20251000045561 del 22 de mayo de 2025, se determinó que no se ha dado cumplimiento a las metas programadas en cuanto a las actividades previstas para la coordinación con otras entidades.

En total, son 14 acciones seleccionadas para evaluación en desarrollo de la auditoria, que están a cargo de otras entidades, donde se constató el estado de avance de cada una y las causales de incumplimiento de las metas.

Lo anterior se evidencia en la siguiente tabla, donde se consigna una síntesis de las actividades realizadas, el porcentaje de avance logrado en cada actividad respecto de la meta programada a corte de diciembre de 2024 y las razones que según la ANSV originan el incumplimiento de las metas proyectadas:

Tabla 30. Razones de incumplimiento de metas del PNSV a cargo de otras entidades

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y Estado de avance de las metas	Razones de incumplimiento de las metas propuestas según la ANSV
Vehículos seguros	Superintendencia de Industria y Comercio	1.4.2 Implementar una estrategia de comunicaciones relacionada con la importancia y atención del retiro del mercado de sistemas o partes vehiculares inseguras (campañas de seguridad o recall). Actividad 2: Implementación de la estrategia de comunicación - 80 % (10 % cada informe de seguimiento anual a la implementación de la estrategia) - 2023, 2024, 2025, 2026, 2027,2028, 2029 y 2030. • El avance real reportado de la actividad es del 2.5% y la meta establecida esta actividad es del 10%	Para el caso de la actividad que presenta rezago "Actividad 2: Implementación de la estrategia de comunicación - 80 % (10 % cada informe de seguimiento anual a la implementación de la estrategia)" de la vigencia 2024, se encuentra pendiente la entrega de dicho informe, el cual se espera sea entregada durante el primer trimestre del 2025 por parte de la entidad. Gestiones interinstitucionales de seguimiento: OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios a la Superintendencia de Industria y Comercio. Dirección de Infraestructura de Vehículos: Desde al DIV se brindó apoyo técnico a la SIC en la estructuración y desarrollo de campañas de seguridad o recall, sin embargo, estas actividades fueron anteriores al PNSV en 2022.
		1.5.1 Implementar mecanismos de coordinación y cooperación con las autoridades de inspección, control y vigilancia.	Para el caso de la actividad que presenta rezago "Actividad 1: Seguimiento a la vigilancia y control de reglamentos técnicos de seguridad de los vehículos - (100 %; 10 % cada informe anual de

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y Estado de avance de las metas	Razones de incumplimiento de las metas propuestas según la ANSV
		Actividad 1: Seguimiento a la vigilancia y control de reglamentos técnicos de seguridad de los vehículos - (100 %; 10 % cada informe anual de seguimiento al cumplimiento de la acción) – 2023 • El avance real reportado de la actividad es del 1% y la meta establecida para esta actividad es del 10%	seguimiento al cumplimiento de la acción)" de la vigencia 2024, se encuentra pendiente la entrega de dicho informe, el cual se espera sea entregada durante el primer trimestre del 2025 por parte de la entidad. Gestiones interinstitucionales de seguimiento: OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios a la Superintendencia de Industria y Comercio, los cuales se aportan como evidencia. DIV: Teniendo en cuenta que las fechas de entrada en vigor de los reglamentos técnicos adoptados en 2022 han sido prorrogadas en varias ocasiones y actualmente se encuentran programadas desde 2025; aún no es posible realizar vigilancia y control, hasta que entren en vigor. Sin embargo, la ANSV ha venido apoyando a la SIC a través del suministro de herramientas, capacitaciones y apoyo técnico para la verificación del cumplimiento de los requisitos de seguridad vehicular definidos en los reglamentos.
Infraestructura segura	Instituto Nacional de Vías	1.1.1. Actualizar los lineamientos técnicos de diseño geométrico de la infraestructura vial interurbana o rural. Actividad 2: Actualización de los lineamientos técnicos • El avance real reportado de la actividad es del 28% y la meta establecida para esta actividad es del 40% Actividad 3: Adopción y socialización de los lineamientos técnicos - (30 %) – 2023 • El avance real reportado de la actividad es del 0% y la meta establecida para esta actividad es del 30%	El Instituto Nacional de Vías presenta rezago en las siguientes actividades de la acción "Actividad 2: Actualización de los lineamientos técnicos" y "Actividad 3: Adopción y socialización de los lineamientos técnicos". De acuerdo al reporte remitido por la entidad para el cuarto trimestre del 2024 se señala que: "La actualización de los lineamientos técnicos requiere múltiples actividades, al igual que suficiente tiempo para obtener productos ajustados a las necesidades y expectativas del sector". Gestiones interinstitucionales de seguimiento: OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios al Instituto Nacional de Vías los cuales se aportan como evidencia. DIV: Desde la Dirección de Infraestructura de Vehículos y en coordinación con el Invias se ha brindado apoyo técnico a dicha entidad con la participación en

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y Estado de avance de las metas	Razones de incumplimiento de las metas propuestas según la ANSV
			mesas de trabajo para el seguimiento al avance de la estructuración de lineamientos técnicos de diseño geométrico de la infraestructura interurbana o rural (el soporte de asistencia a dichas de trabajo se encuentra en dicha entidad ya que fue diligenciado mediante código QR). Igualmente, el equipo de la DIV se encuentra realizando la revisión de última versión del documento y se entregarán las observaciones y comentarios pertinentes el 30/04/2025.
		1.1.3 Definir lineamientos técnicos para el diseño y operación de túneles y obras subterráneas con especial consideración de la seguridad vial.	No reporta las razones de incumplimiento, sin embargo, el avance general del área de acción se encuentra por debajo de la meta establecida. 61% de avance establecido en meta vs 39% de avance real, refleja un atraso de 22%
		1.1.4 Actualizar los lineamientos técnicos para el diseño de puentes. • El avance real reportado de la actividad es del 1% y la meta establecida para esta actividad es del 100%	El Instituto Nacional de Vías presenta rezago en las 3 actividades de la acción. De acuerdo al reporte remitido por la entidad para el cuarto trimestre del 2024 se señala que: "La actualización de la Norma Colombiana de Diseño de Puentes (CCP14) requiere la destinación de una partida presupuestal y el plazo apropiado para el desarrollo técnico y contractual, para lo cual el Instituto adelanta las gestiones internas y externas que implican, entre otros, la autorización de vigencias futuras." Gestiones interinstitucionales de seguimiento: OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios al Instituto Nacional de Vías los cuales se aportan como evidencia. DIV: En atención a la solicitud del INVIAS, desde la DIV se está realizando el apoyo en la revisión de la norma colombiana de diseño de puentes, en especial en el componente de sistemas de contención vehicular.
		1.1.5 Actualizar los lineamientos para la inspección de infraestructura del entorno vial.	No reporta las razones de incumplimiento, sin embargo, el avance general del área de acción se encuentra por debajo de la meta establecida. 61% de avance establecido en meta vs 39% de avance real, refleja un atraso de 22%

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y Estado de avance de las metas	Razones de incumplimiento de las metas propuestas según la ANSV
	Agencia Nacional de Infraestructura	2.1.5 Incorporar mejores prácticas de seguridad vial en los contratos de concesiones.	No reporta las razones de incumplimiento, sin embargo, el avance general del área de acción se encuentra por debajo de la meta establecida. 61% de avance establecido en meta vs 39% de avance real, refleja un atraso de 22%
Comportamiento seguro	Ministerio de Educación	1.1.1 Actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura. Actividad 1: Actualización de las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura Actividad 2: Diseño del programa de socialización de los lineamientos y orientaciones pedagógicas (definición de actores educativos estratégicos, cronograma de socialización, contenidos de la socialización) Actividad 3: Implementación del programa de socialización de las orientaciones - (35 %; 5 % cada informe anual de seguimiento a la implementación del programa de socialización) - 2024 – 2030 • El avance real reportado de las actividades es del 0% y la meta establecida para esta actividad es del 70%	El Ministerio de Educación presenta rezago en las 3 actividades de la acción. Gestiones interinstitucionales de seguimiento: OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios al Instituto Nacional de Vías los cuales se aportan como evidencia.
Cumplimiento de normas	Superintendencia de Transporte	1.3.1 Fortalecer la vigilancia y control sobre organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. Actividad 3: Implementación de la estrategia - (50 %; 10 % cada informe bienal de seguimiento a la implementación de la estrategia) - 2024 -2031 • El avance real reportado de esta actividad es del 8% y la meta establecida para esta actividad es del 10%	Para el caso de la actividad que presenta rezago "Actividad 3: Implementación de la estrategia - (50 %; 10 % cada informe bienal de seguimiento a la implementación de la estrategia) - 2024 -2031" de la vigencia 2024, se encuentra pendiente la entrega de dicho informe, el cual se espera sea entregada durante el primer trimestre del 2025 por parte de la entidad. Gestiones interinstitucionales de seguimiento: OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios a la Superintendencia de transporte los cuales se aportan como evidencia.

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y Estado de avance de las metas	Razones de incumplimiento de las metas propuestas según la ANSV
Atención integral a victimas	Ministerio del Interior	2.2.1 Promover el funcionamiento coordinado del Número Único de Seguridad y Emergencias -123. Actividad 1: Diagnostico del estado actual de la integración e interoperabilidad del NUSE a nivel territorial e identificación de acciones necesarias y respectivos responsables • El avance real reportado de esta actividad es del 10% y la meta establecida para esta actividad es del 20% Actividad 2: Ejecución de acciones para el fortalecimiento del NUSE - (60 %; 15 % cada informe anual de seguimiento a la ejecución de las acciones) - 2024 - 2027 • El avance real reportado de esta actividad es del 7,5% y la meta establecida para esta actividad es del 15%	El Ministerio de interior presenta rezago en las 2 actividades de la acción. Sin embargo, se resalta que desde Agencia Nacional de Seguridad Vial se apoyó en la elaboración del diagnóstico del SIES, mediante el cual se articula el NUSE; En igual sentido se han realizado reuniones de acompañamiento con el Ministerio del Interior para avanzar en la actividad como entidad de apoyo. Gestiones interinstitucionales de seguimiento: OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios al Ministerio de Interior los cuales se aportan como evidencia.
Atención integral a victimas	Ministerio de Salud y Protección Social	2.4.1 Implementar una herramienta tecnológica para apoyar a las entidades territoriales en la gestión de la atención de víctimas de siniestros viales. Actividad 2: Desarrollo e implementación de la herramienta tecnológica • El avance real reportado de esta actividad es del 5% y la meta establecida para esta actividad es del 30% Actividad 3: Seguimiento a la operación de la herramienta tecnológica - (80 %; 10 % cada informe anual de seguimiento) • El avance real reportado de esta actividad es del 0% y la meta establecida para esta actividad es del 30%	El Ministerio de Salud y Protección Social presenta rezago en las 2 actividades de la acción. Sin embargo, se resalta que desde la ANSV se remitieron oficios solicitando el reporte y se elaboró y entregó insumo del informe anual de seguimiento para que fuera presentado por la entidad a la oficina asesora de planeación de la ANSV. Gestiones interinstitucionales de seguimiento: OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios al Ministerio de Salud y Protección Social los cuales se aportan como evidencia.
		2.4.2 Establecer lineamientos para la implementación del Sistema de Emergencias Médicas en los municipios de categoría diferente a las obligadas.	El Ministerio de Salud y Protección Social presenta rezago en una actividad de la acción. Gestiones interinstitucionales de seguimiento:

Área de acción	Entidad responsable	Acción / Actividades de la acción y Estado de avance de las metas	Razones de incumplimiento de las metas propuestas según la ANSV
		Actividad 2: Socialización y publicación de los lineamientos definitivos • El avance real reportado de esta actividad es del 15% y la meta establecida para esta actividad es del 30%	OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios al Ministerio de Salud y Protección Social
		2.5.1 Generar lineamientos para el uso de vehículos de emergencia tipo ambulancias seguros en el transporte de víctimas.	No reporta las razones de incumplimiento, sin embargo, el avance general del área de acción se encuentra por debajo de la meta establecida. 35% de avance establecido en meta vs 39% de avance real, refleja un atraso de 29%
		3.1.1 Diseñar un plan de mejoramiento de la calidad de la atención de traumatismos físicos, salud mental y la rehabilitación de las víctimas de siniestros viales. Actividad1: Diagnostico de la atención del trauma físico, mental y la rehabilitación del paciente • El avance real reportado de esta actividad es del 10% y la meta establecida para esta actividad es del 20% Actividad 2: Diseño y concertación del plan de mejoramiento • El avance real reportado de esta actividad es del 6% y la meta establecida para esta actividad es del 20%	El Ministerio de Salud y Protección Social presenta rezago en las 2 actividades de la acción. Gestiones interinstitucionales de seguimiento: OAP: Desde la Oficina Asesora de Planeación trimestralmente se realizó solicitud de avance para esta acción a través de oficios al Ministerio de Salud y Protección Social

Fuente: Elaborado por equipo auditor con fundamento en los oficios 20251000031611 del 09 de abril de 2025, y 20251000045561 del 22 de mayo de 2025

La Agencia manifiesta que la ejecución del PNSV 2022-2031, ha presentado algunas dificultades de tipo administrativo, lo que imposibilita la correcta implementación del plan en los tiempos pactados. Es el caso de las acciones de "Infraestructura Segura" a cargo del INVIAS, quien manifestó a la ANSV mediante el *"Informe de seguimiento a las acciones del plan nacional de seguridad vial 2022-2031 – octubre 2023",* que no ha presentado avance, por circunstancias relacionadas con la falta de personal y los procesos de contratación dentro de la entidad que han dificultado la ejecución de las acciones. El Invias tampoco presentó ningún reporte sobre las acciones a cargo, las cuales se encuentran descritas en la tabla 30.

Se informa también por parte de la Agencia que, para las acciones a cargo del INVIAS, el instituto esta atrasado en el desarrollo de la acción 1.1.4, debido a que, para la actualización

de la norma de diseño de puentes, se requiere presupuesto, logística y autorización de vigencias futuras.

Para la acción 1.1.1 *"La actualización de los lineamientos técnicos requiere múltiples actividades, al igual que suficiente tiempo para obtener productos ajustados a las necesidades y expectativas del sector*". Frente a lo cual, se deduce que existen dificultades administrativas para lograr avanzar en el cumplimiento de la acción.

Para el caso de la acción 1.4.2 a cargo de la Superintendencia de Industria y Comercio, se tiene que, la entidad no ha entregado el informe a la ANSV referente a la estrategia de comunicaciones para el retiro de partes vehiculares inseguras.

Las situaciones descritas, ocasionan retrasos en el avance esperado de la implementación del PNSV, en las 14 acciones referidas, por falencias en la gestión por parte de las entidades involucradas en su cumplimiento y falta de mecanismos efectivos de supervisión y seguimiento a cargo de la ANSV, que le permitan adoptar medidas útiles para el logro de los objetivos propuestos. Lo anterior por cuanto se evidenció que para las acciones con bajo desempeño a cargo de otras entidades, la Agencia únicamente remite oficios donde se le solicita a la entidad ejecutora que manifieste las razones de incumplimiento de la acción, sin que se apliquen medidas tendientes a exigir o requerir el respectivo cumplimiento.

Así las cosas, con relación a los argumentos presentados por la ANSV, respecto del no cumplimiento de las acciones a cargo de otras entidades, la CGR considera que la Agencia como responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, debe implementar mecanismos efectivos que conduzcan al cumplimiento de los compromisos de los diferentes actores que hacen parte de la ejecución del Plan.

CAUSA

Las situaciones descritas se originan debido a que la ANSV, para la coordinación interinstitucional con las otras entidades, no cuenta con o no ha implementado mecanismos efectivos para lograr que se realice el cumplimiento de las acciones a cargo de aquellas. La falta de mecanismos efectivos hace que la Agencia, esté sujeta a la disposición y autonomía que tengan las otras entidades para su cumplimiento.

Lo anterior, pese a que igualmente, la entidad cuenta con un Consejo Directivo, en el cual tienen asiento, entre otros integrantes gubernamentales, los Ministerios de Transporte, Educación y Salud, que deben reunirse mensualmente para resolver temas específicos que se presenten y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contempla el Plan Nacional de Seguridad Vial, sus actualizaciones o modificaciones así como definir y aprobar las estrategias necesarias para su ejecución y cumplimiento.

EFECTO

Los retrasos en el avance de la ejecución de las acciones a cargo de otras entidades involucradas en el cumplimiento del PNSV, bajo la coordinación de la ANSV, ocasiona que las políticas de seguridad vial, no se implementen en debida forma en las áreas de vehículos seguros, infraestructura segura, comportamiento seguro, cumplimiento de normas y atención integral a víctimas, en lo que compete a estos actores intergubernamentales, lo que impacta necesariamente en el logro del objetivo principal del PNSV correspondiente a reducir hasta en un 50% la tasa de mortalidad y lesionados viales, mediante la disminución representativa de las cifras de siniestros viales.

Teniendo en cuenta lo anteriormente descrito, se constituye la observación como administrativa.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

Mediante radicado No. 20251000051921 del 06 de junio de 2025, la entidad da respuesta a la observación, manifestando lo siguiente:

"La ANSV se permite indicar que de conformidad con lo establecido en la Ley 1702 de 2013, la Agencia Nacional de Seguridad Vial es una entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte, por lo que no pertenece directamente a la administración central de Estado, y que teniendo en cuenta su naturaleza jurídica, al ser creadas bajo el imperio de la ley implica que ejercen funciones administrativas, por lo que no le otorga las facultades de vigilancia y control para realizar supervisión de las acciones realizadas por otras entidades.

En el contexto anterior tenemos que, la ANSV es una persona jurídica de derecho público, por lo tanto, cómo se mencionó anteriormente, es una entidad con personalidad jurídica propia, separadas de la administración central, lo que les permite ejercer sus funciones y responsabilidades de manera independiente, por lo que, ante caso de posibles incumplimientos de las acciones de las entidades coadyuvantes, la ANSV realizará el escalonamiento ante la entidad respectiva, atendiendo lo establecido en el artículo 9 de la Ley 1703 de 2013. La ANSV tiene como funciones las de planificación, regulación, de información, de control, de concientización, de educación, de coordinación y consulta, mas no la de vigilancia frente a posibles incumplimientos.

Es importante resaltar que la ANSV si ha establecido mecanismos para apalancar el cumplimiento de las acciones, tales como el monitoreo del avance de las acciones a cargo de otras entidades involucradas en cumplimiento del PNSV, lo anterior a través de requerimientos/oficios donde se solicita a las entidades responsables de acciones en el marco del PNSV reportar sus avances frente al cumplimiento de estas.

Si bien se presenta retraso en el reporte de algunas de estas entidades es importante resaltar que este no es un hecho que se pueda generalizar para todas las entidades con responsabilidades en el PNSV, como es el caso la Superintendencia de Industria y Comercio, responsable de la acción 1.4.2 del área de acción de "vehículos seguros", entidad que ha reportado oportunamente los avances frente a las actividades que comprenden dicha acción y que, para el corte a diciembre de 2024, solo se encontraba pendiente la entrega del informe anual de seguimiento, el cual estaba previsto fuera entregado en el primer trimestre del 2025. En el marco del monitoreo del primer trimestre de 2025 realizado por parte de la ANSV, la Superintendencia de Industria y Comercio entrego dicho informe, quedando la acción cumplida.

Situación similar para la Superintendencia de transporte, la cual es responsable de la acción 1.3.1 del área de acción de "Cumplimiento de normas" la cual, atendiendo el monitoreo realizado por la ANSV, reporto los respectivos avances, quedando como único pendiente la entrega del informe bienal, el cual está previsto para ser entregado en el 2025.

De la misma forma se resalta que la Agencia Nacional de Infraestructura ha reportado oportunamente el avance en las acciones a su cargo en el marco del PNSV a través del proceso de monitoreo realizado por la ANSV.

Respecto a la acción 2.1.1 del área de acción de "atención integral a víctimas" a cargo del Ministerio del Interior, si bien presenta retraso en la misma, es importante señalar que la ANSV, además del monitoreo a las acciones, ha adelantado las gestiones pertinentes, tales como el apoyo en la elaboración del diagnóstico del SIES, mediante el cual se articula el NUSE; en igual sentido, se han realizado reuniones de acompañamiento para avanzar en la actividad como entidad de apoyo.

Lo anterior, para lo que se relaciona con las gestiones ante el Ministerio del Interior, se aclara que:

Se remitió oficio con radicado 20234000067791 del 27 de noviembre de 2023 mediante el cual se solicitó información del avance de metas del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Se remitió oficio con radicado 20241000005531 del 29 de enero de 2024 mediante el cual se reiteró la solicitud de avance en las metas del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Se realizó reunión virtual el 18 de abril de 2024, en la que, se expusieron las actividades e indicadores del anexo Nro 2 batería de Indicadores y el 22 de abril de 2024 se remitió la carpeta con los soportes de la reunión, así como lo requerido para el reporte de metas e indicadores.

Se realizó reunión virtual el 27 de diciembre de 2024 en el que desde la ANSV se entregó a los funcionarios que participaron en dicha reunión el documento diagnóstico del SIES, que es un documento en el que se revisó la interoperabilidad del subsistema NUSE a nivel territorial.

El 30 de enero de 2025 desde el Grupo de Atención Integral a Víctimas se envió un nuevo correo electrónico a los funcionarios que se conectaron en las reuniones, en el que se socializó la minuta del informe anual de seguimiento pre diligenciada con la finalidad de que fuera revisada y completada por parte del Ministerio del Interior.

Así mismo, respecto de las gestiones con el Ministerio de Salud y Protección Social, se han realizado las siguientes acciones:

Mediante oficio radicado 20234000067781 del 27 de noviembre de 2023 se remitió oficio al Ministerio de Salud y Protección Social solicitando información acerca de avance de las actividades del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Mediante oficio con radicado 202317002693941 del 14 de diciembre de 2023 el Ministerio de Salud y Protección Social entregó el avance cualitativo de las actividades ejecutadas para dicha vigencia.

Mediante oficio radicado 20241000005551 del 29 de enero de 2024 se remitió nuevamente el oficio al Ministerio de Salud y Protección Social reiterando la solicitud de información.

Mediante correo electrónico enviado por parte del Ministerio de Salud y Protección Social del 11 de abril de 2024, hizo entrega de los documentos que soporta el avance cualitativo de las actividades ejecutadas por el Ministerio.

Mediante oficio con radicado 202421301111221 del 14 de mayo de 2024 el Ministerio de Salud y Protección Social refirió la entrega de los documentos enviados el 11 de abril de 2024.

Se realizó reunión virtual el 25 de abril de 2024, en la que, se socializó el avance en el cumplimiento de las metas del plan nacional de seguridad vial.

Mediante los correos electrónicos del 20 de diciembre de 2024 y 29 de enero de 2025 se solicitó un espacio virtual con el Ministerio de Salud y Protección social con la finalidad de subsanar y presentar el informe anual de seguimiento a las actividades del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Con lo anterior, se evidencian las diversas gestiones que desde la ANSV se han adelantado en coordinación con los Ministerios del Interior y de Salud y Protección Social. Estas acciones han incluido la realización de reuniones de trabajo, así como la entrega oportuna de insumos e información relevante, lo cual ha permitido avanzar de manera significativa en el cumplimiento de la actividad asignada. No obstante, se deja constancia que, en relación con las gestiones ante el Ministerio del Interior, aún se encuentra pendiente la formalización y entrega del informe anual de seguimiento correspondiente al año 2024.

Se entrega carpeta zip que contiene las evidencias de las gestiones realizadas, respecto del área de acción de Atención Integral a Víctimas de Siniestros Viales.

En conclusión, con lo expuesto, se denota que el monitoreo realizado por la ANSV respecto al avance de las acciones a cargo de otras entidades ha sido un mecanismo útil para dinamizar el reporte por parte de las entidades mencionadas, por tal razón solicitamos sea reevaluada la afirmación "...no cuenta con o no ha implementado mecanismos efectivos para lograr que se realice el cumplimiento de las acciones a cargo de aquellas. La falta de mecanismos efectivos hace que la Agencia, esté sujeta a la disposición y autonomía que tengan las otras entidades para su cumplimiento" toda vez que el monitoreo que realiza la ANSV, así como la gestión directa con otras entidades como el Ministerio de Interior entre otras, demuestran que si se cuenta y se han implementado mecanismos para apalancar el cumplimiento de las acciones a cargo de las entidades con responsabilidades en el PNSV."

ANALISIS DE LA RESPUESTA

Conforme a lo manifestado por la Agencia, las situaciones descritas en el hallazgo son de conocimiento de la entidad y a su vez informa que ha realizado gestiones encaminadas al cumplimiento de las acciones que presentan retrasos a cargo de otras entidades. Como es el caso de la acción 2.1.1 a cargo del Ministerio del Interior, donde la entidad manifiesta que desde el 27 de noviembre de 2023 y hasta el 29 de enero de 2025, la Agencia ha iniciado una serie de gestiones para que se dé cumplimiento con el avance de la acción. Es decir, las gestiones realizadas por la agencia respecto a esta acción, han tomado más de un año y no se ha logrado subsanar aun el avance de la misma.

La CGR, considera que a pesar de las gestiones que ha adelantado la Agencia, estas no han sido lo suficientemente eficaces. Situación que evidencia y ratifica el hecho de que la Agencia no cuenta con o no ha implementado mecanismos efectivos y eficaces para conseguir los resultados pactados y que se realice el cumplimiento de las acciones a cargo de otras entidades. La falta de mecanismos efectivos hace que la Agencia, esté sujeta a la disposición y autonomía que tengan las otras entidades para su cumplimiento. Teniendo en cuenta que la meta del PNSV es lograr reducir en un 50% los lesionados, no se estaría cumpliendo la proyección pactada y no es posible medir las gestiones adelantadas por la entidad, ya que se está distanciando del hecho concreto al que se establece en el Plan.

Teniendo en cuenta que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tiene asignada legalmente la competencia de liderar la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial en el país y como tal debe articular con las demás entidades que contribuyen al logro del mismo, no debe limitar su gestión de coordinación a lo mencionado en la respuesta de la observación, sino también hacer notar a todos los actores que los resultados no están siendo los adecuados y que estos afectan el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, ya que, con la gestión actual, se conseguirán los mismos resultados a futuro o inclusive peores.

Entonces, la Agencia también tiene la responsabilidad de que cuando no logre el correcto cumplimiento de las acciones establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, la entidad tendrá que hacer lo pertinente ante las instancias competentes, ya que dar cumplimiento es una obligación de todos los involucrados en el Plan.

Así las cosas, el liderazgo de la Agencia es innegable e indispensable, dada su obligación de coordinar y articular todos los esfuerzos de las demás entidades.

Este sentido, la entidad no desvirtúa lo observado por la CGR y se establece la observación como hallazgo de tipo administrativo.

3.3 RESULTADOS EN RELACIÓN CON EL OBJETIVO ESPECÍFICO Nro. 3

OBJETIVO ESPECÍFICO 3
Objetivo Específico 3: Atender, revisar y responder, en oportunidad, las solicitudes ciudadanas y los insumos entregados por la Dirección de Vigilancia Fiscal y/o el Despacho del Contralor Delegado.

Dentro del proceso auditor se recibió denuncia allegada por parte de la Dirección de Vigilancia Fiscal No. **2025-331269-82111-D con radicado 2025ER0033897 del 21 de febrero de 2025**

Alcance

El alcance dado a la Denuncia y tramitado por el equipo auditor mediante oficio con radicado SIGEDOC 2025IE0056596 es el siguiente:

"…el análisis se limitará a los temas que sí son de competencia de la Agencia, específicamente lo relacionado con el destino y la inversión de los recursos administrados por la misma y la denominada "posible duplicidad de funciones" …"

- El uso y destino de los recursos administrados por la ANSV
- La posible duplicidad de funciones atribuida a la Agencia

Resultado análisis de la Información

1.Destino de los recursos destinados a la seguridad en las vías.

La Contraloría General de la República, en desarrollo de la Auditoría de Cumplimiento adelantada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, Plan Nacional de Seguridad Vial, vigencias 2022, 2023 y 2024, y actuando de conformidad con los objetivos establecidos para este proceso auditor, revisó y evaluó la ejecución y cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial para las vigencias indicadas anteriormente, así como la efectividad y eficacia de las acciones de coordinación de la ANSV en relación con éste.

En lo que se refiere al aspecto presupuestal de los recursos invertidos, se evidenció que la ANSV en cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, dentro de su presupuesto de Inversión ha establecido los siguientes programas:

1. *Desarrollo del Sistema de Información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial Nacional.*
2. *Mejoramiento de los componentes de seguridad vial que constituyen la infraestructura vial, vehículos y el servicio de transporte nacional.*
3. *Aplicación de medidas en el comportamiento humano para la movilidad segura nacional.*
4. *Fortalecimiento de la capacidad técnica, gestión e implementación de la política pública de seguridad vial nacional.*
5. *Fortalecimiento de la generación y transferencia de nuevo conocimiento en materia de Seguridad Vial Nacional.*
6. *Implementación de estrategias de comunicación para la apropiación de la cultura ciudadana y corresponsabilidad en la Seguridad Vial Nacional.*
7. *Mejoramiento de las habilidades, destrezas, conocimientos y percepciones en seguridad vial de los diferentes actores en la vía en el marco de la corresponsabilidad y la cultura del autocuidado nacional.*
8. *Implementación de la Política Pública de Seguridad Vial para el fortalecimiento de herramientas de articulación para la planificación, ejecución y seguimiento de las estrategias orientadas a la seguridad vial de conformidad con el PNSV.*
9. *Fortalecimiento del diseño, implementación y seguimiento de la Planeación Estratégica Institucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV*

Para las vigencias auditadas por la CGR, la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo a los programas de inversión a través de los cuales se desarrollan los objetivos del Plan de Seguridad Vial 2022-2031, durante el periodo 2022-2024 apropió y ejecutó recursos del Presupuesto General de la Nación, tal como se detalla en el siguiente cuadro:

Tabla 31. Ejecución Presupuestal Consolidada por Proyecto - vigencias 2022, 2023 y 2024
(Cifras en pesos)

Año	Presupuesto	% Ejecución
2022	$123.690.791.105	100
2023	$147.204.000.000	100
2024	$168.269.000.000	100

Fuente: Información Presupuestal remitida por la ANSV a la CGR, febrero de 2025

El análisis de los aspectos financieros, contables y presupuestales los recursos asignados a los proyectos de inversión, se realizó a partir de una muestra correspondiente al 50% de los pagos asociados a la muestra de los contratos suscritos durante las vigencias 2022, 2023 y 2024.

La selección de los pagos se realizó utilizando la técnica del Muestreo Aleatorio Simple, el cual consiste en un método de muestreo probabilístico en el que cada individuo en la

población tiene la misma probabilidad de ser seleccionado. Este método permite hacer generalizaciones válidas sobre la población a partir de la muestra.

Resumen en cifras:

- Cantidad de Contratos suscritos durante las vigencias 2022, 2023 y 2024: **890**
- Cantidad de Contratos de la Muestra: **34**
- Valor pagado hasta diciembre 31 de 2024 según relación de pagos de la muestra: **$89.314.352.758,10**
- Cantidad de pagos relacionados conforme a la muestra de contratos: **256**
- Cantidad de pagos seleccionados para análisis de acuerdo al muestreo aplicado: **128** (**50%** del total).
- Valor de la selectiva de pagos: **$49.425.645.233**
- Corresponde al **55,33%** del total del valor total de la muestra contractual.

Una vez analizados los pagos para las vigencias 2022,2023 y 2024 según la muestra establecida y de acuerdo a la evaluación y el análisis de la información documental y soportes aportados por la ANSV respecto a los aspectos financieros, contables y presupuestales relacionados con los pagos seleccionados, se concluye a partir de la evaluación documental realizada a la información y soportes remitidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANS, incluyendo los enviados con la respuesta a las observaciones comunicadas por la CGR, desde el punto de vista financiero y presupuestal, NO se detectaron situaciones irregulares o incumplimientos frente a los criterios normativos establecidos para la presente auditoría que determinaran hallazgos sobre la gestión de pagos por parte de la ANSV en cumplimiento de sus obligaciones financieras derivadas de los contratos suscritos por la entidad, en desarrollo de los Proyectos de Inversión vinculados al Plan Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2022-2024.

2. Posible duplicidad entre el FOSEVI y el Fondo Nacional de Seguridad Vial a cargo de la Agencia y el Fondo de Seguridad Vial.

FOSEVI

El Fondo de Seguridad Vial – FOSEVI es un instrumento financiero distinto al Fondo Nacional de Seguridad Vial administrado por la ANSV. El FOSEVI está destinado a financiar programas y proyectos de seguridad vial, y se nutre principalmente de un porcentaje del recaudo por tasas de peaje en vías operadas por el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), bajo supervisión del Ministerio de Transporte.

La ANSV no administra ni ejecuta recursos del FOSEVI, ni tiene competencia operativa, presupuestal o funcional sobre este fondo. En consecuencia, la adquisición de motos, camionetas blindadas o equipos de seguridad vial operacional mencionados por los peticionarios no hace parte de las funciones ni de los temas evaluados en esta auditoría.

La atención a este punto corresponde a las entidades responsables del FOSEVI (INVÍAS, ANI y Ministerio de Transporte).

El "FONDO DE SEGURIDAD VIAL" – FOSEVI, es un fondo creado con el objetivo principal de financiar programas y proyectos destinados a mejorar la seguridad vial en el país y su objetivo es contribuir a la prevención de accidentes de tránsito, la reducción de la mortalidad y la morbilidad asociadas a estos eventos, y en general, garantizar la libre movilización y la **seguridad** de las personas en las vías.

FONDO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), administra el "FONDO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL" creado por la Ley 1702 de 2013 como una cuenta especial de la Nación, sin personería jurídica ni estructura administrativa. Su objetivo principal es financiar el funcionamiento y la inversión de la ANSV.

Conclusiones

El uso y destino de los recursos administrados por la ANSV

Al respecto, y de acuerdo con el alcance establecido para esta auditoría, durante el análisis realizado por la Contraloría General de la República a la gestión presupuestal efectuada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2022 a 2024, no se detectaron situaciones irregulares o incumplimientos respecto a los criterios normativos contables, financieros y presupuestales aplicables al manejo de los recursos públicos, que determinaran hallazgos de auditoría sobre la gestión de pagos y manejo de recursos por parte de la ANSV en cumplimiento de sus obligaciones financieras derivadas de los contratos suscritos por la entidad, en desarrollo de los Proyectos de Inversión señalados anteriormente, vinculados al Plan Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2022-2024.

La posible duplicidad de funciones atribuida a la Agencia

Como se describe en los resultados del análisis de la información, existe desde el punto de vista legal diferencia entre el FOSEVI en cabeza del Ministerio de Transporte y Fondo Nacional de Seguridad Vial a cargo de la Agencia.

3.4 OTROS TEMAS DE AUDITORIA

3.4.1 Lineamientos impartidos por el Líder del Macroproceso Control Fiscal Micro mediante Memorando 2025EE0048996 del 14 de marzo de 2025 en lo relacionado con el control preventivo en la contratación pública realizado por la Oficina de Control Interno durante la vigencia 2024 y si esta oficina ha realizado recomendaciones para evitar la pérdida de recursos.

En relación con la gestión adelantada por la oficina de Control Interno para las vigencias 2022,2023 y 2024 para el seguimiento a la ejecución de los proyectos de Inversión, la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV indica mediante oficio No. 20251000037311 del 30 de abril de 2025 en respuesta a la solicitud de la CGR, que ha adelantado los siguientes informes:

- Informe final de auditoría al proyecto de inversión “fortalecimiento de la capacidad técnica, gestión e implementación de la política pública de seguridad vial nacional de la Dirección de Coordinación Interinstitucional”.
- Informe final de auditoría al proyecto de inversión “Aplicación en medidas en el comportamiento humano para la movilidad segura nacional de la Dirección de Comportamiento”.
- Informe final Auditoría al proceso de Gestión de atención a víctimas por siniestros viales.
- Informe final de auditoría al proyecto de inversión “Mejoramiento de los componentes de seguridad vial que constituyen la infraestructura vial, vehículos y el servicio de transporte nacional de la Dirección de Infraestructura y Vehículos.
- Informe de seguimiento a Planes de Mejoramiento Internos corte al 31- 12-2021.
- Informe final de seguimiento a Planes de Mejoramiento Internos: Corte a 31-marzo de 2022 / Trimestre Abril – junio de 2022.
- Informe Final de Seguimiento a Planes de Mejoramiento Internos con corte a 30 de septiembre de 2022.

Adicionalmente, la entidad señala que: *“dentro del proceso de Planeación y Direccionamiento Estratégico, cuenta con los siguientes lineamientos para el control y seguimiento de la ejecución eficiente de recursos destinados a los proyectos de inversión vinculados al Plan Nacional de Seguridad Vial, así:*

- Procedimiento Gestión de Proyectos de Inversión: Código: ANSV-PDE-PR-06, versión: 05, fecha: 31/03/2025 2.
- Guía Gestión de Proyectos de Inversión: Código: ANSV-PDE-GU-05, versión: 00, fecha: 2024-10-30.
- Procedimiento para la Programación y Seguimiento a la Ejecución de Recursos de Inversión: Código: ANSV-PDE-PR-10, versión: 00, fecha: 10/11/2023.
- Formato Formulación del Plan de Acción y Seguimiento a Proyectos de Inversión: Código: ANSV-PDE-FO-46 versión: 00, fecha: 31/3/2025 de

Así mismo, agrega la entidad que, *"a partir de la vigencia 2025 se inicia el proceso de actualización de la herramienta de seguimiento a los proyectos de inversión, el cual está contemplado en el marco de los lineamientos relacionados anteriormente, y se encuentra en proceso de validaciones y ajustes necesarios, que permita contar con una herramienta articulada con todos los instrumentos de planeación al interior de la Agencia como Plan Nacional de Seguridad Vial, Plan estratégico Institucional y Plan de Acción Institucional.*

Con base en al análisis adelantado por la CGR a la información remitida por la ANSV, se concluye que la auditoría interna (Oficina de Control Interno) de la ANSV, durante la vigencias auditadas por la CGR a través de las auditorias adelantadas durante el periodo 2022-2024, evaluó el cumplimiento de las normas, directrices, procedimientos, regulaciones y demás referentes aplicables al proceso de Gestión de atención a víctimas por siniestros viales en la ANSV, así como a la gestión de riesgos del proceso y los resultados de los indicadores vinculados al proceso; de igual forma evaluó los controles existentes tendientes a mitigar los riesgos determinados y generó las recomendaciones correspondientes tendientes a fortalecer el control interno de la entidad.

De igual forma el grupo de Auditoría Interna con base en una muestra de contratos evaluó la gestión en el marco del Plan Estratégico y Proyecto de Inversión del fortalecimiento de la capacidad técnica, gestión e implementación de la política pública de seguridad vial nacional de la Dirección de Coordinación Interinstitucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV para la ejecución presupuestal las vigencias 2019 a 2023, así mismo se evaluaron los controles existentes para la mitigación de los riesgos identificados, generando las recomendaciones necesarias para el aseguramiento de esta gestión, para ser implementadas a través de los Planes de Mejoramiento suscritos con las dependencias correspondientes evaluados mediante seguimientos periódicos y a través de sus informes presenta el grado de avance y de cumplimiento de las diferentes acciones de mejora propuestas por las dependencias auditadas.

3.4.2 Información consignada en los formularios, definidos en los lineamientos impartidos por el Despacho del Vicecontralor para las auditorías del PNVCF 2025, relacionada con Rendición de Cuentas durante la Vigencia 2024, Política de Discapacidad de Equidad de Género.

De acuerdo con la revisión realizada por la CGR se determinó que la Entidad registró la información solicitada en el diligenciamiento de los Formularios para la Evaluación de la Implementación para el Componente de Rendición de Cuentas, para la Evaluación de la Política Institucional de Discapacidad y para la Evaluación de la Política Institucional de Equidad de Género durante la vigencia 2024.

4. ANEXO RELACIÓN DE HALLAZGOS.

Tabla 32. Relación de Hallazgos

No.	Hallazgos	A	F	IP	D
1	Cumplimiento de las metas de indicadores generales establecidos en el plan nacional de seguridad vial PNSV 2022 – 2031. Reducción de muertes por siniestros viales en un 50% para el 2031. Administrativo (A)	X			
2	Adopción del indicador de resultado general “lesionados graves en siniestros viales por cada 100.000 habitantes”. Administrativo (A)	X			
3	Ejecución de metas del PNSV vigencias 2022 a 2024, a cargo de la agencia nacional de seguridad vial. Administrativo (A) con presunta incidencia disciplinaria (D).	X			X
4	Cumplimiento de las actividades del plan de acción relacionadas con el indicador “entidades territoriales que conforman la red de observatorios territoriales”. Administrativa (A) con presunta incidencia disciplinaria (D)	X			X
5	Inclusión de variables para el seguimiento de indicadores del PNSV, que indiquen inversiones y evaluaciones costo beneficio para la toma de decisiones. Administrativa con presunta incidencia disciplinaria (A, D)	X			X
6	Avance en el cumplimiento de indicadores con relación a las metas previstas. Administrativa (A)	X			
7	Cumplimiento de la meta del indicador: “sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial”, al 2024 (A) (D)	X			X
8	Publicaciones informes de supervisión en SECOP II, convenios ansv-005-2022, ansv-054-2022, ansv-060-2022, ansv-061-2022 y ansv-067-2022. Administrativo (A) con presunta incidencia disciplinaria (D)	X			X
9	Efectividad de la coordinación de la ANSV respecto a las acciones de otras entidades. Administrativo (A)	X			
Total		9			5

A: Hallazgo administrativo
D: Hallazgo con presunta incidencia disciplinaria
F: Hallazgo con connotación Fiscal
IP: Hallazgo para Indagación Preliminar