“PALMIRA, HACIA UN SISTEMA DE MOVILIDAD SEGURO Y SOSTENIBLE”

CDM Smith

Tercer componente FORMULACIÓN DE PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL Versión 2 Final

Fuente: CDM Smith Inc.

16 de Agosto de 2013

FONADE

MinTransporte
Ministerio de Transporte

“PALMIRA, HACIA UN SISTEMA DE MOVILIDAD SEGURO Y SOSTENIBLE 2013-2017”

Consultoría Para Elaborar Los Estudios Y Diseños De Los Planes Locales De Seguridad Vial

Tercer componente
FORMULACIÓN DE PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL
Versión 2 Final

CONTRATO No. 2123990
(10 de diciembre de 2012)

Tabla de Contenido

1. Marco de referencia 8
1.1 Política del mundo en Seguridad Vial 8
1.2 Política de Colombia en Seguridad Vial 9
1.3 Programas de Seguridad Vial en el Municipio de Palmira 11
2. Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Palmira 16
2.1 Condición actual del Municipio en Seguridad Vial 16
2.2 Aspectos de orden nacional que impactan en el Municipio 22
3. Consideraciones metodológicas 25
3.1 Desarrollo de mesas de trabajo 26
3.1.1 Primera mesa de trabajo 26
3.1.2 Segunda mesa de trabajo 26
3.1.3 Tercera mesa de trabajo 27
3.1.4 Cuarta mesa de trabajo 27
3.1.5 Quinta mesa de trabajo 27
3.2 Identificación de los problemas que afectan la seguridad vial del municipio 27
3.2.1 Árbol de problemas 28
3.3 Formulación de los objetivos específicos del plan municipal de seguridad vial 28
3.4 Formulación de los programas y acciones del plan municipal de seguridad vial 29
3.5 Priorización de los programas del plan municipal de seguridad vial 29
3.5.1 Modelo matemático para el cálculo de la puntuación 30
3.5.2 Definición de los criterios de priorización 30
3.5.3 Asignación de la ponderación o peso a cada criterio 30
3.5.4 Clasificación de la satisfacción de las alternativas o programas 31
3.5.5 Calificación dentro del criterio de población 32
3.5.6 Calificación dentro del criterio de tiempo 32
3.5.7 Calificación dentro del criterio de costo 33
3.5.8 Instrumento para la calificación 34
3.5.9 Cálculo de la puntuación para cada programa 34
3.5.10 Procedimiento seguido en la cuarta mesa de trabajo 35
3.6 Ponderación de los criterios 35

3.7 Conformación de grupos de trabajo 35
3.8 Calificación de los programas 35
3.9 Resultado de la priorización 35
4. Visión, misión, y principios básicos del Plan Local de Seguridad Vial - PLSV 36
4.1 Misión 36
4.2 Visión 36
4.3 Principios básicos 36
5. Objetivos del plan de Seguridad Vial 37
5.1 Objetivos generales 37
5.2 Objetivos específicos 37
6. Programas y Plan de Acción 42
6.1 Éxito de un Plan de Seguridad Vial 42
6.2 Formulación de programas y sus planes de acción 43
6.3 Programas enfocados en los aspectos institucionales 44
6.3.1 Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general 44
6.3.2 Fortalecimiento de la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial en el municipio 46
6.3.3 Financiación de la seguridad vial 50
6.3.4 Creación de un sistema de información para el análisis y monitoreo de las características de los siniestros de tránsito, así como de los factores de riesgo 52
6.3.5 Aplicación y adecuación de la normatividad para la protección de los usuarios vulnerables y de las personas discapacitadas (movilidad reducida, e invidentes). 55
6.3.6 Control de las infracciones y los factores causantes de los siniestros viales 57
6.3.7 Modernización del sistema para la vigilancia y el control de la movilidad del municipio y aumento de la capacidad operativa 59
6.3.8 Normatividad para la seguridad vial 63
6.3.9 Participación multisectorial en la prevención de la siniestralidad vial. 65
6.4 Programas enfocados en el comportamiento humano 67
6.4.1 Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial 67
6.4.2 Educación y concientización de adultos 68
6.4.3 Educación y formación escolar en seguridad vial 70
6.4.4 Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano 72
6.4.5 Generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito 75

6.4.6 Pactos empresariales por la seguridad Vial 77
6.4.7 Sensibilización para la conducción segura de vehículos 79
6.4.8 Plan de seguridad de motociclistas 81
6.4.9 Trabajo con seguridad vial 83
6.5. Programas enfocados en las estrategias sobre los vehículos 85
6.5.1. Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores 85
6.5.2. Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos. 88
6.5.3. Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva 90
6.5.4. Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos 92
6.5.5. Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil 94
6.5.6. Plan de chatarrización de vehículos obsoletos 96
6.5.7. Vehículos de transporte público seguros 98
6.5.8. Vehículos de transporte escolar seguros 100
6.6. Programas enfocados en las estrategias sobre la infraestructura 102
6.6.1. Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura 102
6.6.2. Las Auditorias de Seguridad Vial como una práctica obligatoria 105
6.6.3. La seguridad vial como requisito en los proyectos viales 108
6.6.4. Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación 110
6.6.5. Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida 113
6.6.6. Movilidad para los ciclistas 115
6.6.7. Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular 117
6.6.8. Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad 119
6.6.9. Modernización y ampliación del sistema de semaforización 121
6.6.10. Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial 123
6.7. Programas enfocados en las estrategias de atención a víctimas 125
6.7.1. Atención inicial oportuna de la víctimas de los siniestros de tránsito 125
6.7.2. Mejoramiento de la atención hospitalaria 129
6.7.3. Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito 131
6.7.4. Seguimiento a la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito 133
6.7.5. Programa de defensa de derechos de las víctimas 135

6.8. Posibles fuentes de financiación del Plan 137
7. Aplicación de la metodología de priorización de los programas..... 142
8. Propuesta de seguimiento..... 146
8.1. Indicadores de impacto 146
8.2. Evaluación del primer año 149
9. Conclusiones y Recomendaciones..... 151
10. Bibliografía..... 155

Índice de Tablas

Tabla 1 Cruces Viales de Mayor Siniestralidad 2006 – 2012 – Municipio de Palmira 14
Tabla 2. Convenciones cromáticas que determinan el cruce de mayor siniestralidad para el año de estudio 14
Tabla 3 Instrumento para la asignación de pesos o ponderaciones 31
Tabla 4 Instrumento para la asignación de calificaciones dentro del programa 34
Tabla 5 Objetivos específicos en los Aspectos Institucionales 38
Tabla 6 Objetivos específicos en los programas sobre el comportamiento humano 39
Tabla 7 Objetivos específicos en los programas sobre los vehículos 39
Tabla 8 Objetivos específicos en los programas sobre la infraestructura vial 40
Tabla 9 Objetivos específicos en los programas de atención a víctimas..... 41
Tabla 10 Priorización de los Programas de los Aspectos Institucionales 142
Tabla 11 Priorización de las Estrategias sobre el Comportamiento 143
Tabla 12 Priorización de las Estrategias sobre los Vehículos 143
Tabla 13 Priorización de las Estrategias sobre la Infraestructura 144
Tabla 14 Priorización de las Estrategias de Atención a Víctimas..... 145
Tabla 15 Reducción de las víctimas fatales 147
Tabla 16 Reducción de la tasa de mortalidad x cada 100.000 habitantes 148
Tabla 17 Resumen construcción de indicadores de impacto del PLSV para la ciudad de Palmira..... 149

Índice de Gráficas

Gráfica 1 Muertes según el modo de transporte en Colombia 2005-2010. 10
Gráfica 2 Metodología propuesta para la elaboración de los PLSV 25
Gráfica 3 Referencia para la asignación de calificación dentro del criterio de población 32
Gráfica 4 Referencia para la asignación de calificación dentro del criterio de tiempo..... 33
Gráfica 5 Referencia para la asignación de calificación dentro del criterio de costo..... 33
Gráfica 6 Reducción de las víctimas fatales..... 148

ANEXOS

Anexo 1 – Normativa a Nivel Nacional y Análisis Correspondiente

Anexo 2 – Acta Tercera Mesa de Trabajo

Anexo 3 – Acta Cuarta Mesa de Trabajo

1. Marco de referencia

1.1 Política del mundo en Seguridad Vial

Plan Mundial de Seguridad Vial para el Decenio 2011 – 2020

Con ocasión del lanzamiento mundial de la Década de la Seguridad Vial, el 11 de mayo de 2011, la Organización de Naciones Unidas divulgó el documento denominado Plan Mundial de Seguridad Vial para la Década, el cual tiene como objetivo servir de orientación a los países, para facilitar medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción. A continuación se presenta un resumen de los aspectos más importantes de dicho Plan.

La finalidad general del Decenio es estabilizar y posteriormente reducir en un 50%, el número de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo antes de 2020. Ello se logrará mediante:

- La formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
- La fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los siniestros de tránsito antes de 2020, basándose en el comportamiento observado de víctimas;
- El reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;
- El mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;
- El seguimiento a los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
- El fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial.

Las actividades durante el Decenio deben tener lugar en el plano local, nacional y regional, pero se sugiere darle énfasis a las medidas a nivel local y nacional. Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecuten las actividades de conformidad con los cinco pilares siguientes:

- **Pilar 1: Gestión de la seguridad vial**

  Se alienta a la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.

- **Pilar 2: Vías y movilidad más seguras**

  Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura vial y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.

- **Pilar 3: Vehículos más seguros**

  Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

- **Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros**

  Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública, con el fin de aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, así como reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

- **Pilar 5: Respuesta tras los siniestros**

  Aumentar la capacidad y disminuir los tiempos de respuesta a las emergencias ocasionadas por los siniestros de tránsito, mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole, para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

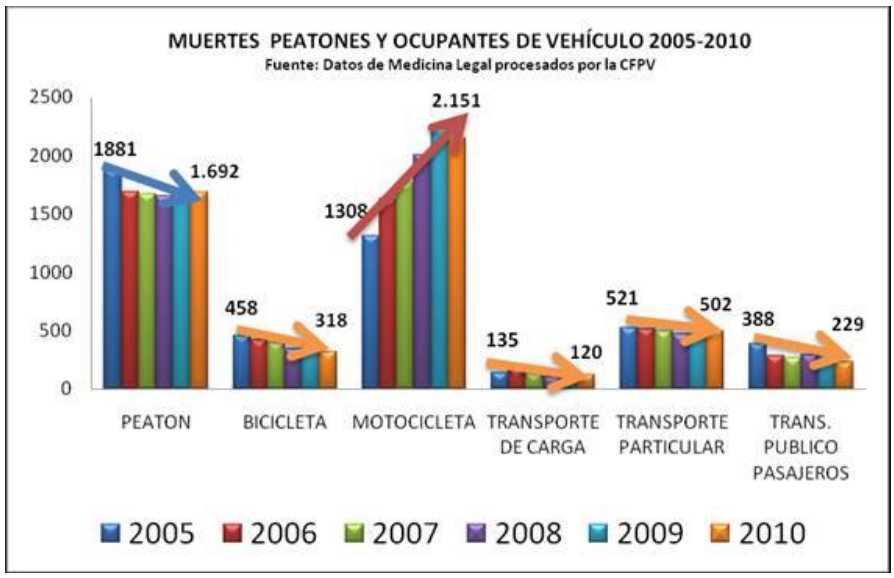
1.2 Política de Colombia en Seguridad Vial

Las cifras de siniestralidad en Colombia reflejan que "*entre los años 2005 y 2009, se registró un incremento de fallecidos en accidentes de tránsito, el cual pasó de 5.796 a 5.502 y en el año 2009 se registraron más de 135.000 lesionados de gravedad según Medicina Legal, convirtiéndose los accidentes de tránsito en la primera causa de muerte en niños entre los 5 y los 14 años, y la segunda entre las personas de 15 y 24 años de edad. Según datos proporcionados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en el año 2010 murieron del orden de 2.029 personas menores de 30 años, en accidentes de tránsito en Colombia.*

Los grupos vulnerables en Colombia, entendiéndose por tales, fundamentalmente peatones y motociclistas, aportan el 70% de las muertes en siniestros de tránsito, este último actor aparece con unas estadísticas

preocupantes en los últimos años, es posible apreciar en la Gráfica 1*,como las mortalidades de los diferentes actores ha ido disminuyendo, pero la de los motociclistas va en aumento"*[1].

Gráfica 1 Muertes según el modo de transporte en Colombia 2005-2010.



Fuente: PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2011 -2016

En este contexto, el Gobierno de Colombia, en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, define la seguridad vial como política de estado y a través del Ministerio de Transporte, se formuló el Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016, expedido mediante Resolución No. 1282 del 30 de marzo de 2012.

Su objetivo prioritario es establecer una política clara para el fortalecimiento de la seguridad vial en el país y promover los mecanismos que conduzcan a proteger la vida y garantizar la seguridad de los ciudadanos. El PNSV articula y coordina las diversas actuaciones de las instituciones públicas intervinientes y responsables de la seguridad vial en Colombia, además de incorporar como un actor relevante en el diseño y evaluación de dichas actuaciones o medidas a los representantes de organismos de la sociedad civil, conforme lo planteado en el Plan para el Decenio.

El PNSV, establece acciones y medidas relacionadas con las siguientes líneas de acción, en concordancia con lo sugerido por Naciones Unidas:

1) Aspectos Institucionales
2) Estrategias sobre el comportamiento humano
3) Estrategias sobre los vehículos

[1] Resolución No. 001282 del Ministerio de Transporte del 30 de Marzo del 2012 – Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2016

4) Estrategias sobre la infraestructura
5) Estrategias de atención a víctimas

Con relación a los municipios, el Plan establece que deben tener Planes Locales de Seguridad Vial –PLSV-, teniendo en cuenta los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2016 (PNSV 2011-2016) y la situación particular de cada ciudad o región.

1.3 Programas de Seguridad Vial en el Municipio de Palmira

Mediante el acuerdo No. 010 del 25 de junio de 2012, el Consejo Municipal adoptó el Plan de Desarrollo de Palmira para la vigencia 2012 – 2015. Dentro del artículo 8 "Agenda para la Infraestructura, la Movilidad y el Transporte", contiene el Programa de Seguridad Vial, cuya estrategia es "generar cultura y respeto a las normas de seguridad vial en todos los actores de la vía":

PROGRAMA - Seguridad vial
OBJETIVO ESPECÍFICO. Mejorar la seguridad vial.
Estrategia de Seguridad Vial. Generar cultura y respeto a las normas de seguridad vial en todos los actores de la vía.

Meta /resultado. Reducir en 80% los casos de muertes de tránsito por siniestro.
Indicador. Porcentaje de casos de muertes de tránsito por siniestro.

Subprograma - Plan de seguridad vial

Meta / producto. Elaborar e implementar el Plan Local de Seguridad Vial.
Indicadores:
*Un plan de seguridad vial elaborado;
*Cinco soluciones implementadas respecto a los puntos de alta accidentalidad identificados;
*Un programa de señalización y demarcación implementado;
*Un programa de pedagogía vial permanente dirigido a todos los actores de la vía implementado;
*Setenta y dos personas destinadas al control y vigilancia vial; y
*100% de la red de semáforos en funcionamiento.

Meta / producto. Diseñar e implementar un sistema inteligente de control de tránsito y semaforización.
Indicador. Un sistema inteligente de control de tránsito y semaforización implementado.
Meta / producto. Implementar un programa de promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal.
Indicador. Un programa de promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal implementada.

En la **Estrategia de Movilidad,** se propone**:**

*Generación e implementación de una política pública de movilidad integral;

*Modernización tecnológica de la Secretaría de Movilidad orientándola a mejorar la atención al usuario;
*Implementación de una política pública de seguridad y cultura vial;
*Priorización del peatón en el espacio público;
*Establecimiento de ciclovías para la movilización segura de este modo de transporte;
*Masificación del transporte colectivo;
*Hacer el Sistema inteligente de control de tráfico;
*Tener en el Transporte público tarifa diferencial para estudiantes, adultos mayores y discapacitados;
*Vinculación del municipio al Sistema de transporte masivo ciudades intermedias;
*Congelación del actual parque automotor de vehículos de transporte público modalidad taxi;
*Asignación y señalización de zonas especiales alrededor de los planteles educativos para recoger y dejar los estudiantes; y
*Gestión ante el gobierno nacional la disminución de las tarifas de peaje.

El marco normativo del Municipio de Palmira es amplio, y contiene normas que reflejan el compromiso de las autoridades locales en los temas específicos de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la implementación de políticas en Seguridad Vial. Es así como a través del Acuerdo No. 034 de 2009, se adoptó el Plan Vial de Tránsito y Transporte, en concordancia con lo establecido en la Ley 1083 de 2006, mediante la cual se estableció que los municipios con Planes de Ordenamiento Territorial, deben adoptar los planes de movilidad. En el Anexo 1 del documento se presenta la compilación de la normativa a nivel nacional y municipal aplicables en materia de seguridad vial.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 40 del Decreto 026 del 8 de febrero de 2013 por el cual se reorganiza la estructura administrativa del Municipio de Palmira, a la Secretaría de Movilidad le fueron asignadas entre otras funciones, las de implementar, ajustar y orientar la ejecución del Plan Integral de Movilidad, Vigilar, controlar, intervenir y ejercer la autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, en el cumplimiento de las políticas planes, programas y normas de tránsito y transporte en el Municipio; Formular, implementar y orientar el desarrollo del Plan Municipal de Seguridad y Educación Vial.

El artículo 41 del mismo decreto dispuso como funciones de la Dirección de Seguridad Vial y Registro, como parte de la estructura organizacional de la Secretaría de Movilidad:

- "Ejecutar las políticas, planes y programas para garantizar y fortalecer la seguridad vial y su control en el Municipio";
- "Desarrollar y promover el sistema de información que permita hacer seguimiento, análisis y geo-referencia de accidentabilidad, actores involucrados y costos para elaborar acciones programadas de prevención y control";
- "Vigilancia, seguimiento, evaluación a los contratos de concesión o de cualquier tipo que el Municipio realice para mejorar la seguridad vial y el control de la movilidad"; y

- "Efectuar las campañas de formación y cultura ciudadana que permita racionalizar el uso vial y el espacio público para la movilidad, así como prevenir los siniestros de tránsito".

El Plan Estratégico de Movilidad establece en el artículo 32 el desarrollo integral del sistema de educación en Seguridad Vial, enfatizando en la corresponsabilidad y autorregulación por parte de la población, especialmente en las zonas rurales. Esto indica que la administración Municipal busca concientizar a los ciudadanos en reglas básicas de convivencia, enfocada principalmente a la seguridad vial, para que sean los mismos ciudadanos quienes se autorregulen y de esta manera contribuyan en la difusión, implementación y respeto por la política creada por el Gobierno Nacional en el Plan Nacional de Seguridad Vial. No obstante, es importante que la Administración Municipal tenga en cuenta los lineamientos dados en la Ley 1503 de 2011, especialmente lo dispuesto en el artículo 3, 6, 7, 9 y 10, en lo que respecta a los contenidos de los programas de capacitación en seguridad vial a las poblaciones a las que hace referencia la norma, pues no es lo mismo diseñar un programa para adultos, que para niños que están en preescolar, ó en bachillerato.

El 31 de diciembre de 2012, mediante el Decreto No. 313, el Alcalde municipal creó el Comité de Seguridad Vial, dándole el carácter de asesor, "encargado de coordinar y articular a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial (…)".

El Decreto No. 022 del 6 de febrero de 2013, el Alcalde, en uso de las facultades conferidas por los artículos 1, 2, 24, 79 de la Constitución Política, así como de los Artículos 1, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002 estableció al presente año, como el "año de la seguridad vial y la bicicleta". La expedición de este Decreto también es acorde con lo establecido en la Ley 1083 de 2006, pues en la misma se dispone que se deban adoptar los Planes de Movilidad, como se mencionó anteriormente, con el fin de dar prelación a la movilización de modos alternativos de transporte, como la bicicleta. Dicho Decreto convoca a todas los actores de la sociedad a vincularse con la política de seguridad vial y las estrategias ambientales, para que presenten iniciativas, proyectos, actividades cuyo propósito sea el de incentivar el uso de bicicletas como modo de transporte y mejorar la seguridad vial.

Ahora bien, en lo que respecta a regulación de tránsito de motocicletas por sectores que se pueden ver afectados debido a la congestión y al peligro que representa tanto para conductores como para pasajeros, y transeúntes, el Municipio de Palmira ha expedido los Decretos No. 025 de 2012 y 024 de 2012, mediante los cuales prohibió transportar a "parrillero" hombre menor de 12 años, las 24 horas del día. También impidió la circulación de motocicletas entre las 11:30 y las 4:30 am, por el centro de la ciudad, así como el estacionamiento en dicho sector de la ciudad.

Por otra parte, es importante anotar que la ciudad de Palmira se encuentra atravesada por corredores viales principales que corresponden a tramos de vías nacionales que comunican a la ciudad con Cali: Calle 42 de la Carrera 28 al occidente y con Buga: Carrera 28 de la Calle 42 hacia el norte. De acuerdo con el Plan Maestro de Movilidad del Municipio, durante el año 2.011, se registraron 1.609 siniestros de tránsito, de

los cuales 148 se presentaron en estas dos vías principales de la ciudad (Carrera 28 y Calle 42), y de estos 39 en su intersección. [2]

Tal y como se muestra en la Tabla 1, en los años 2006, 2007, 2010, 2011 y 2012, la carrera 28 con calle 42 fue el cruce de mayor accidentalidad en Palmira, registrando 254 siniestros de tránsito durante los 5 años mencionados. En segundo lugar se ubica la carrera 35 con calle 42 con 304 casos (2006-2012). En el 2012 la carrera 28 con calle 47, con 18 casos ocupó el tercer lugar, a diferencia del año pasado que ocupaba el 4to lugar con 16 casos. Es interesante exponer que los tres cruces viales nombrados anteriormente, puntos críticos de la ciudad de Palmira, hacen parte de las vías principales que corresponden a tramos de vías nacionales (Carrera 28 y Calle 42).

Tabla 1 Cruces Viales de Mayor Siniestralidad 2006 – 2012 – Municipio de Palmira

CRUCE*	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
K28C42	58	63	49	50	64	39	**30**
K35C42	41	42	51	52	63	30	**25**
K28C47	33	34	38	22	18	16	**18**
K44C31	0	0	0	0	9	17	**12**
K32C28	14	19	16	8	11	9	**11**
K24C29	6	6	19	11	5	8	**11**

Fuente: Datos procesados Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana con datos de la Secretaría de Movilidad y Policía de Carreteras del municipio de Palmira.
*Los cruces viales incluyen los siniestros registrados en la intersección y en el tramo de vía.

Tabla 2. Convenciones cromáticas que determinan el cruce de mayor siniestralidad para el año de estudio

1er Cruce vial	
2do Cruce vial	
3er Cruce vial	
4to Cruce vial	
5to Cruce vial	
6to Cruce vial	

Fuente: Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana de Palmira

Ante dicha situación, es preciso aclarar que la Seguridad Vial está a cargo de las concesiones, y del INVIAS en el caso de las vías nacionales. Ahora bien, teniendo en cuenta que en el caso de las concesiones, es su responsabilidad tomar todas las medidas para evitar siniestros en la vía, cuando se detectan puntos críticos,

[2] Plan Estratégico de Movilidad. Municipio de Palmira. Secretaría de Movilidad. Hely de Jesus Martínez. Febrero de 2012

para el caso de las vías concesionadas a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI-, las autoridades municipales tienen dos posibilidades:

1. convocar reuniones con el Concesionario para que éste último adopte un plan de contingencia para solucionar tal situación. Dado que la Ley 1551 de 2012 faculta a los municipios para ejercer sus competencias conforme lo dispuesto en la Constitución Política y en las demás normas, como la Ley 769 de 2002 para el caso que nos ocupa, el Alcalde de Palmira puede solicitar, con fundamento en lo dispuesto en la Resolución No. 000063 del 8 de octubre de 2003 expedida por el Ministerio de Transporte, un permiso de ocupación temporal en la vía concesionada para instalación de semáforos, señalización, adecuación de un paso peatonal, etc. En dicha Resolución, se establece el procedimiento para que las autoridades regionales, municipales, o las entidades interesadas, sean de carácter público o privado, presenten solicitudes de permiso de ocupación de la vía concesionada. Esta posibilidad la puede llevar a cabo, siempre y cuando cuente con los recursos disponibles en su presupuesto, para destinarlos a este fin, así como con las autorizaciones respectivas.

2. Por otra parte, cuando se trata de vías nacionales, el Municipio tiene la posibilidad, conforme lo dispuesto en los artículos 313 de la Constitución Política; 3, 4 y 91 de la Ley 136 de 1994; 95 de la Ley 489 de 1998, para que celebre un convenio de cooperación con el INVIAS y/o con la Policía Nacional, para que lleven a cabo las acciones necesarias, con el fin de mejorar la movilidad y seguridad del corredor vial que atraviesa el casco urbano de la ciudad.

2. Resumen del diagnóstico de la seguridad vial del municipio de Palmira

2.1 Condición actual del Municipio en Seguridad Vial

El municipio de Palmira presenta una característica en su malla vial que es típica en muchas ciudades intermedias. Tanto la Calle 42 de la Carrera 28 hacia el Occidente, y la Carrera 28 de la Calle 42 hacia el Norte, corresponden a tramos de la Vías nacionales que comunican a Palmira con Cali y Buga respectivamente, que no forman parte de la Concesión Malla Vial del Valle y Cauca, y por tanto cualquier intervención que el Municipio considere apropiada para mitigar los conflictos de movilidad y seguridad vial, debe ser revisada y aprobada por el INVIAS, antes de su ejecución[3]. Es de anotar, que los vehículos de carga que ingresan por estos corredores viales atravesando la ciudad, causan trastornos en el sistema de movilidad de la ciudad.

Una de las cifras más alarmantes en el análisis de siniestralidad, es la participación que tienen los *siniestros con víctimas* sobre los *siniestros totales*. En el periodo 2007 a 2010, de 9.914 siniestros de tránsito, 5.818 involucraron víctimas, lo que equivale al 57%, cifra que indica una alta letalidad en los siniestros de tránsito.

En los últimos años se ha presentado un crecimiento acelerado del parque automotor de motocicletas, con deficiencias en su control vial, sin restricciones en su equipamiento, sin acompañamiento de campañas de sensibilización y educación vial, y con el agravante de la utilización informal de este vehículo en el transporte público de pasajeros (moto-taxis) y otra serie de actividades laborales, mensajería, transporte de alimentos, etc. que permiten concluir que hoy la moto es una herramienta de trabajo para importantes sectores de la población de bajos ingresos. Las motocicletas están involucradas en la mayoría de siniestros de tránsito, contribuyendo sustancialmente a incrementar los índices de siniestros con víctimas fatales, indicador que ubica al municipio de Palmira en la 4a posición a nivel Nacional, con una mortalidad en el 2011 por siniestros de tránsito de 21 personas por cada 100.000 habitantes, superando en 1,8 veces el promedio nacional.

El uso de la motocicleta como modo de transporte ha tenido un gran crecimiento en los últimos años en Colombia, al igual que en general en el mundo, debido a su bajo costo, facilidades de adquisición y financiación. Actualmente esta modalidad de transporte ha sido abiertamente acogida por los usuarios del transporte público, y por tanto, se ha convertido, entre otros aspectos, en un tema de competencia para el transporte público tradicional. La acogida de esta modalidad informal, se debe principalmente a la

[3] Plan Estratégico de Movilidad. Municipio de Palmira. Secretaría de Movilidad. Palmira, Febrero de 2012.

prestación de un servicio “puerta a puerta” y al bajo costo, factores determinantes en la escogencia de las diferentes modalidades de transporte público.

El Municipio de Palmira no ha sido ajeno a este fenómeno, el moto-taxismo se ha incorporado como una actividad laboral informal, en respuesta a los índices de desempleo y a la satisfacción de las necesidades básicas de su población.

No obstante, este fenómeno ha generado problemáticas en aspectos como la movilidad del municipio, el riesgo de siniestros de tránsito, entre otros. La administración municipal, ha implementado medidas de control con el ánimo de regular y restringir parcialmente la circulación de este modo de transporte, con iniciativas que restringen el porte de parrilleros o la circulación a determinadas horas. No obstante, el fenómeno social sigue creciendo.

Dado el carácter informal e ilegal que el moto-taxismo tiene como actividad económica en muchos de los municipios de nuestro país, se genera una realidad que crece de forma descontrolada y una compleja problemática social asociada.

Los análisis y opiniones surgen desde distintos sectores, no obstante, todo parece indicar que mientras no se tomen medidas más precisas para abordar la problemática existente, considerando un modelo de ciudad planificado, muchas de las ciudades intermedias de nuestro país continuarán aplicando medidas restrictivas y prohibitivas para limitar parcialmente el transporte público de pasajeros en motocicleta.

Ahora bien, para la construcción de los patrones de la siniestralidad vial ocurrida en Palmira, análisis que se presenta en el informe de diagnóstico de la ciudad, se utilizó la información correspondiente a los valores promedio de la serie histórica urbana 2007 a 2011, llevada por el Registro Nacional de Accidentes del Ministerio de Transporte (RNAT) y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INML).

Siniestralidad en general

- Los choques son los siniestros viales de mayor frecuencia, con una participación del 88.31%, seguidos por los Atropellos y volcamientos;
- Los Automóviles y Motos son los vehículos más involucrados, con participaciones similares 38,48% y 36,75% respectivamente;
- El 57% de los siniestros involucra víctimas, donde la mayoría (el 56.30%) son heridos. Estas cifras son alarmantes, mostrando un índice alto de gravedad en siniestralidad;
- Los vehículos particulares participan en la gran mayoría de siniestros con el 73,25%;
- La mayor concentración de siniestros, ocurren en el día, entre las 12:00 m y la 1:00 pm; y
- El mes con mayor siniestralidad es julio, con un 8,91% y los sábados son los días en que hay mayor cantidad de siniestros.

Mortalidad por Siniestros de Tránsito:

- Los choques son los causantes del 65,79% de los fallecimientos en siniestros de tránsito, seguidos por los atropellos con el 22,37% de participación;
- Los Motociclistas son los actores viales que más fallecen en los siniestros de tránsito (48%), seguidos por los Peatones con un 24% y Ciclistas con un10%;
- La mayor concentración en mortalidad corresponde a Adultos entre 29 y 39 años y el 82,76% de los fallecidos son hombres;
- Las motocicletas son los vehículos más involucrados en los siniestros con víctimas fatales (48,28%), seguidos por los vehículos particulares con el 13,79% y por las bicicletas con el 10,34%;
- La mayor concentración de siniestros con víctimas fatales, ocurren en el día, con picos entre 12 m y 1:00 pm y entre 3:00 pm y 4:00 pm. En la noche la mayor agrupación está entre 6:00 pm y 7:00 pm. El mes con mayor mortalidad es diciembre con el 21%, seguido por febrero con el 14%. En los fines de semana ocurren el 38% de los fallecimientos por siniestros de tránsito.

Morbilidad en Siniestros de Tránsito:

- Los Atropellos son los causantes del 82% de los heridos en siniestros de tránsito, seguidos por los choques con el 17% de participación.
- Los Motociclistas son los actores viales que más resultan heridos en los siniestros de tránsito (74%), seguidos por los ciclistas con un 10% y por peatones con un 9%.
- La mayor concentración en morbilidad corresponde a Adultos entre 29 y 39 años, quienes participan con el 51% de los heridos y el 66% de los heridos en siniestros de transito son hombres.
- Las motocicletas son los vehículos más involucrados en los siniestros con heridos (48,28%), seguidos por las bicicletas con el 10%.
- La mayor concentración de siniestros con heridos, ocurren en el día, con picos entre las 7 am y 8:00 am y entre las 11:00 am y 8:00 pm. El mes con mayor morbilidad es marzo con el 12%, seguido por mayo con el 11%. En los fines de semana ocurren el 29% de los siniestros de tránsito con heridos.

Pilar 1: Aspectos Institucionales

- **Gestión institucional en la seguridad vial:** El marco normativo del Municipio de Palmira es amplio, y contiene normas que reflejan el compromiso de las autoridades locales en los temas específicos de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la implementación de políticas en Seguridad Vial. El 31 de diciembre de 2012, mediante el Decreto No. 313, el Alcalde municipal creó el Comité Local de Seguridad Vial CLSV, dándole el carácter de asesor, “encargado de coordinar y articular a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial. No obstante, se requiere del fortalecimiento y compromiso de las personas que integran el CLSV, con el fin de que ejerzan constantemente sus funciones y logren integrar y liderar a los diferentes sectores en el mejoramiento de la seguridad

vial. Actualmente el Municipio carece de capacidad en la gestión de seguridad vial debido a la escasa coordinación entre instituciones y a los insuficientes recursos financieros y humanos con que cuenta para este fin.

La falta de autonomía Municipal en los corredores viales que atraviesan la ciudad, que corresponden a carreteras Nacionales que son competencia del INVIAS, causa ineficiencia en la planeación y desarrollo de proyectos tendientes a mejorar su seguridad vial y movilidad.

- **Sistema de información sobre seguridad vial:** El Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana de Palmira cumple un importante papel en el manejo de la información de siniestralidad de tránsito en el municipio. Es importante dotar al municipio de un registro de información único, creando una entidad que se encargue de esta gestión o fortaleciendo la capacidad del OSCCC, para que asuma otras funciones en el manejo de la información, como lo son el seguimiento a víctimas, monitoreo de factores de riesgo, georreferenciación espacial de siniestros y el aseguramiento de la calidad de los datos.

- **Control y Protección de Usuarios vulnerables:** Se requiere mayor fortaleza en asegurar el cumplimiento de la normatividad que protege a los usuarios y en especial a los más vulnerables. En el control infracciones de tránsito, hace falta gestión para lograr la eficiencia de las Entidades competentes. Aunque de acuerdo con la información obtenida, las labores de control se han incrementado en los últimos meses, el equipo o tecnología y personal dedicado al control es insuficiente, situación que genera deficiencias en el control y gestión del tránsito de la ciudad.

- **Vigilancia y Control:** Hay un bajo control de los factores de riesgo en siniestralidad como lo son: Control de velocidad, control de consumo de alcohol, control del uso de cinturón, etc. A pesar que existe un convenio interadministrativo, parece haber una falta de coordinación entre la autoridad administrativa local y la Policía Nacional para la gestión de la seguridad vial.

- **Investigación y participación ciudadana**: La evidencia de investigación sobre seguridad vial es muy escasa, es importante reforzar los convenios vigentes con universidades para promover la investigación. Hay una baja participación ciudadana y del sector privado en el mejoramiento de la seguridad vial.

Pilar 2: Comportamiento de los Usuarios

- **Conocimiento del comportamiento Ciudadano:** Hay desconocimiento de las conductas de los diferentes actores viales y no hay investigación sobre este particular.

- **Educación y formación vial:** Es evidente las deficiencias en el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios. Los peatones, ciclistas y motociclistas se encuentran expuestos a una gran cantidad de conflictos con el resto de actores viales. En general la ciudadanía no percibe la existencia de riesgos en el sistema de movilidad, ni identifica sus condiciones de vulnerabilidad,

especialmente los peatones, ciclistas y motociclistas. En el sector privado no existen campañas de educación vial.

- **Uso de elementos de seguridad:** Se evidencia la utilización inadecuada de cascos para motociclistas, la poca utilización del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil.

Pilar 3: Vehículos

- **Revisión técnico mecánica:** Escaso control en el cumplimiento de la obligación en la revisión técnico mecánica de los vehículos. Se evidencia la necesidad de ejercer labores de supervisión sobre los Centros de Diagnóstico Automotor CDA que operan en el Municipio.

- **Modificación de las características de los vehículos:** Escaso control sobre la circulación de vehículos en condiciones inseguras o con modificaciones peligrosas que se alejan del diseño de fábrica.

- **Equipamiento de seguridad en los vehículos:** Se evidencia el desconocimiento de los usuarios sobre las ventajas de los sistemas de retención infantil y de los otros elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, reflejado por el no uso o uso indebido de los mismos. Hay escases de control sobre el porte y buen uso de equipos y sistemas de seguridad.

- **Vehículos de transporte público:** Se desconoce la edad y el estado del parque automotor de transporte público.

- **Vehículos de transporte escolar:** Se desconoce la edad y el estado del parque automotor de transporte escolar. Se evidencia la utilización de vehículos que no cumplen con la normatividad para este tipo de transporte y de personal no especializado en el manejo de vehículos escolares.

Pilar 4: Infraestructura

- **Planeación, diseño y construcción de proyectos viales:** Es evidente la falta de planificación y gestión de la seguridad vial como un tema transversal que influye en el diseño de proyectos viales. El sector de transporte público requiere de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo de Pasajeros (SETPC), estudio que actualmente está siendo liderado por las tres (3) empresas de transporte público colectivo del Municipio.

  Es importante anotar que actualmente los estudios de Auditorias de Seguridad Vial no son una práctica común en la planificación, diseño, construcción y operación de los proyectos de infraestructura vial que adelanta el Municipio.

  En la ciudad de Palmira se evidencia preocupación por reglamentar el uso del suelo, y dado que conforme lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 313 de la Constitución Política, los concejos Municipales están facultados para reglamentar lo que concierne a la materia, el Alcalde ha

presentado un proyecto de Acuerdo "por medio del cual se adopta el Estatuto de Espacio Público", que está siendo actualmente discutido en el Concejo Municipal. Mediante dicho proyecto, se busca solucionar el inadecuado uso del suelo y de los recursos naturales, que incide fundamentalmente en el diseño e intervención de las áreas de recreación, vías, zonas verdes, separadores viales y andenes, y surge a raíz de un estudio elaborado por la Universidad Nacional de Colombia, donde se concluyó que existe un deterioro progresivo de los espacios públicos en el centro de la ciudad, que afectan la seguridad y movilidad de las personas que circulan por el sector. Como resultado del mencionado estudio, las autoridades locales proponen la peatonalización de algunas zonas del centro de la ciudad, integrando las áreas regionales y locales, entre otros aspectos plasmados en el documento de "exposición de motivos".

- **Operación de la red vial:** No hay diagnósticos recientes sobre el estado de la red vial. La glorieta de Versalles muestra un diseño operacional inadecuado donde se presentan variados conflictos entre los actores viales, desfavoreciendo la seguridad vial especialmente de los peatones y los ciclistas. Los separadores entre calzadas en los principales corredores viales presentan interrupciones y deterioro que facilita el cruce indebido de vehículos y peatones. No se han hecho intervenciones en los puntos críticos de siniestralidad.

  No existe un tratamiento especial para el peatón, es importante revisar una serie de aspectos, que den cumplimiento a la normatividad vigente y garanticen la accesibilidad y el movimiento seguro de estos usuarios vulnerables. Deficiente señalización, escasa o inexistente señalización vertical, deficiente señalización horizontal.

  Ausencia de paraderos de transporte público colectivo, que permitan por medio de bahías sobre las vías arterias y secundarias, en las áreas señalizadas, hacer maniobras seguras de ingreso y salida, sin reducir considerablemente la capacidad de la vía, caso que se presenta si los vehículos hacen las paradas sobre la vía. Actualmente se observa que los vehículos de transporte público se estacionan en la calzada, ocasionando deficiencias operacionales.

- **Tránsito de peatones y ciclistas:** La infraestructura para peatones es escaza. No hay corredores peatonales que permitan su movilidad segura. En el centro de la Ciudad se presentan una gran cantidad de conflictos entre peatones y vehículos en las intersecciones entre calles y carreras. Los puentes peatonales existentes muestran una baja utilización por parte de peatones. No hay ciclo-infraestructura segura que segregue y proteja la circulación de los ciclistas.

- **Control de velocidad:** La calle 42 que da ingreso a la ciudad por el sur-occidente, muestra altas velocidades de operación al igual que la entrada norte por la carrera 28. Hace falta mayor control en los corredores afectados por el exceso de velocidad de vehículos.

  Señalización y dispositivos de control de tránsito: No hay diagnósticos recientes sobre el estado de la señalización y dispositivos de control de tráfico. Es evidente el deterioro y la falta de

mantenimiento de la señalización horizontal y vertical. El sistema de semaforización no ha sido modernizado. No se ha implementado el uso de equipos de foto-detección para control de infracciones. La señalización horizontal existente está bastante deteriorada y hay tramos en que su visibilidad es nula. La señalización horizontal o la demarcación del pavimento, son medidas de bajo costo, que disminuyen la probabilidad y severidad de los siniestros, ya que proveen una guía visual del trazado.

- **Mantenimiento de la red vial:** No hay diagnósticos recientes sobre el estado general de la red vial. No hay establecidos programas y planes de mantenimiento de la red vial.

Pilar 5: Atención y rehabilitación a víctimas de siniestros de transito

En general se evidencian los siguientes problemas asociados a la atención y rehabilitación de víctimas de siniestros de tránsito:

- Deficiente coordinación entre las entidades encargadas de la atención inmediata en siniestros;
- Se evidencia la importancia de fortalecer la coordinación con el CRUE Departamental;
- No existen planes de atención de emergencias en siniestros de tránsito;
- La capacidad del parque automotor de ambulancias es reducida;
- Hay escases de pie de fuerza en la Policía para la atención inmediata de los siniestros; y
- No se realiza el seguimiento a víctimas, para efectos de asesoría jurídica, de rehabilitación física y psicológica, y para efectos de registro de información y manejo estadístico.

2.2 Aspectos de orden nacional que impactan en el Municipio

Se ha considerado importante destacar que los municipios en Colombia no controlan todos los aspectos que se deben tener en cuenta en un plan de seguridad vial para obtener resultados importantes. De acuerdo con las directrices de la Organización Mundial de la Salud, el Banco Mundial y la Organización de Naciones Unidas, lo siguientes temas son fundamentales y no están cargo de los municipios, sino de la Nación o de los departamentos. Estos solo pueden hacer sugerencias y coordinar con los responsables directos.

1. **Capacitación a conductores de todo tipo de vehículo:**

El contenido de las capacitaciones tanto teóricas como prácticas para los conductores de todo tipo de vehículo es responsabilidad del Ministerio de Transporte (MIT), así como la determinación de los requisitos que deben cumplir los centros de capacitación. La habilitación de estas empresas también está cargo del MIT.

El tener una buena capacitación es un aspecto fundamental para lograr reducir las lesiones en el tránsito.

2. **Otorgamiento de licencias de conducir o pases de conducir.**

Los requisitos para obtener la licencia de conducción y las sanciones respectivas son también responsabilidad del MIT, donde el municipio no interviene.

3. **Centros de diagnóstico automotriz CDA**

Los requisitos para la habilitación de centros de diagnóstico automotriz son responsabilidad del MIT.

4. **Control a escuelas de conducción, y centros de diagnóstico automotriz.**

El control de las escuelas de conducción, así como de los CDA y centros que expiden licencias de conducción está a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

5. **Centros de Regulación de Urgencias, Emergencias y Desastres CRUE.**

Son unidades de carácter operativo, no asistencial, responsables de coordinar y regular en el territorio de su jurisdicción el acceso a los servicios de urgencia y la atención en salud de la población afectada en situaciones de emergencia o desastre. Su reglamentación y seguimiento está a cargo del Ministerio de Salud, así como la definición de los protocolos de atención de urgencias. Los CRUEs en las ciudades estudiadas son de carácter departamental.

6. **Diseño, construcción, mantenimiento y operación de las vías nacionales que cruzan por el municipio.**

Hay vías nacionales a cargo de ANI e INVIAS que cruzan por los municipios en los cuales se genera una combinación de tráficos pesados y de larga distancia con flujos de usuarios vulnerables y de tránsito local, ocasionando situaciones de riesgo y siniestros con consecuencias graves. Los municipios no pueden directamente influir en su diseño, mantenimiento y operación.

En el caso de las vías concesionadas el concesionario es responsable de tomar todas las medidas para reducir la siniestralidad en la vía. Y en las que son de responsabilidad del INVIAS es éste organismo quien debe corregir los puntos críticos. Por lo tanto los Alcaldes deben coordinar con ANI y con INVIAS las mejoras requeridas en las vías que cruzan áreas urbanas de los municipios. Una explicación más detallada se encuentra en el Anexo 1.

7. **Reglamentación en general**

La reglamentación del tránsito, del diseño de vías y del control de tráfico en general es responsabilidad del nivel nacional. Se destacan los siguientes:

- Código Nacional de Tránsito
- Manuales de diseño geométrico

- Regulación de seguridad pasiva y activa de vehículos así como de las especificaciones técnicas en general
- Transporte de niños, sistemas de retención infantil, edad mínima para conducir y transportarse en motocicletas
- Requisitos para aprobar empresas de transporte de pasajeros y carga
- Especificaciones técnicas de los cascos para motociclistas así como otros dispositivos de seguridad como: vestuarios, especificaciones de tipo de moto, tipo de carga (dimensiones y pesos) que pueden llevar, etc.

8. Sistemas de información sobre siniestralidad

El sistema de recolección de información de los siniestros y el IPAT, así como el registro de accidentes de tránsito, el RNAT es liderado por el MIT y los municipios no pueden modificarlo.

9. El SIMIT

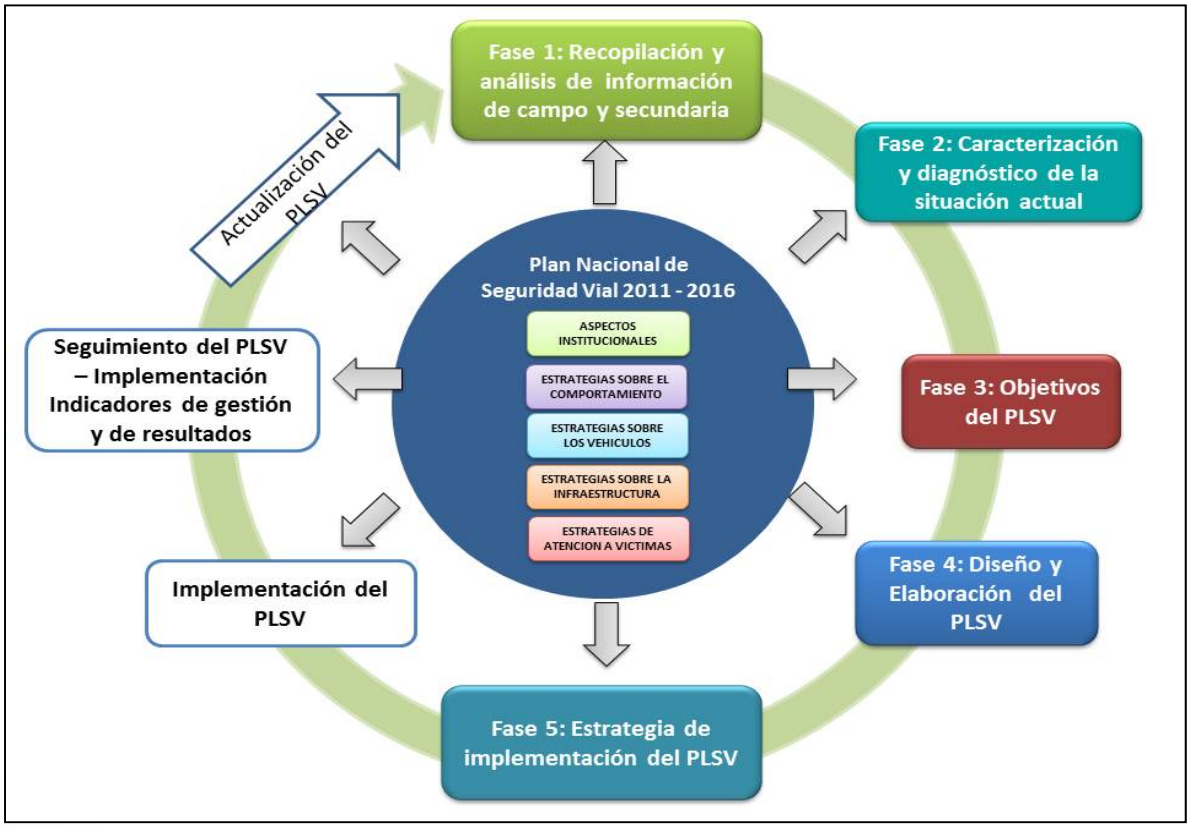
La Dirección Nacional del Simit (Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito) está a cargo de la Federación de Municipios.

3. Consideraciones metodológicas

En este numeral se describen los lineamientos metodológicos seguidos en desarrollo de cada una de las etapas del proceso de formulación del plan local de seguridad vial (PLSV), comenzando por la descripción de los mecanismos de participación, seguido de los métodos adoptados para la identificación de los problemas, la construcción de objetivos, la propuesta de programas y su priorización.

Para la elaboración de Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) de la ciudad de Palmira se propuso una metodología de trabajo concreta, integrada por una serie de etapas consecutivas, que se siguió del modo más sistemático posible, y por la cual se rigió la presente consultoría. En este sentido la metodología propuesta se muestra en el conjunto de Fases señaladas en la siguiente gráfica**.**

Gráfica 2 Metodología propuesta para la elaboración de los PLSV



Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar en la Gráfica 2, la elaboración del presente Plan Local de Seguridad Vial estuvo enmarcada en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 dentro de sus cinco pilares, los cuales están enunciados de acuerdo a la propuesta de la Década de la Acción por la Seguridad Vial declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y a la cual se acogió Colombia en el año 2011.

A continuación se presentan la descripción del desarrollo de las mesas de trabajo adelantadas durante el proceso en cumplimiento de la Metodología adoptada por la consultoría.

3.1 Desarrollo de mesas de trabajo

Como un mecanismo de participación ciudadana, la metodología general del proyecto planteó la realización de cinco mesas de trabajo, cuyo objeto fue motivar la intervención de las autoridades municipales y de los distintos sectores de la vida local comprometidos con la seguridad vial.

Uno de los requisitos previos para la celebración de las mesas de trabajo fue, la conformación mediante decreto municipal del Comité Local de Seguridad Vial, integrado por los diferentes sectores de la administración municipal relacionados con el desempeño de la seguridad vial (tránsito, infraestructura, salud, educación, espacio público, transporte masivo, policía nacional, entre otros). Otro requisito previo fue la designación de un delegado municipal encargado de realizar la convocatoria institucional y ciudadana y coordinar la realización de las sesiones de las mesas de trabajo. Para la ciudad de Palmira, el Comité Local de Seguridad Vial, se conformó mediante Decreto No. 313 del 31 de Diciembre de 2012. De acuerdo con el Artículo 8 del Decreto 313 de 2012, la Secretaría Técnica del Comité Municipal de Seguridad Vial será ejercida por el Subsecretario de Movilidad de la Secretaría de Movilidad.

3.1.1 Primera mesa de trabajo

La primera mesa de trabajo tuvo como objetivos principales:

- la presentación del alcance, fases y cronograma del proyecto,
- la obtención de la información secundaria para la realización del diagnóstico de la situación actual, y
- la identificación de los problemas más significativos que afectan la seguridad vial en el municipio.

3.1.2 Segunda mesa de trabajo

El propósito de la segunda mesa fue presentar y analizar, en conjunto con la administración municipal y demás sectores presentes en la deliberación de la mesa, la caracterización y el diagnóstico de la situación actual en materia de seguridad. Esto se realizó con el fin de recibir retroalimentación en el diagnóstico y encaminar el proceso hacia la formulación de los objetivos específicos del Plan Local de

Seguridad Vial (PLSV) en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 y sus cinco líneas de acción.

3.1.3 Tercera mesa de trabajo

La tercera mesa de trabajo tuvo como fin la formulación colectiva de los objetivos específicos definitivos del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV). Estos objetivos específicos fueron formulados con participación activa de los miembros del Comité Municipal de Seguridad Vial y de los representantes de sectores participantes en el desarrollo de la mesa.

3.1.4 Cuarta mesa de trabajo

La cuarta mesa de trabajo tuvo tres objetivos principales: el primero fue la socialización y construcción de la visión, misión, principios básicos, objetivo general y nombre del plan. El segundo fue la presentación, análisis y validación de los programas y acciones formuladas a partir de los objetivos definidos en la mesa anterior y el tercero la asignación de prioridades de ejecución de los mismos. La priorización se realizó a partir de unos criterios previos sometidos a consideración de los asistentes, como se discute más adelante.

3.1.5 Quinta mesa de trabajo

La quinta y última mesa es una etapa posterior al alcance del presente documento y comprende el escenario para entrega formal del Plan Municipal de Seguridad Vial, un recuento del desarrollo del proyecto y de las investigaciones realizadas para la formulación del plan y la presentación del plan de lanzamiento y difusión del mismo.

3.2 Identificación de los problemas que afectan la seguridad vial del municipio

Para la identificación de los problemas que afectan la seguridad vial del municipio se obtuvo información básica de dos formas: la primera, con cuestionarios para las entidades municipales; y la segunda, consignando la información obtenida de las mesas de trabajo.

El cuestionario se organizó por línea de acción o pilar, y se clasificó mediante perfiles específicos para cada pilar. En total se prepararon 213 preguntas distribuidas 61 en primer pilar, 80 en el segundo, 22 en el tercero, 36 en el cuarto y 14 en el quinto. La estructuración del cuestionario y los resultados se presentaron en el Anexo 5 del Entregable 2 (documento de diagnóstico).

De los análisis a la información obtenida fue posible establecer no solo los problemas o deficiencias sino las actuaciones del municipio en materia de seguridad vial.

De manera complementaria al cuestionario, en la primera mesa de trabajo se requirió de los asistentes información por escrito, mediante la aplicación de instrumentos previamente diseñados, por medio de los cuales los asistentes manifestaban por escrito los problemas que a su juicio afectaban la seguridad vial del municipio y proponía soluciones a las problemáticas identificadas.

3.2.1 Árbol de problemas

Para la definición de los problemas se utilizaron el concepto de árbol de problemas, que corresponde a una herramienta de análisis que permite identificar con precisión al problema objeto de estudio, mediante la especificación de las causas y los efectos del mismo.

La información obtenida de los cuestionarios y de las mesas de trabajo realizadas se transcribió a un matriz que se constituyó en una gran tarjeta de posibles problemas ordenada por pilar. Esta tarjeta fue analizada en detalle y las anotaciones se clasificaron si correspondía verdaderamente a un problema, a un efecto o a una causa.

Para la aplicación de la técnica se definió como problema a una carencia o déficit, un estado negativo, una situación real no teórica, asignada a un grupo específico. Como efecto, los hechos o situaciones que describen el impacto que genera el problema sobre otros problemas. Como causa, los hechos, situaciones o factores que producen los resultados insatisfactorios.

A partir del análisis y conceptualización mencionada, se identificaron los problemas centrales de cada pilar.

En la redacción del problema se tuvieron en cuenta los siguientes elementos: situación no deseada, situación esperada, unidad de medida y relación con una situación relevante.

3.3 Formulación de los objetivos específicos del plan municipal de seguridad vial

Para la formulación de los objetivos específicos se utilizaron los conceptos de la técnica del árbol de objetivos, que corresponde a convertir los problemas identificados (ver numeral anterior), en situaciones totalmente opuestas; es decir, en suplir la carencia o déficit al convertir el estado negativo en estado positivo.

La matriz que se desarrolló incluyó los objetivos propuestos para superar los problemas identificados. La definición de objetivo adoptada es la del Departamento Nacional de Planeación (DNP), donde es la expresión clara de una intención a través de una acción específica o la finalidad hacia la que se orientan

las actividades o acciones de un plan, programa o proyecto[4]. Para la redacción de los objetivos se tuvieron en cuenta los siguientes elementos: la acción (verbo), el objeto sobre el que recae la acción (sujeto) y los elementos de contexto.

Estos objetivos fueron presentados y validados en la tercera mesa de trabajo, para dar lugar la formulación de propuestas de intervención representadas en programas y acciones.

3.4 Formulación de los programas y acciones del plan municipal de seguridad vial

Siguiendo con la secuencia metodológica, para los objetivos propuestos y definidos se plantearon una serie de programas. Cada programa se conformó por un grupo organizado de acciones dirigidas hacia el logro de objetivos específicos. Los programas así concebidos fueron presentados y sometidos a análisis en la cuarta mesa de trabajo, logrando la retroalimentación por parte de los asistentes.

Como resultado se configuró una matriz compuesta por el problema, los objetivos específicos, los programas y las acciones correspondientes a cada programa.

3.5 Priorización de los programas del plan municipal de seguridad vial

En razón a que existen limitantes para la implementación simultánea de los programas, es necesario fijar una escala de priorización de los mismos, de acuerdo a unos criterios que permitan otorgar a los programa una importancia relativa de uno frente a otro.

Para la priorización se utilizó el método denominado "Ponderación lineal", empleado comúnmente para identificar de manera sencilla y rápida la alternativa preferible en una situación de decisión multicriterio. Con dicho método se obtiene una puntuación global por simple suma de las contribuciones obtenidas de cada atributo.

Para la aplicación del método de "ponderación lineal" se llevaron a cabo las siguientes etapas:

1. Identificación de la meta general de la situación de decisión
2. Identificación de las alternativas (programas) para la decisión
3. Conceptualización de los criterios (población, costo y tiempo) a emplear en la toma de la decisión
4. Asignación de una ponderación para cada uno de los criterios
5. Establecimiento del nivel de satisfacción de cada alternativa (programas) a cada uno de los criterios

[4]DNP (2005) *Guía elaboración de indicadores.* Bogotá, Colombia: Sinergia

6. Calculo de la puntuación para cada una de las alternativas (programas).

3.5.1 Modelo matemático para el cálculo de la puntuación

$$P = \sum_i w_i \, c_{ij}$$

c_{ij} = clasificación de la alternativa (el programa) j en función del criterio i
w = ponderación para cada criterio i
P = puntuación para la alternativa (el programa) j

3.5.2 Definición de los criterios de priorización

Después de un análisis de diferentes posibilidades, la consultoría escogió como criterios de priorización tres elementos básicos considerados comúnmente en las metodologías para la identificación, preparación y evaluación de programas y proyectos, como son: la población objetivo o impactada por el programa, el tiempo de implementación y el costo del programa, bajo la siguiente conceptualización:

- **Población objetivo**: se refiere a la cantidad de personas que se verá impactada positivamente por el programa.

- **Tiempo:** se refiere al tiempo que toma la implementación n del programa e incluye el tiempo de las etapas de planificación, diseño y lanzamiento del programa. Este criterio no considera el tiempo que el programa estará en marcha pues se asume la continuidad del programa en la medida que demuestre ser eficaz para la ciudad en materia de seguridad vial.

- **Costo:** se refiere al costo de implementar el programa, en términos económicos, que de una u otra manera refleja lo exigente en cuanto a recursos humanos y físicos. Este criterio incluye el costo de las etapas de planificación, diseño y lanzamiento del programa. Este criterio no considera el costo de operación y/o mantenimiento del programa después del lanzamiento pues se asume la continuidad del programa en la medida que demuestre ser eficaz para la ciudad en materia de seguridad vial.

3.5.3 Asignación de la ponderación o peso a cada criterio

El siguiente paso en la aplicación del método de ponderación lineal corresponde a la asignación de pesos a los criterios mediante el empleo de una escala. Para este caso se utilizaron dos posibilidades: la primera era asignarle un orden de importancia a los criterios (1º, 2º o 3º) y la segunda fijarle una puntuación entre 0 y 5, sin repetir el valor.

A tales efectos se utilizó el siguiente instrumento (Ver Tabla 3), donde cada participante de la cuarta mesa de trabajo debía asignar un valor entre 0 y 5 para cada criterio, sin repetir el valor asignado, o fijar un orden de prioridad votando cual es primero, segundo o tercero.

Tabla 3 Instrumento para la asignación de pesos o ponderaciones

PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL - MUNICIPIO DE IBAGUE
ASIGNACIÓN DE PUNTUACIÓN DE CRITERIOS
GRUPO ___

Población Objetivo	Tiempo	Costo

Asigne un valor a cada criterio en una escala de 100 a 500, sin repetir valor, de acuerdo a la siguiente escala:

Población Objetivo	Tiempo de implementación	Costo

Fuente: Elaboración propia con base en la técnica de ponderación lineal

Como la asignación de las ponderaciones es colectiva, el valor definitivo corresponde al valor promedio de los valores asignados a cada criterio; es decir, la suma de las ponderaciones asignadas a cada criterio por los participantes a la cuarta mesa de trabajo dividida por el número total de participantes.

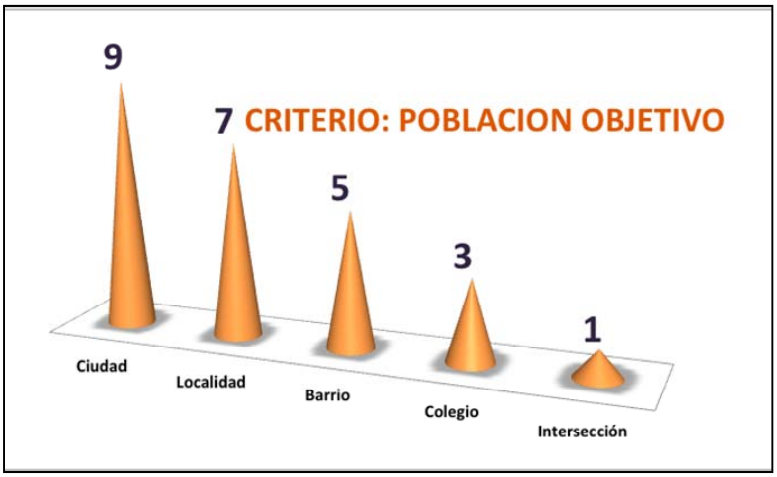
3.5.4 Clasificación de la satisfacción de las alternativas o programas

Asignadas las ponderaciones a los criterios, se continúa con la determinación del nivel de satisfacción de cada alternativa (programa) respecto a cada uno de los criterios de priorización. Esta tarea la llevaron a cabo los participantes a la cuarta mesa de trabajo quienes asignaron una calificación a cada criterio en una escala de nueve puntos, siguiendo los valores de referencia que se explican a continuación.

3.5.5 Calificación dentro del criterio de población

La calificación de este criterio para un programa es proporcional a la población beneficiada; es decir, entre mayor sea el número de personas impactadas positivamente (beneficiadas) por un programa, mayor es el valor la calificación. Algunos ejemplos son: si el programa beneficia a toda la ciudad la calificación debería ser 9; si beneficia a una comuna la calificación debería ser 7; a un barrio la calificación debería ser 5; a un colegio la calificación debería ser 3; y a una intersección la calificación debería ser 1 (Ver Gráfica 3).

Gráfica 3 Referencia para la asignación de calificación dentro del criterio de población

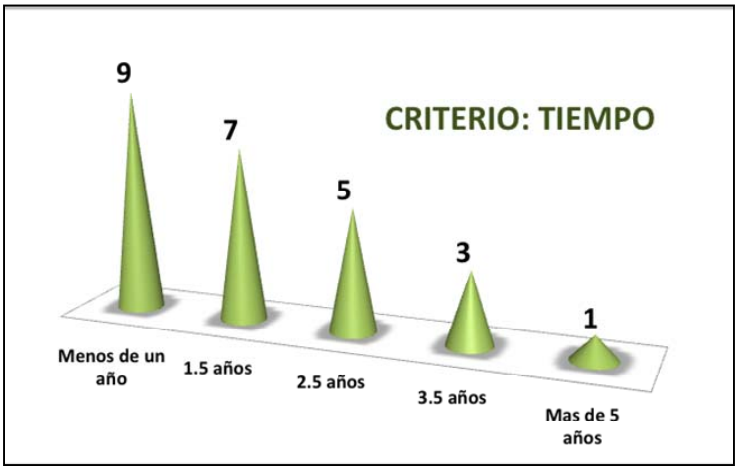


Fuente: Elaboración propia con base en la técnica de ponderación lineal

3.5.6 Calificación dentro del criterio de tiempo

La calificación de este criterio para un programa es inversamente proporcional al tiempo de ejecución del programa en años; es decir, entre mayor sea el tiempo para un programa menor es la calificación. Algunos ejemplos son: si el tiempo de implementación del programa es menos de un año la calificación debería ser 9; si es de 1,5 años la calificación debería ser 7; si es de 2,5 años la calificación debería ser 5; si es de 3,5 años la calificación debería ser 3; y más de 5 años la calificación debería ser 1 (Ver Gráfica 4).

Gráfica 4 Referencia para la asignación de calificación dentro del criterio de tiempo

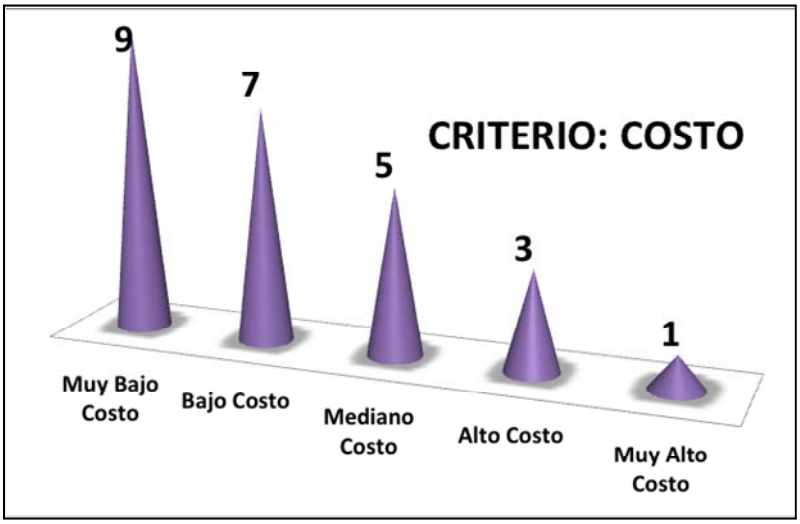


Fuente: Elaboración propia con base en la técnica de ponderación lineal

3.5.7 Calificación dentro del criterio de costo

La calificación del criterio de costos para un programa determinado es inversamente proporcional al costo del programa; es decir, entre mayor sea el costo del programa menor es calificación. Algunos ejemplos son: si el costo del programa es muy bajo la calificación debería ser 9; si es de bajo costo la calificación deberías ser 7; si es de mediano costo la calificación debería ser 5; si es de alto costo la calificación debería ser 3; y si es de muy alto costo la calificación debería ser 1 (Ver Gráfica 5).

Gráfica 5 Referencia para la asignación de calificación dentro del criterio de costo



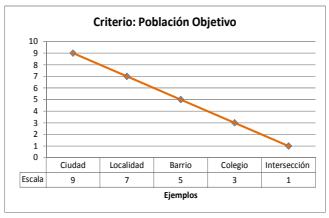
Fuente: Elaboración propia con base en la técnica de ponderación lineal

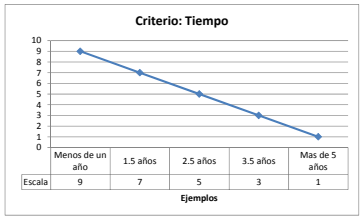
3.5.8 Instrumento para la calificación

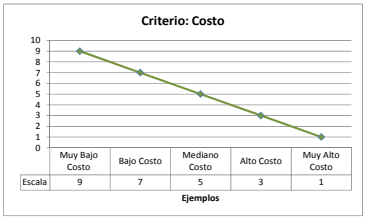
Para la calificación de los programas de acuerdo con los criterios se utilizó el instrumento que indica en la Tabla 4. Cada participante coloco frente a cada programa la calificación que considerara apropiada según su criterio entre 1 y 9 de acuerdo con los valores de referencia anotados.

Tabla 4 Instrumento para la asignación de calificaciones dentro del programa

No.	Programa	Población	Tiempo	Costo







Fuente: Elaboración propia

Como la calificación también fue colectiva, el valor definitivo de cada programa correspondió al valor promedio de las calificaciones asignadas por los participantes, es decir la suma de las calificaciones (1 a 9) asignadas a cada criterio (población, tiempo y costo), dividida por el número de participantes.

3.5.9 Cálculo de la puntuación para cada programa

Aplicando el modelo matemático se calculó la puntuación para cada programa multiplicando el promedio aritmético de las puntuaciones dadas por los participantes a cada criterio por el valor de la ponderación. El valor de la puntuación por programa correspondió a la suma de tres calificaciones (una calificación por cada uno de los tres criterios).

3.5.10 Procedimiento seguido en la cuarta mesa de trabajo

El escenario para la priorización de los programas dentro de cada pilar fue la cuarta mesa de trabajo, donde, con la participación activa de los asistentes, se llevó a cabo la dinámica de priorización de la manera que se describe a continuación.

3.6 Ponderación de los criterios

La ponderación de los criterios se realizó de manera individual y cada uno de los asistentes asignó los puntajes u órdenes en el instrumento para la asignación de pesos mostrado en la Tabla 3.

Una vez se obtuvieron los valores de cada participante, se promediaron y se obtuvo el resultado para la asignación de pesos para el conjunto de programas.

3.7 Conformación de grupos de trabajo

Una vez explicado el método a los asistentes y dependiendo del número de personas presentes se opta por conformar grupos de trabajo o por la participación individual.

3.8 Calificación de los programas

Para esta dinámica, la mesa se dividió en cinco (5) grupos y a cada grupo se le asignó los programas correspondientes a un pilar, la calificación de cada criterio dentro del programa se hizo en grupo, de manera concertada. Los cinco grupos discutieron la calificación y designaron un solo valor de ponderación por programa, discutiendo uno a uno los criterios de ponderación y los valores que de manera concertada asignaron.

3.9 Resultado de la priorización

La calificación promedio obtenida para cada criterio y cada programa se multiplico por el peso de cada criterio. El puntaje para priorización corresponde a la suma de los puntajes obtenidos para los tres criterios dentro del programa. Los programas se priorizaron según el puntaje obtenido, de mayor a menor. Los resultados se observan en el Capítulo Aplicación de la metodología de priorización.

4. Visión, misión, y principios básicos del Plan Local de Seguridad Vial - PLSV

Como resultado de Tercera Mesa de Trabajo (ver **Anexo 2 – Acta de la Tercera Mesa de Trabajo**), a continuación se presenta la Misión, Visión y los principios básicos del plan "Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible".

4.1 Misión

Crear un modelo de municipio donde la preservación de la vida y la integridad de las personas primen en el uso del sistema de movilidad, procurando que cada una de ellas, aporte a la seguridad propia y a la de los demás

4.2 Visión

El Plan Local de Seguridad Vial de Palmira 2013-2017, tiene una visión orientada a la prevención de la siniestralidad, priorizando sus actuaciones en la sostenibilidad de la seguridad del sistema de movilidad municipal.

4.3 Principios básicos

Se definieron cinco (5) principios básicos dentro de los lineamientos estratégicos del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Palmira:

1. Dentro del sistema de movilidad, la vida y la integridad física prevalecerán por encima de cualquier criterio: El derecho y respeto por la vida propia y la de los demás es inviolable, la integridad física prevalecerá por encima de cualquier otro criterio en el sistema de movilidad.
2. Prevalecerá la seguridad de las personas por encima de la fluidez del tránsito: Toda acción que repercuta en la necesidad de movilizar o transportar, deberá tener como prioridad la seguridad de las personas.
3. El derecho de paso prevalecerá en función de la vulnerabilidad del modo de movilización: Fomentar en la ciudadanía los desplazamientos peatonales y el uso de la bicicleta como modos de transporte, dotando al sistema de una infraestructura segura para este tipo de usuarios.
4. Selección adecuada de las modalidades de transporte público: Prevalecerán las modalidades de transporte público, los cuales deben ser adecuadamente seleccionadas, para que se adapten con su entorno y brinden las mejores garantías de seguridad vial.
5. Convivencia, corresponsabilidad y participación ciudadana: Fortalecerse los procesos educativos de formación e información entorno a la pedagogía vial de todos los actores del sistema de movilidad, procurando que las personas aporten a su seguridad y a la de los demás.

5. Objetivos del plan de Seguridad Vial

El objetivo del presente Plan de Seguridad Vial "Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible" es la disminución de los siniestros viales en el Municipio de Palmira y el número de víctimas de los mismos; es decir, disminuir la gravedad de sus consecuencias.

En este capítulo se presentarán los objetivos generales y específicos del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Palmira.

5.1 Objetivos generales

El objetivo del plan "Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible" es el siguiente:

*"***Construir progresivamente un sistema de movilidad que ofrezca seguridad a todos los usuarios, motivando el compromiso ciudadano, adoptando reglas de conducta con autoridad y dentro de un espacio público apropiado para la circulación eficiente y sostenible, que proteja la vida e integridad física de la población.***"*

Las metas del plan "Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible", para el periodo 2013 - 2017 son:

- Disminuir las muertes como consecuencia de los siniestros de tránsito en 30%
- Disminuir las lesiones como consecuencia de los siniestros de tránsito en 30%

5.2 Objetivos específicos

Los objetivos específicos del plan "Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible", para el periodo 2013-2017, los cuales fueron establecidos en la Tercera Mesa de Trabajo (ver **Anexo 2 – Acta de la Tercera Mesa Trabajo**) son:

Tabla 5 Objetivos específicos en los Aspectos Institucionales

No	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
1	Fortalecer los procesos de planeación, administración, gestión y seguimiento de la seguridad vial en el Municipio.
2	Promover y hacer efectivos mecanismos de coordinación entre las diversas entidades de carácter público y privado para el trabajo conjunto en la gestión de la seguridad vial.
3	Promover mecanismos de financiamiento y gestión en la canalización de recursos para el sostenimiento del PLSV.
4	Administrar un registro de información único, dotado de los mecanismos de validación que aseguren la integridad y calidad de los datos de siniestralidad en el Municipio.
5	Adelantar la georreferenciación de los siniestros ocurridos en el Municipio.
6	Aumentar la cobertura de los análisis y monitorear el comportamiento de las variables que caracterizan la siniestralidad vial en la ciudad y dar soporte a los estudios e investigaciones en el área.
7	Aplicar la reglamentación existente sobre la movilidad de personas con discapacidad.
8	Aplicar la normatividad existente que fomente el buen comportamiento e incorpore compromisos ciudadanos y aplique sanciones que eviten la reincidencia, como el servicio social y la sanción moral.
9	Controlar los factores de riesgo más frecuentes de los siniestros viales como: el exceso de velocidad, el consumo de alcohol en la conducción y el uso de celulares y dispositivos similares mientras se conduce.
10	Aumentar la capacidad de control preventivo y reactivo del tránsito en el Municipio.
11	Fortalecer el control de la operación del tránsito y transporte, especialmente mediante el uso de tecnología aplicada al monitoreo y al control sistemático y continúo de la operación del sistema de movilidad.
12	Aumentar los niveles de control preventivo y reactivo sobre los comportamientos indebidos de los usuarios del sistema de tránsito.
13	Fortalecer la capacidad operativa para el control del tránsito y el transporte, mediante el aumento del pie de fuerza, realizando procesos permanentes de capacitación al recurso humano en la aplicación de las normas y la operación de los equipos.
14	Introducir en las normas municipales el concepto y los principios de movilidad segura, donde predomine la protección y prelación de los usuarios vulnerables.
15	Promover el cumplimiento de la Ley 1503 en lo referente a los planes de seguridad vial corporativos.
16	Promover la participación empresarial y universitaria en la ejecución de proyectos de investigación que involucren el componente de la seguridad vial.
17	Incorporar a los ciudadanos y a las asociaciones de los usuarios de la vía en la formulación de compromisos para con la seguridad vial.

Tabla 6 Objetivos específicos en los programas sobre el comportamiento humano

No	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
1	Conocer cómo se desarrolla el comportamiento de los ciudadanos en el sistema de movilidad e identificar sus motivaciones, causas, conductas, proponer intervenciones y hacer seguimiento una vez se produzcan las acciones de intervención.
2	Implementar campañas permanentes de educación y sensibilización dirigida a todos los usuarios del sistema, para promover el comportamiento seguro en las vías.
3	Desarrollar procesos tendientes a fortalecer la educación vial, encaminados a la adopción de comportamientos seguros por parte de los estudiantes de escuelas y colegios.
4	Velar por el cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 1503 en materia de educación escolar en todos los niveles.
5	Ejecutar procesos de formación e información a los diferentes usuarios del sistema de movilidad en el tema de la seguridad vial, encaminados a la adopción de comportamientos de autorregulación, solidaridad y corresponsabilidad.
6	Mejorar los niveles de percepción de los ciudadanos de los riesgos, las condiciones de vulnerabilidad, las amenazas que ofrece el sistema de movilidad y generar actitudes hacia la protección de la vida.
7	Involucrar a las empresas para que en desarrollo de su responsabilidad social empresarial, fomenten el conocimiento y cumplimiento de las normas de comportamiento por parte de sus empleados.
8	Promover y fomentar el uso de los elementos de seguridad del vehículo y de la importancia de mantener los vehículos en buenas condiciones.
9	Incorporar la motocicleta de manera segura en la movilidad urbana.
10	Reducir los siniestros en el medio laboral.

Tabla 7 Objetivos específicos en los programas sobre los vehículos

No	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
1	Crear conciencia en los propietarios y conductores de los vehículos sobre la importancia de la revisión periódica de los vehículos por convicción, no por obligación.
2	Establecer los mecanismos de coordinación interinstitucional para controlar la calidad de las revisiones realizadas por los Centros de Diagnóstico Automotor - CDA.
3	Controlar el cumplimiento de la obligación de la revisión técnico - mecánica de los vehículos
4	Establecer un registro sobre las fallas más frecuentes diagnosticadas en las revisiones practicadas por los CDA que sirvan de sustento a campañas de sensibilización.
5	Crear conciencia en los propietarios y conductores de los vehículos sobre el mantenimiento preventivo periódico de los vehículos.

No	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
6	Divulgar el riesgo que ofrece la modificación de las características originales de los vehículos, especialmente en las motos. (Cambio de manubrio por más pequeños y eliminación de los espejos).
7	Controlar la circulación de vehículos con modificaciones peligrosas al diseño original.
8	Conocer y divulgar las ventajas del uso de equipamientos de seguridad activa y pasiva en los vehículos.
9	Controlar que los vehículos cuenten con el cinturón de seguridad tanto en los asientos delanteros como traseros de acuerdo con las normas vigentes.
10	Controlar el uso dispositivos de retención infantil en vehículos particulares.
11	Reglamentar y realizar la chatarrización de vehículos obsoletos y controlar que efectivamente se realice la desintegración del automotor.
12	Controlar la seguridad del parque automotor de transporte público
13	Controlar la seguridad del parque automotor de transporte escolar

Tabla 8 Objetivos específicos en los programas sobre la infraestructura vial

No	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
1	Velar por la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura, con el cumplimiento de los estándares y especificaciones técnicas que proporcionen seguridad vial a todos los usuarios.
2	Implementar las Auditorias en Seguridad Vial en las fases de diseño y construcción de proyectos viales para verificar el cumplimiento de todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.
3	Incluir los conceptos de seguridad vial en las especificaciones técnicas para la contratación de las consultorías de diseño de proyectos viales, de tal manera que el resultado ofrezca un diseño seguro para los usuarios.
4	Convertir los elementos de control y seguridad vial, especialmente para peatones y ciclistas como requerimiento mínimo para la puesta en servicio de un proyecto vial.
5	Realizar ajustes y mejoras a la infraestructura, ya sea por deficiencias en los diseños implementados en proyectos recientes o por otro tipo de circunstancias que haya deteriorado la seguridad del sistema vial en operación.
6	Realizar estudios que permitan diagnosticar la red vial peatonal e identifiquen las prioridades y alternativas de tratamiento, en busca de la movilidad segura y cómoda de los peatones.
7	Redirigir el tránsito peatonal en las inmediaciones de los puentes peatonales existentes evitando el cruce de las calzadas a nivel, con el fin que los peatones no eludan el paso por los puentes.
8	Intervenir los pasos peatonales a nivel, con el fin que la prioridad la tengan los actores vulnerables tales como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, niños y adultos mayores.

No	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
9	Promover la utilización de la bicicleta como modo de transporte, por medio de infraestructura que segregue y proteja a este tipo de usuario vulnerable.
10	Desarrollar acciones encaminadas a reglamentar las velocidades en los corredores de la red vial arterial.
11	Desarrollar acciones encaminadas a la pacificación del tránsito, mediante la adopción de técnicas aplicables a las circunstancias particulares de cada sitio.
12	Mejorar y ampliar el sistema de señalización vial del Municipio.
13	Mejorar y ampliar el sistema de semaforización del Municipio
14	Diseñar y ejecutar programas de mantenimiento preventivo y correctivo de la malla vial y demás dispositivos que hacen parte de la regulación y el control del tránsito.

Tabla 9 Objetivos específicos en los programas de atención a víctimas

No	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
1	Coordinar con el CRUE departamental y socializar el protocolo de atención para víctimas de siniestros de tránsito ante una emergencia masiva en el Municipio de Palmira.
2	Fortalecer el sistema de atención de emergencias con la participación de todos los actores (bomberos, policía de tránsito, defensa civil y cruz roja), encaminado a la atención oportuna y adecuada en los siniestros de tránsito.
3	Desarrollar procesos para el seguimiento a la atención inicial de urgencias a las víctimas de los siniestros de tránsito.
4	Mejorar los sistemas de rehabilitación de víctimas y crear programas de reincorporación a la sociedad.
5	Definir un responsable para el acompañamiento jurídico y defensa de los derechos de las víctimas

6. Programas y Plan de Acción

El PLSV dirigirá las políticas y actuaciones en materia de seguridad vial para los próximos años, así como también definirá los roles y compromisos de cada uno de los agentes que intervienen en dicha implementación; por una parte las administraciones públicas con competencias en la materia deben proporcionar espacios seguros de movilidad para todos los colectivos; en el otro lado, los usuarios deben actuar y comportarse de manera segura en sus desplazamientos.

Este Plan define acciones/medidas de seguridad vial que se pueden implementar de manera exitosa en el Municipio de Palmira, teniendo presente las necesidades plasmadas en la caracterización y diagnóstico de la situación actual y los 'objetivos específicos' la ciudad. Igualmente incorpora y complementa el Programa de Seguridad Vial del municipio definido en el artículo 8 "Agenda para la Infraestructura, la Movilidad y el Transporte" del acuerdo No. 010 del 25 de junio de 2012, que adoptó el Plan de Desarrollo para la vigencia 2012 – 2015 para el municipio de Palmira, que específicamente contiene la estrategia: "generar cultura y respeto a las normas de seguridad vial en todos los actores de la vía". Estas acciones/medidas se agrupan en Programas dentro de cada una de las líneas de acción propuestas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016:

- Aspectos Institucionales
- Estrategias sobre el comportamiento
- Estrategias sobre el Comportamiento Humano
- Estrategias sobre los Vehículos Seguros
- Estrategias de Atención a Victimas

Adicionalmente, los programas fueron priorizados por el Comité Local de Seguridad Vial del Municipio de Palmira (Ver **Anexo 3 – Acta de la Cuarta Mesa de Trabajo**). En este capítulo se presentan los criterios de priorización y los programas priorizados para cada una de las líneas del PNSV 2011-2016.

6.1 Éxito de un Plan de Seguridad Vial

De acuerdo con lo recomendado a nivel internacional por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, para que un plan de seguridad vial tenga éxito se requieren al menos los siguientes aspectos:

- La capacidad institucional enfocada en resultados, con coordinación interinstitucional y con la comunidad en general, dado que la responsabilidad seguridad vial es compartida por todas las partes interesadas.

- Adecuada financiación, promoción y monitoreo

En este marco se recomienda implementar **Medidas de corto plazo y bajo costo** (victorias tempranas) que estén probadas, es decir, que sean buenas prácticas documentadas tales como:

- Velocidad; acorde con especificaciones de la vía y las condiciones de movilidad de los usuarios vulnerables.
- Conducción responsable y control al uso de alcohol y sustancias psicoactivas.
- Promover el uso de sistemas de retención; uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil adecuados a las condiciones de tamaña y peso de los niños.
- Promover el uso del casco tanto del motociclista como el pasajero.
- Vías seguras, libres de obstáculos y debidamente señalizadas.
- Mejora de la seguridad de los vehículos, revisión mecánica periódica tanto de vehículos públicos como privados.
- Reducción de riesgos de los conductores jóvenes.
- Capacitación masiva de usuarios vulnerables y conductores acerca de los riesgos de infringir las normas de tránsito.
- Realizar operativos de control permanentes a todas las medidas establecidas, con esquema de sanciones acorde a las mismas medidas.

6.2 Formulación de programas y sus planes de acción

A continuación se presenta la formulación de los programas y las fichas del Plan de Acción a nivel de cada pilar las cuales contiene en detalle la descripción de los programas, las acciones que lo componen, los responsables de la implementación del programa, el periodo y costo de implementación, así como el indicar propuesto para medir la efectividad del programa en cierto periodo de tiempo.

Para determinar los periodos de implementación de los programas, se definieron tres (3) rangos de tiempo, los cuales se describen a continuación:

1. **Corto plazo:** Dentro de este rango se incluyen los programas que se puedan implementar en un tiempo menor o igual a 1 año.
2. **Mediano plazo**: Están dentro de este rango, los programas que tengan un periodo de implementación mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años.
3. **Largo plazo**: Se incluyen dentro de este rango, los programas que tengan un periodo de implementación mayor a 2.5 años.

Los anteriores rangos de implementación, se estimaron de acuerdo con el tiempo que requieren las etapas de planificación, diseño y lanzamiento de cada uno de los programas; sin considerar el tiempo que el programa estará en marcha, debido a que la continuidad de cada programa, dependerá de la eficiencia de las entidades u organismos responsables.

Para los costos estimados de implementación para cada uno de los programas, se definieron los siguientes tres (3) rangos:

1. **Bajo costo**: Dentro de este rango, están los programas que tengan un costo de implementación menor o igual a doscientos millones de pesos MCTE (≤ $200.000.000).
2. **Mediano costo**. Se incluyen dentro de este rango, los programas que tengan un costo de implementación mayor a doscientos millones de pesos y menor o igual a setecientos millones de pesos MCTE ($200.000.000 - $700.000.000).
3. **Alto costo:** En este rango, entran los programas que tengan un costo de implementación mayor a setecientos millones de pesos (> $700.000.000).

Para determinar los valores de estos rangos, se tuvieron en cuenta los costos generados en las etapas de planificación, diseño y lanzamiento de los programas asociados a los aspectos institucionales, de comportamiento humano, estrategias sobre los vehículos y atención a víctimas. La estimación de costos de los programas que hacen parte de las estrategias en infraestructura consideran las etapas de planificación, diseño y construcción, al igual que la cantidad de recursos humanos y físicos que requieren cada uno de los programas. Dentro del costo estimado para cada programa, no se consideraron los costos de operación y/o mantenimiento posteriores al lanzamiento, debido a que estos montos dependen de la continuidad del programa.

Para la definición de rangos y estimación de costos de los diferentes programas, se utilizó información secundaria de inversiones en programas similares presupuestadas en el municipio y en otras ciudades intermedias del País. No obstante, es de anotar que los montos estimados para los programas, deben ser ajustados y presupuestados al detalle en el momento en que se vaya a hacer la correspondiente implementación.

"Los costos totales de los accidentes de tránsito ocurridos en Palmira en el año 2010, están por el margen de 24.646 millones de pesos aproximadamente, de los cuales el 60,6% corresponde a los accidentes con personas lesionadas, el 24,9% a los accidentes con víctimas fatales y el porcentaje restante fue aportado por los accidentes con sólo daños materiales (14,5%)"[5]

6.3 Programas enfocados en los aspectos institucionales

6.3.1 Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general

Este programa va dirigido a la adopción de mecanismos que fortalezcan los procesos de planeación, gestión y seguimiento de la seguridad vial, proporcionando a los responsables políticos y técnicos recursos e instrumentos para su correcta planificación. El municipio de Palmira requiere de un modelo

[5] ORDOÑEZ ORTIZ, Alejandra. MARTÍNEZ ROSERO, Anyela Dayani. "Estimación de los Costos de Accidentalidad en la Zona Urbana del Municipio de Palmira Durante el Periodo Enero – Diciembre 2010". Directora: Martha Cecilia Gualteros Castro. Trabajo de Grado (Ingeniería Industrial). Universidad del Valle. Santiago de Cali, 2011

de intervención institucional que defina acciones coordinadas, orientadas al alcance de metas. Actualmente la seguridad vial no ha sido considerada como una política pública municipal y es evidente las deficiencias en la planeación y gestión de la seguridad vial.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL EN GENERAL		

Ficha No.	**01**

Línea de acción:	Fortalecer la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial
Descripción	Adopción de mecanismos que fortalezcan los procesos de planeación, gestión y seguimiento de la seguridad vial, proporcionando a los responsables políticos y técnicos recursos e instrumentos para planificar la seguridad vial en el municipio.
Objetivo	Fortalecer los procesos de planeación, administración, gestión y seguimiento de la seguridad vial en el Municipio de Palmira
Acciones y su respectiva descripción	Establecer un sistema de planificación de la seguridad vial a nivel municipal que incluya a todos los actores privados y públicos, así como todos los aspectos de la seguridad vial (vías, vehículos, control, usuarios, atención de víctimas, etc.)
	Definir un sistema de indicadores que permita el seguimiento y la evaluación objetiva de las metas contenidas en el Plan Local de Seguridad Vial
	Proporcionar a los responsables políticos y técnicos, en materia de Seguridad Vial Urbana, recursos e instrumentos para planificar la seguridad vial en el municipio
	Crear una Agencia Municipal de Seguridad Vial, al más alto nivel de la Alcaldía, que se constituya en el soporte interinstitucional y de coordinación municipal.
	Declarar la seguridad vial como una política pública municipal que trascienda a todos los programas y proyectos municipales.
Responsables o participantes	Alcaldía Municipal, Comité Municipal de Seguridad Vial, Planeación Municipal, Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia, Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana, Secretaría de Movilidad.
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)

Nombre Indicador	Política pública municipal de seguridad vial declarada
Descripción del Indicador	Este indicador establece si fue posible declarar la seguridad vial como una política pública municipal.
Unidad de Medida	Documento de política aprobado Decreto municipal de declaración de la seguridad vial
Formula y definición de variables (si aplica)	N/A
Periodicidad (Frecuencia reporte)	N/A
Línea Base	Actualmente la seguridad vial no ha sido considerada como una política pública municipal.
Meta	Lograr la declaración de la seguridad vial como una política pública municipal (corto plazo)
Nombre Indicador	**Entidad municipal para la gestión de la seguridad vial creada**
Descripción del Indicador	El indicador verifica la creación la Agencia Municipal de Seguridad Vial encargada de la articulación y apoyo de la gestión de la seguridad vial en el municipio.
Unidad de Medida	Estudios previos para creación Acuerdo de creación Decretos por medio del cual se asignan las funciones y se nombran los funcionarios. Manuales de funciones
Formula y definición de variables (si aplica)	N/A
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea Base	No existe una dependencia con estas características
Meta	En el corto plazo lograr establecer los mecanismos que permitan la creación y puesta en marcha de la agencia.

6.3.2 Fortalecimiento de la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial en el municipio

En este programa se adoptarán procedimientos y mecanismos de coordinación que propendan por la gestión integral de la institucionalidad dentro de los procesos de planeación, gestión y control de La seguridad en el sistema de Movilidad, involucrando de manera transversal los conceptos de seguridad vial.

Línea de acción: Fortalecer la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial.

Problemas asociados: Insuficiente capacidad institucional para la gestión de la seguridad vial, en cuanto a: coordinación interinstitucional, recursos humanos suficientes y con formación adecuada.

Beneficios: El establecimiento de mecanismos de coordinación y de nuevos actores que trabajen por la acción integral de la Institucionalidad, generará en el municipio el fortalecimiento de la capacidad técnica y de la gestión de la seguridad vial.

Agencia Municipal de Seguridad Vial

Dentro de las acciones propuestas para este programa, se sugiere la creación de una entidad que lidere, supervise y formule los programas y las acciones para mejorar la seguridad vial con autoridad sobre los niveles de la Administración Municipal, relacionados con la gestión de la seguridad vial. Para llevar a cabo esta acción, se plantean una primera aproximación del perfil profesional de la Agencia. En todo caso Administración Municipal debe realizar un análisis funcional y organizacional específico:

Perfil de personal directivo

Director de la Agencia Municipal de Seguridad Vial

Propósito principal del cargo. Dirigir los procesos de soporte interinstitucional y la coordinación intersectorial para la ejecución, seguimiento y control de la política de seguridad vial municipal. Así como la ejecución de los programas y proyectos de seguridad vial a cargo de la Agencia.

Requisitos de estudios y experiencia. Título profesional en cualquiera de las siguientes disciplinas: ingeniería civil, ingeniería de vías, ingeniería de transporte. Estudios de posgrado en seguridad vial o diez (10) años de experiencia profesional relacionada.

Conocimientos básicos. Normatividad de tránsito, transporte y seguridad vial, diseño y formulación y metodología de planes, programas y proyectos de seguridad vial, normatividad sobre contratación estatal, normas sobre administración de personal e informática básica

Director Oficina de Relaciones Institucionales

Propósito principal del cargo. Desarrollar las labores de coordinación entre las distintas instituciones municipales y entre los diferentes sectores relacionados, para asegurar la gestión integral de la seguridad vial en el municipio.

Requisitos de estudios y experiencia. Título profesional en cualquiera de las siguientes disciplinas: administración pública, derecho administración de empresas. Estudios de posgrado en relaciones públicas o cinco (5) años de experiencia profesional relacionada.

Conocimientos básicos. normatividad de tránsito, transporte y seguridad vial, elaboración de manuales de procesos y procedimientos, aplicación de modelos y sistemas de seguimiento, administración pública e informática básica

Director Oficina de Infraestructura vial

Propósito principal del cargo. Coordinar con las entidades municipales relacionadas con el sector de la infraestructura vial, la adopción y cumplimiento de los principios de seguridad vial en los proyectos viales. Así como el empleo de las herramientas sistemáticas para la identificación de riesgos potenciales para los usuarios potenciales de los proyectos viales y corrección de las vías que ofrecen peligros a los mimos.

Requisitos de estudios y experiencia. Título profesional en cualquiera de las siguientes disciplinas: ingeniería civil, ingeniería de vías, ingeniería de transporte. Estudios de posgrado en seguridad vial o diez (5) años de experiencia profesional relacionada.

Conocimientos básicos. Normatividad de tránsito, transporte y seguridad vial, gestión del tránsito y diseño geométrico, principios de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, principios para la identificación y tratamiento de los sectores críticos de siniestralidad vial, informática básica y herramientas relacionadas con sus funciones

Director Oficina de Colectivo Ciudadanos y Vehículos

Propósito principal del cargo. Coordinar los procesos relacionados con el conocimiento, educación, formación y actualización de los colectivos ciudadanos con relación comportamiento en el tránsito, educación y seguridad vial y la promoción de la circulación de los vehículos en buenas condiciones de funcionamiento.

Requisitos de estudios y experiencia. Título profesional en cualquiera de las siguientes disciplinas: comunicación social o sicología. Estudios de posgrado relacionados con estrategias de comunicación o formación o diez (5) años de experiencia profesional relacionada.

Conocimientos básicos. Normatividad de tránsito, transporte y seguridad vial, dimensiones y estrategias de comunicación, principios para la realización de estudios, investigaciones y seguimiento del comportamiento humano en el tránsito.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
FORTALECIMIENTO DE LA INSTITUCIONALIDAD PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO		

Ficha No.	**02**

Línea de acción:	Fortalecer la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial
Descripción	Adopción de mecanismos que fortalezcan los procesos de planeación, gestión y seguimiento de la seguridad vial, proporcionando a los responsables políticos y técnicos recursos e instrumentos para planificar la seguridad vial en el municipio.
Objetivo	Promover y hacer efectivos mecanismos de coordinación entre las diversas entidades de carácter público y privado para el trabajo conjunto en la gestión de la seguridad vial.
Acciones y su respectiva descripción	Definir y adoptar los procesos y procedimientos para la coordinación entre las entidades municipales para el trabajo integral en la prevención, atención y seguimiento de la seguridad vial, aplicado a las funciones propias de cada dependencia.
	Fortalecimiento de la relaciones con las entidades de carácter nacional como el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y el INVIAS, para la gestión de la seguridad vial.
	Designar suficiente personal para la gestión de la seguridad vial y fortalecer sus conocimientos en seguridad vial
Responsables o participantes	Alcaldía Municipal, Planeación Municipal, Comité Municipal de Seguridad Vial
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Mediano costo (mayor a 200 millones de pesos y menor o igual a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	Grado de coordinación institucional
Descripción del Indicador	El indicador mide el grado de coordinación entre las instituciones, realizando encuestas a los directivos sobre su percepción respecto al resto de instituciones en cuanto a la gestión interinstitucional, con calificaciones que cada directivo hará sobre las otras instituciones de 1 a 5, siendo 1 la más baja coordinación y 5 la más alta, para posteriormente sacar un promedio que será el resultado del indicador.
Unidad de Medida	Calificación de 1 a 5
Formula y definición de variables (si aplica)	**Promedio de la calificación de todos los directivos de las instituciones**
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestralmente
Línea base	No existe
Meta	Calificación 3,8 a un año, Calificación 4, 5 a tres años
Nombre Indicador	**Mesas de trabajo para dinamizar relaciones con las entidades nacionales realizadas**
Descripción del Indicador	El indicador mide la cantidad de mesas de trabajo realizadas para fortalecer las reuniones con las entidades nacionales y lograr la adopción de intervenciones para mejorar la seguridad vial especialmente en las vías concesionadas.
Unidad de Medida	% de mesas de trabajo realizadas
Formula y definición de variables (si aplica)	$$\%Mesas\ realizadas = \frac{M_R}{M_P} \times 100$$ MP = Número de mesas de trabajo planeadas MR = Número de mesas de trabajo realizadas
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestralmente
Línea base	No hay registros
Meta	Un mesa de trabajo mensual (corto plazo)

6.3.3 Financiación de la seguridad vial

Este programa se desarrollará a través de la gestión de mecanismos que promuevan el financiamiento y la canalización de recursos para la implementación y sostenimiento de las acciones o medidas del PLSV. El programa pertenece a la línea de acción: “Fortalecer la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial”.

Para el desarrollo de los programas que hacen parte del PLSV es necesario considerar la formulación de estrategias que promuevan el financiamiento del plan "Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible". La falta de recursos para la seguridad vial es la problemática principal asociada a la formulación de este programa, el cual se espera beneficie los procesos de implementación y gestión de la seguridad vial.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
FINANCIACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL		

Ficha No.	**03**

Línea de acción:	Fortalecer la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial
Descripción	Este programa se desarrollará a través de la gestión de mecanismos que promuevan el financiamiento y la canalización de recursos para la implementación y sostenimiento de las acciones o medidas del PLSV.
Objetivo	Promover mecanismos de financiamiento y gestión en la canalización de recursos para el sostenimiento del PLSV.
Acciones y su respectiva descripción	Hacer un diagnóstico de posibles fuentes de financiación para la seguridad vial e implementarlas.
Responsables o participantes	Comité Municipal de Seguridad Vial en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Planeación Municipal
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor a 200 millones de pesos)
Nombre Indicador	**Sistema de gestión para la financiación de la seguridad vial adoptado**
Descripción del Indicador	Este indicador mide si se logra el diseño y operación de gestión para la financiación de la seguridad vial municipal.
Unidad de Medida	Estudio de diseño y estructuración del sistema Documento de diagnóstico de posibles fuentes de financiación elaborado Asignación de la estructura administrativa Operación del sistema de gestión
Formula y definición de variables (si aplica)	**N/A**
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
FINANCIACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL		
Línea base	No se cuenta con un sistema de gestión para la financiación de la seguridad vial	
Meta	Implementación de mecanismos de financiamiento y gestión en la canalización de recursos para el sostenimiento del PLSV (Corto Plazo)	

6.3.4 Creación de un sistema de información para el análisis y monitoreo de las características de los siniestros de tránsito, así como de los factores de riesgo.

Este programa involucra la adopción de un sistema de información para evaluar y monitorear las características de los siniestros de tránsito; seguimiento que genera un sistema de alerta temprana para diseñar intervenciones que prevengan y contrarresten los efectos negativos de los siniestros de tránsito. La línea de acción asociada a la formulación del programa es: "Sistema de información sobre seguridad vial". Actualmente el municipio cuenta con Acceso limitado al sistema de registro de información sobre siniestros de tránsito nacional RNAT, situación que genera doble digitación de la información. Adicional a lo anterior es importante destacar que los siniestros viales no son georreferenciados espacialmente, lo que ocasiona, entre otros aspectos, limitaciones en el monitoreo de los siniestros viales.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL EN GENERAL		

Ficha No.	**04**

Línea de acción:	Sistema de información sobre seguridad vial
Descripción	Este programa involucra la adopción de un sistema de información para evaluar y monitorear las características de los siniestros de tránsito; seguimiento que genera un sistema de alerta temprana para diseñar intervenciones que prevengan y contrarresten los efectos negativos de los siniestros de tránsito.
Objetivos	Administrar un registro de información único, dotado de los mecanismos de validación que aseguren la integridad y calidad de los datos de siniestralidad en el Municipio.
	Adelantar la georreferenciación de los siniestros ocurridos en el municipio
	Aumentar la cobertura de los análisis y monitorear el comportamiento de las

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL EN GENERAL	
	variables que caracterizan la siniestralidad vial en la ciudad y dar soporte a los estudios e investigaciones en el área.
Acciones y su respectiva descripción	Adelantar los procesos de coordinación necesarios con el Ministerio de Transporte para lograr el acceso ilimitado al RNAT, con el propósito de realizar los análisis y estudios de accidentalidad que se requieran y eliminar la doble digitación.
	Crear, administrar y gestionar un sistema de información geográfica de los siniestros de transito que ocurran en la ciudad; conocer y monitorear los sectores de concentración de siniestros.
	Hacer análisis permanentes sobre las variaciones de las características de los siniestros y de los factores de riesgo, seguimiento que genera un sistema de alerta temprana para diseñar intervenciones que prevengan y contrarresten los posibles efectos negativos.
	Identificar y realizar un seguimiento permanente a los sectores de concentración de siniestros de tránsito, e informar a las áreas técnicas y de control sobre las variaciones que se produzcan.
	Desarrollar mesas de trabajo interinstitucionales con los sectores relacionados como la Policía, tránsito, salud y medicina legal, para coordinar la toma de información, su procesamiento y análisis de los datos.
	Expedir normas locales y desarrollar los manuales de procedimiento correspondientes y suscribir los convenios interinstitucionales que sustenten las decisiones.
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad, Secretaría de Salud, Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana, Instituto de Medicina Legal, Planeación Municipal
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Mediano costo (mayor a 200 millones de pesos y menor o igual a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Procesos de coordinación con el Ministerio de Transporte adelantados**
Descripción del Indicador	Este indicador mide la eficacia en la coordinación con el Ministerio de Transporte para lograr el acceso ilimitado al RNAT, que evite la necesidad de llevar dos registros de información.
Unidad de Medida	Baja, media y alta
Formula y definición de variables (si aplica)	N/A
Periodicidad	Anual

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL EN GENERAL		
(Frecuencia reporte)		
Línea base	No hay registros	
Meta	Alta eficacia en un año. RNAT (Corto Plazo)	
Nombre Indicador	**Sistema de información geográfica de la siniestralidad funcionando**	
Descripción del Indicador	Este indicador mide la puesta en funcionamiento del sistema de georreferenciación de la siniestralidad.	
Unidad de Medida	Estudios previos Licitaciones y contratos Adquisición de sistema Operación del sistema	
Formula y definición de variables (si aplica)	N/A	
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual	
Línea base	No existe	
Meta	Implementación y funcionamiento del sistema de georreferenciación de la siniestralidad municipal	
Nombre Indicador	**Análisis y monitoreo de las características de la siniestralidad realizados**	
Descripción del Indicador	Este indicador mide la cantidad de análisis y estudios sobre las variables, las características de los siniestros viales y la identificación y seguimiento de los sectores de concentración de los mismos.	
Unidad de Medida	Análisis ejecutados por variable Monitoreos realizados por variable Estudios de identificación y seguimiento de sectores críticos de siniestralidad vial.	
Formula y definición de variables (si aplica)	NA= número de análisis ejecutados por variable NM= número de monitoreos ejecutados por variable NPC = Número de estudios de identificación y seguimiento de sectores críticos de siniestralidad vial.	
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual	
Línea base	No hay registros	
Meta	Elaboración de estudios de análisis de las características de los siniestros viales Elaboración de estudios de identificación y seguimiento de sectores críticos de siniestralidad vial.	
Nombre Indicador	**Mesas de trabajo para la adopción de definiciones de las variables de los**	

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL EN GENERAL		
	siniestros realizadas	
Descripción del Indicador	Este indicador mide el número de mesas de trabajo realizadas para la adopción de las definiciones de muertes y heridos para la realización de los análisis de siniestralidad.	
Unidad de Medida	Mesas de trabajo realizadas Actos administrativos expedidos Manuales adoptados	
Formula y definición de variables (si aplica)	MT = número de mesas de trabajo realizadas AE = número de actos administrativos expedidos NA = número de manuales adoptados	
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual	
Línea base	No hay registros	
Meta	Adopción de las definiciones de muertes y heridos para la realización de los análisis de siniestralidad.	

6.3.5 Aplicación y adecuación de la normatividad para la protección de los usuarios vulnerables y de las personas discapacitadas (movilidad reducida, e invidentes).

La falta de cumplimiento de las normas de protección de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas, niños y adultos mayores) es una de las problemáticas asociadas al desarrollo del programa. En este programa se revisará y adoptará la normatividad que protege a los usuarios vulnerables, con el objetivo de generar espacios en la movilidad urbana que le briden protección y prelación a este tipo de usuarios.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
APLICACIÓN Y ADECUACIÓN DE LA NORMATIVIDAD PARA LA PROTECCIÓN DE LOS USUARIOS VULNERABLES Y DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS (MOVILIDAD REDUCIDA, E INVIDENTES).		

Ficha No.	**05**

Línea de acción:	Control y protección de usuarios

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
APLICACIÓN Y ADECUACIÓN DE LA NORMATIVIDAD PARA LA PROTECCIÓN DE LOS USUARIOS VULNERABLES Y DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS (MOVILIDAD REDUCIDA, E INVIDENTES).		
Descripción	La administración municipal velará por la aplicación de la normatividad que protege a los usuarios vulnerables, generando espacios en la movilidad urbana que le briden protección y prelación a este tipo de usuarios.	
Objetivos	Aplicar la reglamentación existente sobre la movilidad de personas con discapacidad y proteger a los demás usuarios vulnerables	
Acciones y su respectiva descripción	Aplicar la normatividad existente relacionada con la protección de los usuarios vulnerables y preparar proyectos de normas municipales que incluyan aspectos no contemplados.	
Responsables o participantes	Alcaldía Municipal, Secretaría de Infraestructura, Planeación Municipal	
Periodo de implementación	corto plazo (menor o igual a 1 año)	
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor a 200 millones de pesos)	

Nombre Indicador	**Normas locales para la protección de los usuarios vulnerables expedidas**
Descripción del Indicador	Este indicador mide en cantidades relativas las normas que están siendo aplicadas respecto a las normas vigentes sobre protección de los usuarios vulnerables.
Unidad de Medida	Porcentaje %
Formula y definición de variables (si aplica)	(No. de normas en aplicación / No. de normas existentes)x 100
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	80% en un año, 100% en 2 años

Nombre Indicador	Foros de discusión sobre usuarios vulnerables
Descripción del Indicador	Realizar foros de discusión y análisis sobre la prioridad que debe darse a los usuarios vulnerables dentro del sistema de movilidad.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Número de foros realizados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	Realizar 5 foros anuales

6.3.6 Control de las infracciones y los factores causantes de los siniestros viales

Descripción: En este programa se incluyen los proyectos relacionados con la revisión y ajustes a los planes de control que vigilan las infracciones de tránsito más comunes, requeridos para mejorar el cumplimiento de las normas en materia de movilidad urbana segura. El programa involucra el establecimiento de acciones de control y vigilancia que garanticen la aplicación de la normatividad en materia de protección y priorización de los usuarios vulnerables. La línea de acción asociada al programa es “Control y Protección de Usuarios”.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
CONTROL DE LAS INFRACCIONES Y LOS FACTORES CAUSANTES DE LOS SINIESTROS VIALES		

Ficha No.	**06**

Línea de acción:	Control y protección de usuarios
Descripción	En este programa se incluyen los proyectos relacionados con la revisión y ajustes a los planes de control que vigilan las infracciones de tránsito más comunes, requeridos para mejorar el cumplimiento de las normas en materia de movilidad urbana segura.
Objetivos	Aplicar la normatividad existente que fomente el buen comportamiento e incorpore compromisos ciudadanos y aplique sanciones que eviten la reincidencia, como el servicio social y la sanción moral.
Acciones y su respectiva	Establecer un sistema para el control y vigilancia de la aplicación de la normatividad en materia de protección y priorización de los usuarios vulnerables.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

CONTROL DE LAS INFRACCIONES Y LOS FACTORES CAUSANTES DE LOS SINIESTROS VIALES	
descripción	Hacer programas de compromiso de usuarios para cumplimiento de normas y preparar incentivos o distinciones.
	Desarrollar planes de control continuos sobre las infracciones de tránsito más comunes y que generan más riesgo.
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad, Secretaria de Infraestructura, Planeación Municipal, Policía de Tránsito.
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)
Costo estimado de implementación	Mediano costo (mayor a 200 millones de pesos y menor o igual a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Sistema de control de la aplicación de las normas de protección de usuarios vulnerables adoptado.**
Descripción del Indicador	Este indicador mide si se diseñó y adoptó el sistema de vigilancia y control del cumplimiento y aplicación de las normas de protección de los usuarios vulnerables.
Unidad de Medida	Diseño y adopción de sistema de control
Formula y definición de variables (si aplica)	N/A
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No existe
Meta	Diseño y adopción del sistema de control de la aplicación de las normas de protección de usuarios vulnerables adoptado
Nombre Indicador	**Planes de control de los factores más frecuentes de los siniestros de tránsito ejecutados.**
Descripción del Indicador	Este indicador mide el número de controles realizados en cumplimiento del plan de control diseñado sobre los factores que contribuyen a los siniestros viales.
Unidad de Medida	% de ejecución de los controles
Formula y definición de variables (si aplica)	$$\%\ de\ ejecución = \frac{C_R}{C_P} \times 100$$ CP = Controles planeados por factor contribuyente de los siniestros viales CR = Controles realizados por factor contribuyente de los siniestros viales
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual

Nombre Indicador	Sistema de control de la aplicación de las normas de protección de usuarios vulnerables adoptado.
Línea base	0%
Meta	Diseño y adopción de planes de control continuos sobre las infracciones de tránsito más comunes y que generan más riesgo

6.3.7 Modernización del sistema para la vigilancia y el control de la movilidad del municipio y aumento de la capacidad operativa

Con el objetivo de fortalecer el control de la operación del tránsito en la ciudad se considera necesario la adopción de mecanismos que contrarresten los efectos que tiene sobre la ciudadanía en general los bajos niveles de control del tránsito. El programa incluye el fortalecimiento de la capacidad operativa para el control del tránsito en la ciudad, mediante el uso de tecnología aplicada y el aumento del pie de fuerza, realizando procesos permanentes de capacitación al recurso humano en la aplicación de las normas y la operación de los equipos.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA PARA LA VIGILANCIA Y EL CONTROL DE LA MOVILIDAD DEL MUNICIPIO Y AUMENTO DE LA CAPACIDAD OPERATIVA.		

Ficha No.	**07**

Línea de acción:	Vigilancia y control
Descripción	fortalecimiento de la capacidad operativa para el control del tránsito en la ciudad, mediante el uso de tecnología aplicada y el aumento del pie de fuerza, realizando procesos permanentes de capacitación al recurso humano en la aplicación de las normas y la operación de los equipos.
Objetivos	Controlar los factores de riesgo más frecuentes de los siniestros viales como: el exceso de velocidad, el consumo de alcohol en la conducción y el uso de celulares y dispositivos similares mientras se conduce.
	Aumentar la capacidad de control preventivo y reactivo del tránsito en el municipio.
	Fortalecer el control del tránsito y transporte mediante el uso de tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático de la operación del sistema de movilidad.
	Aumentar los niveles de control preventivo y reactivo sobre los comportamientos indebidos de los usuarios del sistema de tránsito.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA PARA LA VIGILANCIA Y EL CONTROL DE LA MOVILIDAD DEL MUNICIPIO Y AUMENTO DE LA CAPACIDAD OPERATIVA.		
	Fortalecer la capacidad operativa para el control del tránsito y el transporte, mediante el aumento del pie de fuerza, realizando procesos permanentes de capacitación al recurso humano en la aplicación de las normas y la operación de los equipos.	
Acciones y su respectiva descripción	Preparar ejecutar y evaluar planes de control preventivo y reactivo sobre la conducción bajo los efectos del alcohol u otros elementos que alteren la conducción, o superando los límites de velocidad permitidos o utilizando teléfonos celulares u otros elementos electrónicos.	
	Aumentar el pie de fuerza para la vigilancia y control del tránsito, de tal manera que responda al tamaño de la ciudad y de su sistema de movilidad.	
	Incorporar equipos con tecnología moderna para el control y vigilancia del tránsito y transporte.	
	Adquirir y dotar a la Dirección de Tránsito, de la infraestructura y el soporte para el uso de las nuevas tecnologías.	
	Diseñar y ejecutar planes permanentes para la capacitación del personal en el uso de las nuevas tecnologías y sobre seguridad vial en general. En lo relacionado con la modernización del sistema semafórico, es necesaria la estructuración de un grupo de profesionales encargados de la optimización y coordinación de las fases y ciclos de los semáforos.	
	Diseñar estrategias de control focalizadas sobre los comportamientos indebidos de los usuarios del tránsito.	
Responsables o participantes	Secretaria de Movilidad, Policía de Tránsito Municipal	
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual 1 año)	
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)	

Nombre Indicador	Pie de fuerza para la vigilancia incrementado
Descripción del Indicador	Este indicador mide el porcentaje de incremento en el número de agentes tránsito destinado al control y vigilancia del tránsito en el municipio.
Unidad de Medida	% de incremento de agentes de tránsito
Formula y definición de variables (si aplica)	$$\%aumento\ de\ agentes = \frac{A_N}{A_E} \times 100$$ AE = Número de agentes de tránsito existentes AN = Número de agentes de tránsito nuevos
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay información disponible
Meta	Fortalecer la capacidad operativa para el control del tránsito y el transporte (corto plazo)
Nombre Indicador	**Equipos de control de tránsito incorporados**
Descripción del Indicador	Este indicador mide la incorporación de equipos para el control del tránsito en sus distintas modalidades incluida la infraestructura requerida para su funcionamiento.
Unidad de Medida	Equipos de control de velocidad Equipos para el control de la alcoholemia Dispositivos electrónicos para la elaboración de comparendos Equipo para foto multas Otros equipos
Formula y definición de variables (si aplica)	$$N_{tipo\ de\ equipo} = Número\ de\ equipos\ de\ nueva\ tecnología\ por\ modalidad\ de\ control$$ Ecv: Equipos de control de velocidad Eca: Equipos para el control de la alcoholemia Dc: Dispositivos electrónicos para la elaboración de comparendos EFM: Equipos para foto multas EO: Otros equipos
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	Fortalecer el control del tránsito y transporte mediante el uso de tecnología (mediano plazo)

Nombre Indicador	Agentes en la operación de los equipos capacitados
Descripción del Indicador	Este indicador mide el número de agentes capacitado por la Dirección de Tránsito para la operación de los nuevos equipos.
Unidad de Medida	Agentes capacitados y certificados para la operación de los equipos
Formula y definición de variables (si aplica)	$NA = número\ de\ agentes\ capacitados$
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	Realizar procesos permanentes de capacitación al recurso humano en la aplicación de las normas y la operación de los equipos (corto plazo)

6.3.8 Normatividad para la seguridad vial

AAdopción de criterios técnicos en las normas municipales que promuevan el uso eficiente del espacio público con seguridad y potencien la convivencia de los actores viales vulnerables en el sistema de movilidad. Es de resaltar la importancia de brindarles al peatón y a las personas de movilidad reducida las facilidades necesarias que garanticen su prioridad en las intersección y la continuidad en su trayectoria.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL **MUNICIPIO DE PALMIRA**	
NORMATIVIDAD PARA LA SEGURIDAD VIAL		

Ficha No.	**08**

Línea de acción:	Normatividad para la seguridad vial
Descripción	Adopción de criterios en las normas municipales que promuevan el uso eficiente del espacio público con seguridad y potencien la convivencia de los actores viales vulnerables en el sistema de movilidad.
Objetivos	Regular la velocidad acorde con el uso del suelo.
	Introducir en las normas municipales el concepto y los principios de movilidad segura, donde predomine la protección y prelación de los usuarios vulnerables
Acciones y su respectiva descripción	Expedir las normas y adoptar los criterios técnicos para la regulación de la velocidad. Reducir los límites acorde con flujos peatonales.
	Expedir normas municipales que restrinjan en las horas pico el paso de vehículos pesados que no tengan como destino inmediato el municipio.
	Expedir normas municipales para la protección de la vida de los usuarios vulnerables con sus diferentes necesidades.
Responsables o participantes	Alcaldía Municipal, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura, Planeación Municipal.
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)

Nombre Indicador	Regulación de las velocidades adoptadas
Descripción del Indicador	Este indicador mide en cantidades relativas la variación anual en los comparendos por exceso de velocidad impuestos en el último año, respecto a los comparendos del año inmediatamente anterior.
Unidad de Medida	Porcentaje %
Formula y definición de variables (si aplica)	((No. de comparendos por exceso de velocidad impuestos en el último año / No. de comparendos por exceso de velocidad impuestos en el año inmediatamente anterior)-1)x100
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	Reducción anual del 20%
Nombre Indicador	**Foros de discusión realizados**
Descripción del Indicador	Este indicador mide el número de foros de discusión y análisis sobre la prioridad de los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad realizados.
Unidad de Medida	Foros de discusión realizados
Formula y definición de variables (si aplica)	F = número de foros de discusión realizados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	Promover la protección de la vida de los usuarios en el sistema de movilidad del municipio.

6.3.9 Participación multisectorial en la prevención de la siniestralidad vial.

La línea de acción a la que pertenece el programa es: “Mecanismo de participación e investigación”. El propósito de este programa es promover mecanismos de coordinación con entidades de carácter público y privado, con universidades y con la comunidad en general, para el trabajo conjunto e integral en la investigación, prevención y seguimiento de la seguridad vial. Es de resaltar la importancia de promover el cumplimiento de la Ley 1503, en lo referente a los planes de seguridad vial corporativos e incorporar a los ciudadanos y a las asociaciones de los usuarios en la formulación de compromisos para con la seguridad vial, mediante la tarjeta de compromisos. La tarjeta es un formato que contiene enunciadas las medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respetar y aplicar. En el caso de los conductores, la tarjeta será visible en el vehículo automotor o no automotor. La reglamentación de las características de las tarjetas corresponde al Ministerio de Transporte y la definición de los enunciados a la Administración Municipal

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PARTICIPACIÓN MULTISECTORIAL EN LA PREVENCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL.		

Ficha No.	**09**

Línea de acción:	Mecanismo de participación e investigación.
Descripción	El propósito de este programa es promover mecanismos de coordinación con entidades de carácter público y privado, con universidades y con la comunidad en general, para el trabajo conjunto e integral en la investigación, prevención y seguimiento de la seguridad vial.
Objetivos	Promover el cumplimiento de la Ley 1503 en lo referente a los planes de seguridad vial corporativos
	Promover la participación empresarial y universitaria en la ejecución de proyectos de investigación que involucren el componente de la seguridad vial.
	Incorporar a los ciudadanos y a las asociaciones de los usuarios en la formulación de compromisos con la seguridad vial.
Acciones y su respectiva descripción	Establecer mecanismos de coordinación con las entidades de carácter privado para el trabajo conjunto de la prevención, atención y seguimiento de la seguridad vial.
	Hacer convenios con universidades para mejorar la investigación en seguridad vial
	Realizar foros y mesas de discusión sobre la problemática de la seguridad vial, buscando la participación de los distintos sectores y su vinculación efectiva al

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PARTICIPACIÓN MULTISECTORIAL EN LA PREVENCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL.		
	desarrollo del PLSV.	
Responsables o participantes	Comité Municipal de Seguridad Vial, Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Educación, Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia.	
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)	
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)	

Nombre Indicador	**Foros y mesas de discusión realizadas**
Descripción del Indicador	Este indicador mide el número de foros y mesas de discusión para promover la participación empresarial y universitaria en la ejecución de proyectos para investigar, estudiar y mejorar la seguridad vial.
Unidad de Medida	Foros de discusión realizados Mesas de discusión realizadas
Formula y definición de variables (si aplica)	F = número de foros de discusión realizados M = número de mesas de discusión realizadas
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	Generar participación empresarial y universitaria en la ejecución de proyectos de investigación en seguridad vial.
Nombre Indicador	**Tarjetas de compromisos implementadas**
Descripción del Indicador	Este indicador mide el número de tarjetas por tipo de compromiso implementadas dentro de los grupos de población.
Unidad de Medida	Tarjetas implementadas por tipo de compromiso
Formula y definición de variables (si aplica)	T = número de tarjetas implementadas por tipo de compromiso
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No existe
Meta	Generar mediante el uso de la tarjetas en los ciudadanos y en las asociaciones de los usuarios compromisos para con la seguridad vial

6.4 Programas enfocados en el comportamiento humano

6.4.1 Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial

Este programa se enfoca especialmente en la investigación y seguimiento del factor humano, con el objetivo de generar conocimientos que retroalimenten los lineamientos que deben tomar en forma coordinada las entidades municipales en materia de seguridad vial.

Línea de acción: Conocimiento del comportamiento ciudadano.

Problemas asociados: Se desconoce el pensamiento, creencias, opinión y comportamiento de los distintos usuarios en la vía.

Situación actual: No hay investigación ni seguimiento sobre el comportamiento de los usuarios en la vía.

Beneficios: Al conocer el comportamiento, la opinión, creencias y pensamientos de los usuarios viales, se pueden desarrollar estrategias que corrijan comportamientos que desfavorecen la seguridad vial, además el desarrollo del programa fomenta la participación ciudadana.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
INVESTIGACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL COMPORTAMIENTO CIUDADANO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL		

Ficha No.	**10**

Línea de acción:	Conocimiento del comportamiento ciudadano
Descripción	Este programa se enfoca especialmente en la investigación y seguimiento del factor humano, con el objetivo de generar conocimientos que retroalimenten los lineamientos que deben tomar en forma coordinada las entidades municipales en materia de seguridad vial.
Objetivos	Conocer cómo se desarrolla el comportamiento de los ciudadanos en el sistema de movilidad e identificar sus motivaciones, causas, conductas, proponer intervenciones y hacer seguimiento un vez se produzcan las acciones de intervención
Acciones y su respectiva descripción	Realizar estudios e investigaciones que permitan identificar los comportamientos riesgosos de los usuarios de la vía, que sirvan de sustento a los programas de cultura ciudadana, control y sensibilización
	Desarrollar procesos sistemáticos de valoración y seguimiento del comportamiento ciudadano que permitan identificar aquellos que inciden en el aumento del riesgo de siniestros y establecer los cambios producidos como resultados de las

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
INVESTIGACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL COMPORTAMIENTO CIUDADANO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL		
Responsables o participantes	intervenciones	
	Secretaría de Movilidad	
Periodo de implementación	6 meses, Corto plazo	
Costo estimado de implementación	Bajo Costo (≤ $200.000.000).	

Nombre Indicador	**Porcentaje de respeto de las normas de tránsito**
Descripción del Indicador	Valoración del grado de respeto de las normas de tránsito por parte de peatones, ciclistas, motociclistas y conductores a través de un método observacional. El municipio debe identificar las acciones inseguras que más se evidencian en cada actor para realizar la evaluación y seguimiento de esta acción.
Unidad de Medida	Porcentaje (%)
Formula y definición de variables (si aplica)	Número total de usuarios que efectúan la acción segura / No. total de usuarios observados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	25% a corto plazo, 50% a mediano plazo y 70% a largo plazo

6.4.2 Educación y concientización de adultos

Descripción: El programa está dirigido a la población adulta del Municipio, a quienes se les impartirá formación y sensibilización como un componente transcendental en el mejoramiento de su comportamiento vial, dejando como premisa que el conocimiento y aplicación de las normas de tránsito es una obligación ciudadana.

Línea de acción: Educación, formación vial y cultura ciudadana

Problemas asociados: Bajo nivel de conocimiento y de aplicación de las normas de comportamiento en el tránsito

Situación actual: En el municipio no hay programas de Educación y concientización de adultos.

Beneficios: Incremento en los conocimientos relacionados con la seguridad vial de los usuarios del sistema de movilidad. Creación de conciencia ciudadana en la responsabilidad y corresponsabilidad social. Mejoramiento del comportamiento vial de los usuarios.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
EDUCACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN DE ADULTOS		

Ficha No.	**11**

Línea de acción:	Educación, formación vial y cultura ciudadana
Descripción	El programa está dirigido a la población adulta del Municipio a quienes se les impartirá formación y sensibilización como un componente transcendental en el mejoramiento de su comportamiento vial, dejando como premisa que el conocimiento y aplicación de las normas de tránsito es una obligación ciudadana.
Objetivos	Implementar campañas permanentes de educación y sensibilización dirigida a los usuarios adultos del sistema, para promover el comportamiento seguro en las vías
Acciones y su respectiva descripción	Elaborar programas de educación y concientización de adultos en los riesgos que existen en la vía, para cada tipo de usuario (peatón, conductor de vehículo livianos, motociclistas y ciclistas)
	Realizar campañas de educación sobre actuación inmediata de los espectadores de siniestros de tránsito, y difundir los procedimientos que ejecutan las instituciones durante y después de un siniestro de tránsito
Responsables o participantes	Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana, Secretaría de Educación y Secretaría de Movilidad
Periodo de implementación	1 año, corto plazo
Costo estimado de implementación	Bajo costo (≤ $200.000.000)

Nombre Indicador	**No. de ciudadanos formados en seguridad vial**
Descripción del Indicador	Usuarios adultos a quienes se les impartió educación vial, hábitos y comportamientos en el sistema de movilidad
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de Ciudadanos informados en seguridad vial

Periodicidad (Frecuencia reporte)	**anual**
Línea base	No hay registros
Meta	**800 Usuarios al año**

6.4.3 Educación y formación escolar en seguridad vial

Descripción: Programa dirigido a la población escolar. Aprovechando la estructura académica de los colegios se implementarán cátedras y actividades de educación vial que promuevan el comportamiento seguro de los escolares en las vías y proporcionen formación sobre seguridad vial y cultura ciudadana.

Línea de acción: Educación, formación vial y cultura ciudadana

Problemas asociados: Bajo nivel de conocimiento y aplicación de las normas de comportamiento en el tránsito

Situación actual: La seguridad vial no está incluida en la educación escolar

Beneficios: Crear conciencia ciudadana desde temprana edad que promuevan hábitos de comportamiento seguros como usuarios del sistema de movilidad. Motiva comportamientos responsables en los escolares. Despierta el interés en temas de cultura ciudadana.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
EDUCACIÓN Y FORMACIÓN ESCOLAR EN SEGURIDAD VIAL		

Ficha No.	**12**

Línea de acción:	Educación, formación vial y cultura ciudadana
Descripción	Programa dirigido a la población escolar. Aprovechando la estructura académica de los colegios se implementaran cátedras y actividades de educación vial que promuevan el comportamiento seguro de los escolares en las vías y proporcionen formación sobre seguridad vial y cultura ciudadana.
Objetivos	Desarrollar procesos tendientes a fortalecer la educación vial, encaminados a la adopción de comportamientos seguros por parte de los estudiantes de escuelas y colegios
	Velar por el cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 1503 en materia de educación escolar en todos los niveles
Acciones y su	Complementar el proceso de formación formal con actividades y estrategias para

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
EDUCACIÓN Y FORMACIÓN ESCOLAR EN SEGURIDAD VIAL		
respectiva descripción	fomentar la adopción de comportamientos seguros por parte de los escolares, como patrullas escolares, tarjetas de compromisos	
	Vigilancia por parte de Secretaria de Educación para verificar que se está impartiendo la instrucción para el desarrollo de conductas y hábitos en materia de seguridad vial, que haya sido incorporada al currículo y se desarrolle a través de todo el plan de estudios	
	Desarrollo de los procesos de capacitación de docentes encargados de impartir la enseñanza en seguridad vial.	
	Promover el servicio social educativo en seguridad vial	
	Implementar parques educativos fijos e itinerantes de educación vial	
Responsables o participantes	Secretaría de Educación y Secretaría de Tránsito y Transporte	
Periodo de implementación	Un año, corto plazo	
Costo estimado de implementación	Mediano costo ($200.000.000 - $700.000.000)	

Nombre Indicador	**Porcentaje de estudiantes de pregrado educados en seguridad vial**
Descripción del Indicador	Indicador que valora en cantidades relativas, los estudiantes de pregrado que cursaron la materia de seguridad vial respecto a la población total de estudiantes
Unidad de Medida	%
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de estudiantes de pregrado formados en educación vial / Población total de estudiantes de pregrado del Municipio
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	10% en un año, 30% en dos años, 80% en cuatro años
Nombre Indicador	**No. de Profesores de Seguridad vial escolar**
Descripción del Indicador	Indicador que define el número de profesores capacitados en educación vial
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de profesores capacitados en seguridad vial escolar
Periodicidad	Trimestral

(Frecuencia reporte)	
Línea base	No hay registros
Meta	10 docentes en 6 meses, 20 docentes en un año

6.4.4 Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano

Descripción: programa de educación vial dirigido a las agremiaciones de los diferentes sectores de la sociedad, con el objetivo de mejorar el comportamiento de autorregulación y corresponsabilidad de los conductores de vehículos motorizados hacia los usuarios vulnerables del sistema de movilidad urbana.

Línea de acción: Educación, formación vial y cultura ciudadana

Problemas asociados: Hay una clara y generalizada conducta agresiva en la conducción de los vehículos especialmente contra los peatones, pero también hacia los motociclistas

Situación actual: No hay formación e información a colectivos o grupos de interés Ciudadano.

Beneficios: Cubrimiento en educación vial de grupos o agremiaciones con intereses similares. Mejora en el comportamiento de conductores de vehículos favoreciendo la seguridad de los actores viales vulnerables.

Dentro de las acciones propuestas se presenta la aplicación de tarjetas de compromiso con la seguridad vial para funcionarios, peatones, pasajeros y conductores, la cual contiene medidas de compromiso que los usuarios del sistema de movilidad deben respetar y aplicar. Un ejemplo de estas medidas son: Usar el cinturón de seguridad, Usar el casco en motocicleta, Conducir a una velocidad y una distancia seguras conforme a las condiciones, No conducir bajo los efectos del alcohol o la droga, No utilizar el teléfono celular cuando conduzco, Hacerme visible como peatón o ciclista, Mantener mi vehículo en buen estado, otras.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

FORMACIÓN E INFORMACIÓN DE COLECTIVOS O GRUPOS DE INTERÉS CIUDADANO

Ficha No.	**13**

Línea de acción:	Educación, formación vial y cultura ciudadana
Descripción	Programa de educación vial dirigido a las agremiaciones de los diferentes sectores de la sociedad, con el objetivo de mejorar el comportamiento de autorregulación y corresponsabilidad de los conductores de vehículos motorizados hacia los usuarios vulnerables del sistema de movilidad urbana.
Objetivos	Ejecutar procesos de formación e información a colectivos o grupos de interés ciudadano en el tema de la seguridad vial, encaminados a la adopción de comportamientos de autorregulación, solidaridad y corresponsabilidad
Acciones y su respectiva descripción	Difundir dentro de los estudiantes universitarios a través de los programas de bienestar y prevención vial, los principios de seguridad vial y de comportamiento seguro
	Promover la adopción de pactos entre autoridad y ciudadanos para afianzar el respeto de las normas de comportamiento en el tránsito, que involucren la autorregulación y armonicen la cultura ciudadana con el sistema de movilidad
	Implementar la tarjeta de compromisos en materia de seguridad vial para funcionarios, peatones, pasajeros y conductores, que trata la Ley 1503 de 2011
	Promover la integración de equipos y/o líderes que puedan generar en los ciudadanos conciencia en el uso seguro del sistema de movilidad, cultura ciudadana y educación vial
	Desarrollar un programa permanente de capacitación a las empresas y conductores del transporte público (colectivo e individual) y de carga, generando conciencia sobre su responsabilidad en la seguridad vial
Responsables o participantes	Secretaría de Educación y Secretaría de Movilidad
Periodo de implementación	Un año, corto plazo
Costo estimado de implementación	**Mediano costo** ($200.000.000 - $700.000.000).

Nombre Indicador	Porcentaje de Universitarios educados en seguridad vial
Descripción del Indicador	Indicador que valora en cantidades relativas, los estudiantes de Universidades fueron formados en seguridad vial respecto a la población total de estudiantes Universitarios
Unidad de Medida	%
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de estudiantes Universitarios formados en educación vial / Población total de estudiantes Universitarios del Municipio
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay información disponible
Meta	10% en un año, 20% en dos años, 60% en cuatro años

Nombre Indicador	Porcentaje de conductores de transporte público formados en educación vial
Descripción del Indicador	Indicador que refleja la cantidad relativa de conductores formados en educación vial, respecto al total de conductores de transporte público.
Unidad de Medida	%
Formula y definición de variables (si aplica)	No de conductores de transporte público formados en educación vial / Total de conductores de transporte público del Municipio
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	40% en 8 meses, 80% en 16 meses

Nombre Indicador	No. de tarjetas de compromiso
Descripción del Indicador	Cantidad de tarjetas de compromiso implementadas
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de tarjetas de compromiso
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No existe
Meta	8000 en 6 meses, 15000 en un año, 30000 en dos años

6.4.5 Generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito

Descripción: Programa de educación vial dirigido a la población en general del Municipio, con el objetivo de mejorar los niveles de percepción que tiene la ciudadanía sobre los riesgos que presenta la movilización en el sistema vial de la ciudad.

Línea de acción: Educación, formación vial y cultura ciudadana

Problemas asociados: La ciudadanía no percibe la existencia de riesgos en el sistema de movilidad, ni identifica las amenazas a las que está expuesto, ni tiene conciencia de su propio nivel de vulnerabilidad.

Situación actual: No hay programas de educación vial sobre riesgos y amenazas de los siniestros de transito

Beneficios: Mejora de la percepción de los usuarios sobre el riesgo y amenaza que ofrece el sistema de movilidad. Mejora del comportamiento vial de los usuarios. Creación de conciencia y cultura ciudadana. Comportamiento de usuarios favoreciendo a los más vulnerables.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
GENERACIÓN DE CONCIENCIA COLECTIVA SOBRE LOS RIESGOS DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO		

Ficha No.	**14**

Línea de acción:	Educación, formación vial y cultura ciudadana
Descripción	Programa de educación vial dirigido a la población en general del Municipio, con el objetivo de mejorar los niveles de percepción que tiene la ciudadanía sobre los riesgos que presenta la movilización en el sistema vial de la ciudad.
Objetivos	Mejorar los niveles de percepción de los ciudadanos en los riesgos, en las condiciones de vulnerabilidad, en las amenazas que ofrece el sistema de movilidad y generar actitudes hacia la protección de la vida
Acciones y su respectiva descripción	Diseñar e implementar campañas permanentes de educación y sensibilización para promover el comportamiento seguro en las vías, dirigidas a todos los usuarios de la vía, especialmente a los usuarios vulnerables
	Establecer y desarrollar mecanismos de difusión y divulgación masiva periódica de estadísticas de accidentalidad y cumplimiento de metas municipales
	Generar eventos de carácter simbólico, cultural o artístico en los puntos críticos de siniestralidad vial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

GENERACIÓN DE CONCIENCIA COLECTIVA SOBRE LOS RIESGOS DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO	
Responsables o participantes	Secretaría de Gobierno y Secretaría de Movilidad
Periodo de implementación	Un año, corto plazo
Costo estimado de implementación	Mediano costo ($200.000.000 - $700.000.000).

Nombre Indicador	**Numero de Campañas ejecutadas**
Descripción del Indicador	**Indicador que muestra el número de campañas realizadas sobre educación y sensibilización vial**
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de Campañas realizadas
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	3 campañas por año

Nombre Indicador	**No. de eventos de carácter simbólico en seguridad vial**
Descripción del Indicador	**Medición del el número de eventos realizados de carácter simbólico, para la divulgación de la seguridad vial**
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de eventos de seguridad vial
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	4 eventos por año

Nombre Indicador	**No. Boletines o documentos informativos distribuidos en temas de seguridad vial**
Descripción del Indicador	Medición del No. de Boletines o documentos informativos
Unidad de Medida	Unidad

Nombre Indicador	No. Boletines o documentos informativos distribuidos en temas de seguridad vial
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de boletines o documentos informativos
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	Boletines de prensa: 1 Boletín por bimestre Volantes informativos: 70000 volantes por año

6.4.6 Pactos empresariales por la seguridad Vial

Descripción: Programa dirigido a los empleados del sector privado, donde se aprovecha la capacidad empresarial para liderar acciones que fomenten el cumplimiento de las normas de tránsito y los principios de comportamiento seguro.

Línea de acción: Responsabilidad social empresarial.

Problemas asociados: Baja participación de las empresas en la motivación de sus empleados en el conocimiento y cumplimiento de las normas y principios de comportamiento seguro en el tránsito ya sea como peatón, pasajero, conductor, motociclistas y ciclistas.

Situación actual: Las empresas no fomentan la seguridad vial en sus empleados.

Beneficios: Participación empresarial en temas de seguridad vial. Mejoramiento del comportamiento vial de la fuerza laboral privada del municipio. Eficiencia en la difusión de la educación vial.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PACTOS EMPRESARIALES POR LA SEGURIDAD VIAL		

Ficha No.	**15**

Línea de acción:	Responsabilidad social empresarial
Descripción	Programa dirigido a los empleados del sector privado, donde se aprovecha la capacidad empresarial para liderar acciones que fomenten el cumplimiento de las normas de tránsito y los principios de comportamiento seguro. El programa incluye la generación de pactos entre autoridad y las demás empresas generadoras de

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PACTOS EMPRESARIALES POR LA SEGURIDAD VIAL		
	movilidad (empresas de reparto, transporte de mercancías, valores, etc.)	
Objetivos	Involucrar a las empresas de transporte público y demás empresas generadoras de movilidad, para que en desarrollo de su responsabilidad social empresarial, fomenten el conocimiento y cumplimiento de las normas de comportamiento por parte de sus empleados.	
Acciones y su respectiva descripción	Velar por el diseño y ejecución de los Planes de Seguridad Vial Empresarial que trata la Ley 1503 de 2011	
	Promover los pactos entre autoridad y los demás actores de la movilidad, por ejemplo, con los establecimientos donde se realiza expendio de licor, para desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol	
Responsables o participantes	Secretaría de Gobierno, Secretaría de Tránsito y Transporte, Cámara de Comercio y Sector privado.	
Periodo de implementación	8 meses, corto plazo	
Costo estimado de implementación	**Bajo costo** (≤ $200.000.000)	

Nombre Indicador	**Porcentaje de Empresas fomentando la seguridad vial**
Descripción del Indicador	Indicador que mide relativamente, las Empresas del sector privado que fomentan entre sus empleados la seguridad vial, respecto a la cantidad de Empresa operando en el Municipio.
Unidad de Medida	**%**
Formula y definición de variables (si aplica)	**No. de empresas fomentando la seguridad vial / No. total de empresas operando en el Municipio.**
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	20% en un año, 40% en dos años, 70% en cuatro años

6.4.7 Sensibilización para la conducción segura de vehículos

Descripción: Este programa está dirigido a la ciudadanía en general, con el objetivo de sensibilizarlos en la utilización de dispositivos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, fomentando hábitos de conducción segura, mediante el buen uso y porte de sistemas y equipos de seguridad.

Línea de acción: Uso de los elementos de seguridad de los vehículos por parte de los conductores

Problemas asociados: El funcionamiento adecuado de todos los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos no parece estar en el conocimiento de los ciudadanos. Uso mediano del cinturón de seguridad. Utilización inadecuada del casco para motociclistas y acompañantes.

Situación actual: Para Diciembre de 2012, la Cámara de Comercio y la Fundación Progresamos diseñó una campaña para los medios de comunicación llamada "No hagas parte de las Cifras". Esta campaña se realizó en conjunto con la Secretaría de Movilidad y el Centro de Diagnóstico Automotor de Palmira CDAP. Esta campaña tuvo como objetivo principal promover una cultura ciudadana enfocada en la seguridad vial de conductores de vehículos y peatones a partir de la prevención de comportamientos de riesgo en la vía; una de las temáticas fue el uso adecuado de las medidas de protección (el cinturón, sistemas de retención infantil, el casco de seguridad).

Beneficios: Reducción de la siniestralidad y de la gravedad de siniestros. Vehículos más seguros circulando en el sistema de movilidad. Utilización adecuada de los sistemas de seguridad para vehículos

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL **MUNICIPIO DE PALMIRA**	
SENSIBILIZACIÓN PARA LA CONDUCCIÓN SEGURA DE VEHÍCULOS		

Ficha No.	**16**

Línea de acción:	Uso de los elementos de seguridad de los vehículos por parte de los conductores
Descripción	Este programa está dirigido a la ciudadanía en general, con el objetivo de sensibilizarlos en la utilización de dispositivos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, fomentando hábitos de conducción segura, mediante el buen uso y porte de sistemas y equipos de seguridad.
Objetivos	Promover y fomentar el uso de los elementos de seguridad del vehículo y de la importancia de mantener los vehículos en buenas condiciones
Acciones y su respectiva	Realizar campañas de sensibilización para promover el uso de los equipamientos de seguridad activa y pasiva en los vehículos

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

SENSIBILIZACIÓN PARA LA CONDUCCIÓN SEGURA DE VEHÍCULOS

descripción	Fomentar y controlar la utilización de los sistemas de retención infantil en vehículos particulares
	Promover y controlar el uso adecuado del casco para motociclistas
	Promover y controlar la utilización de los cinturones de seguridad tanto en los asientos delanteros como traseros, de acuerdo con lo ordenado por la disposiciones vigentes
	Diseñar y ejecutar acciones informativas y de sensibilización sobre la importancia del uso de los elementos de seguridad
	Diseñar y ejecutar acciones informativas y de sensibilización sobre los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol, o superando los límites de velocidad permitidos o utilizando teléfonos celulares
Responsables o participantes	Secretaría de Tránsito y Transporte, Secretaría de Educación
Periodo de implementación	Un año, corto plazo
Costo estimado de implementación	**Mediano costo** ($200.000.000 - $700.000.000).

Nombre Indicador	**No. de Campañas sobre conducción segura y uso de equipos de seguridad**
Descripción del Indicador	Medición del número de campañas sobre conducción segura y buen uso de equipos de seguridad dirigidas a la población en general del Municipio
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	**Número de campañas sobre conducción segura y buen uso de equipos de seguridad**
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	3 campañas por año

6.4.8 Plan de seguridad de motociclistas

Descripción: Programa dirigido a los motociclistas, con el objetivo de incorporar de una forma segura a estos usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, elaborando diagnósticos detallados y formulando planes integrales de seguridad que involucren a todos los actores viales.

Línea de acción: Motociclistas seguros

Problemas asociados: Alto nivel de siniestralidad de motociclistas

Situación actual: Mediante las alianzas estratégicas establecidas entre la administración municipal y la Corporación Fondo de Prevención Vial, se han desarrollado campañas de sensibilización enfocadas a este tipo de actores viales. Las acciones pedagógicas, que se realizan en conjunto con la Secretaría de Movilidad y la Policía tránsito, comprenden la instalación de "Aulas Móviles", en donde se desarrollan charlas educativas y pistas de pericia y manejo con el objetivo de capacitar en lo técnico, lo mecánico, lo normativo y fortalecer las habilidades para una conducción segura de los motociclistas.

Beneficios: Reducción de la siniestralidad y de la gravedad en siniestros de tránsito en donde resulta involucrado un motociclista. Mejoramiento en la seguridad de los motociclistas.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PLAN DE SEGURIDAD DE MOTOCICLISTAS		

Ficha No.	**17**

Línea de acción:	Motociclistas seguros
Descripción	Programa dirigido a los motociclistas, con el objetivo de reincorporar de una forma segura a estos usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, elaborando diagnósticos detallados y formulando planes integrales de seguridad que involucren a todos los actores viales.
Objetivos	Incorporar la motocicleta de manera segura en la movilidad urbana
Acciones y su respectiva descripción	Elaborar un diagnóstico sobre la siniestralidad de motos, las condiciones de aprendizaje y uso de la moto, la caracterización de los motociclistas, y las causas de la siniestralidad
	Formular y poner en práctica un plan integral de seguridad para los motociclistas en cuya formulación se tenga en cuenta a todos los actores de la vía
Responsables o participantes	Secretaría de Tránsito y Transporte

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PLAN DE SEGURIDAD DE MOTOCICLISTAS		
Periodo de implementación	Un año, corto plazo	
Costo estimado de implementación	Bajo costo (≤ $200.000.000).	

Nombre Indicador	**Procesos para implementación del plan integral de Motociclistas**
Descripción del Indicador	Medición relativa de la Eficacia en el desarrollo del Plan integral de motociclistas
Unidad de Medida	**Porcentaje % de procesos implementados**
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de procesos implementados / No. total de procesos en la implementación del plan
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No existe
Meta	60% en 8 meses, 100% en un año

6.4.9 Trabajo con seguridad vial

Descripción: Programa encaminado a mejorar la seguridad vial de los trabajadores, diagnosticando la siniestralidad de tránsito en el medio laboral y determinando los riesgos y amenazas a que están expuestos los trabajadores en el desplazamiento por el sistema de movilidad durante las jornadas laborales.

Línea de acción: Seguridad vial en medios laborales.

Problemas asociados: Se desconoce la siniestralidad en el trabajo formal e informal.

Situación actual: No hay conocimiento sobre la siniestralidad en el medio laboral.

Beneficios: Generar responsabilidad empresarial en la movilidad segura de sus empleados.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
TRABAJO CON SEGURIDAD VIAL		

Ficha No.	**18**

Línea de acción:	Seguridad vial en medios laborales
Descripción	Programa encaminado a mejorar la seguridad vial de los trabajadores, diagnosticando la siniestralidad de tránsito en el medio laboral y determinando los riesgos y amenazas a que están expuestos los trabajadores en el desplazamiento por el sistema de movilidad durante las jornadas laborales.
Objetivos	Reducir los siniestros en el medio laboral
Acciones y su respectiva descripción	Diagnosticar los siniestros en el medio laboral formal e informal (en especial de los motociclistas)
	Promover los planes de seguridad vial empresariales de la Ley 1503. Especial énfasis en empresas de transporte público y escolar
Responsables o participantes	Secretaria de Gobierno, Secretaria de Tránsito y Transporte, Cámara de Comercio y Sector privado.
Periodo de implementación	Un año, corto plazo
Costo estimado de implementación	Bajo costo (≤ $200.000.000).

Nombre Indicador	Siniestralidad laboral
Descripción del Indicador	Medición de la siniestralidad laboral por cada 1000 trabajadores
Unidad de Medida	Siniestros / 1000 trabajadores
Formula y definición de variables (si aplica)	(No. de siniestros de tránsito en medios laborales /Total población laboral del municipio) x 1000
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No existe
Meta	10 por año

6.5. Programas enfocados en las estrategias sobre los vehículos

6.5.1. Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores

En este programa se incluye el desarrollo de mecanismos que incentiven la promoción y el control de la revisión de los vehículos automotores, con el fin de crear conciencia preventiva en los usuarios y establecer medidas que permitan controlar y garantizar la idoneidad en las revisiones que realizan los centros de diagnóstico automotor.

Línea de acción: Revisión técnico mecánica

Problemas asociados: Insuficiente nivel de la revisión técnico mecánica de los vehículos y falta de conciencia de la importancia del mantenimiento preventivo de los vehículos.

Situación actual: La Administración Municipal con el apoyo del Centro de Diagnóstico Automotor de Palmira (CDAP) ha desarrollado campañas promoviendo la importancia de hacer la revisión técnico mecánica a los vehículos. Actualmente se adelantan controles por parte de la Policía de Tránsito para verificar el cumplimiento de la obligación; Sin embargo la administración no realiza labores de supervisión a los centros de diagnóstico automotor, la supervisión está a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Beneficios: Crear conciencia en la ciudadanía sobre la importancia de mantener los vehículos en buenas condiciones y garantizar una buena supervisión a los centros de diagnóstico automotor, ayudará a disminuir los siniestros ocasionados por fallas mecánicas.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

PROMOCIÓN Y CONTROL DE LA REVISIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Ficha No.	**19**

Línea de acción:	Revisión técnico mecánica
Descripción	Desarrollar mecanismos que incentiven la promoción y el control de la revisión de los vehículos automotores, con el fin de crear conciencia preventiva en los usuarios y establecer medidas que permitan controlar y garantizar la idoneidad en las revisiones que realizan los centros de diagnóstico automotor.
Objetivos	Crear conciencia en los propietarios y conductores de los vehículos sobre la importancia de la revisión periódica de los vehículos por convicción, no por obligación.
	Establecer los mecanismos de coordinación interinstitucional para controlar la calidad de las revisiones realizadas por los Centros de Diagnóstico Automotor - CDA.
	Controlar el cumplimiento de la obligación de la revisión técnico-mecánica de los vehículos
	Establecer un registro sobre las fallas más frecuentes diagnosticadas en las revisiones practicadas por los CDA que sirvan de sustento a campañas de sensibilización.
	Crear conciencia en los propietarios y conductores de los vehículos sobre el mantenimiento preventivo periódico de los vehículos.
Acciones y su respectiva descripción	Realización de un diagnóstico sobre los niveles de cumplimiento de la obligación de revisar los vehículos automotores.
	Elaborar un plan y/o convenio con la Superintendencia de Puertos y Transporte para controlar los CDA
	Desarrollar mesas de trabajo para abrir espacios de coordinación con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte para la vigilancia de los Centros de Diagnóstico Automotor
	Desarrollar un plan interinstitucional para la vigilancia de la calidad e idoneidad de las revisiones técnico mecánicas.
	Diseñar e implementar acciones informativas y de sensibilización para motivar el cumplimiento de la obligación de revisar los vehículos.
	Diseñar e implementar acciones informativas y de sensibilización para motivar el

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

PROMOCIÓN Y CONTROL DE LA REVISIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES	
	mantenimiento preventivo de los vehículos, adicional a la revisión obligatoria.
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad, Centros de Diagnóstico Automotor, Dirección Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Mediano costo (mayor a 200 millones pesos y menor o igual a 700 millones de pesos)
Nombre Indicador	**Campañas de concientización a los propietarios de los vehículos**
Descripción del Indicador	Desarrollar campañas que promuevan la realización de las revisiones técnico mecánicas por parte de los propietarios como medida de mantenimiento preventivo.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Numero de campañas desarrolladas.
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	A corto plazo hacer un cubrimiento del 50% del parque automotor y en el mediano plazo logra cubrir el 100%
Nombre Indicador	**Control en el cumplimiento de la revisión técnico mecánica**
Descripción del Indicador	Implementar medidas de control donde se verifique el cumplimiento de la obligación de la revisión técnico mecánica para todos los vehículos que circulan en el municipio.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No de controles realizados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Trimestral
Línea base	No hay registros
Meta	A corto plazo hacer un cubrimiento del 30% del parque automotor y en mediano plazo logra cubrir el 60%.

6.5.2. Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos.

Este programa involucra el establecimiento de mecanismos que promuevan la no modificación de las características originales de los vehículos, pretendiendo que los usuarios conozcan los riesgos y peligros que pueden ocasionar las modificaciones a los vehículos.

Línea de acción: Modificación de las características de los vehículos

Problemas asociados: Circulación de vehículos en condiciones inseguras que ponen en peligro la vida de los distintos usuarios del sistema de movilidad urbana.

Situación actual: El municipio no adelanta ningún tipo de acción para desestimular este tipo de modificaciones en los vehículos.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
ACCIONES PARA DESESTIMULAR LA MODIFICACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS ORIGINALES DE LOS VEHÍCULOS		

Ficha No.	**20**

Línea de acción:	Modificación de las características de los vehículos
Descripción	Establecer mecanismos que promuevan la no modificación de las características originales de los vehículos, pretendiendo que los usuarios conozcan los riesgos y peligros que pueden ocasionar las modificaciones a los vehículos.
Objetivos	Divulgar el riesgo que ofrece la modificación de las características originales de los vehículos, especialmente en las motos. (Cambio de manubrio por más pequeños y eliminación de los espejos).
	Controlar la circulación de vehículos con modificaciones peligrosas al diseño original
Acciones y su respectiva descripción	Elaborar un diagnóstico sobre los cambios en las características originales de los vehículos, especialmente de las motocicletas que pueden afectar el funcionamiento seguro del automotor.
	Diseñar y ejecutar acciones informativas sobre el riesgo y los peligros de conducir vehículos que han sufrido modificaciones en sus sistemas originales.
	Diseñar y ejecutar operativos para el control de los vehículos con modificaciones

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

ACCIONES PARA DESESTIMULAR LA MODIFICACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS ORIGINALES DE LOS VEHÍCULOS	
Responsables o participantes	peligrosas para la integridad del conductor
	Secretaría de Movilidad, Dirección Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Acciones informativas**
Descripción del Indicador	Desarrollar campañas donde se expongan los riesgos y peligros de conducir o hacer uso de vehículos que han sufrido algún tipo de modificación en sus características originales.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Número de campañas desarrolladas
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	En el corto plazo llevar estas campañas al 50% de la población del Municipio y en el mediano plazo lograr un cubrimiento del 100%.

6.5.3. Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva

Este programa comprende la realización de campañas informativas que promuevan la adquisición por parte de los usuarios, de vehículos que cuenten con todo el equipamiento de seguridad.

Línea de acción: Equipamiento de seguridad en los vehículos.

Problema asociado: Escaso conocimiento de la ciudadanía sobre las ventajas del uso de los elementos de seguridad activa y pasiva.

Situación actual: La administración Municipal no ha adelantado campañas de sensibilización sobre la importancia en la utilización de estándares de seguridad activa y pasiva para los vehículos.

Beneficios: Sensibilizar a los usuarios sobre la necesidad de adquirir vehículos que cumplan con todas las especificaciones de seguridad, causará un aumento en la seguridad de los ocupantes de los vehículos en la eventualidad de presentarse un siniestro de tránsito.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
ELECCIÓN DE LOS VEHÍCULOS CON EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA DE LOS VEHÍCULOS		

Ficha No.	**21**

Línea de acción:	Equipamiento de seguridad en los vehículos
Descripción	Realizar campañas informativas que promuevan la adquisición por parte de los usuarios, de vehículos que cuenten con todo el equipamiento de seguridad
Objetivos	Conocer y divulgar las ventajas del uso de equipamientos de seguridad activa y pasiva en los vehículos.
Acciones y su respectiva descripción	Diseñar material informativo para guiar a los compradores de vehículos nuevos, para que elijan vehículos con equipamiento de seguridad pasiva y activa.
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad, Asociaciones de Usuarios, Concesionarios de Vehículos.
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)

Nombre Indicador	No de boletines o documentos informativos distribuidos en temas de seguridad vial
Descripción del Indicador	Medición del número de boletines o documentos informativos distribuidos como difusión, divulgación para la seguridad vial
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Número de boletines distribuidos
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Bianual
Línea base	No hay registros
Meta	A corto plazo hacer un cubrimiento del 5% de la población del Municipio y en el mediano plazo logra cubrir el 10% de la población del Municipio.

6.5.4. Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos

El programa incluye el desarrollo de mecanismos de control y de campañas informativas que promuevan el uso de los cinturones de seguridad por parte de los usuarios de vehículos automotores.

Línea de acción: Equipamiento de seguridad en los vehículos.

Problemas asociados: Operación de vehículos sin los cinturones de seguridad.

Situación actual: Para diciembre de 2012, la Cámara de Comercio y la Fundación Progresamos diseñó una campaña para los medios de comunicación llamada "No hagas parte de las Cifras". Esta campaña se realizó en conjunto con la Secretaría de Movilidad y el Centro de Diagnóstico Automotor de Palmira CDAP. Esta campaña tuvo como objetivo principal promover una cultura ciudadana enfocada en la seguridad vial de conductores de vehículos y peatones a partir de la prevención de comportamientos de riesgo en la vía; una de las temáticas que se desarrolló fue el uso adecuado de las medidas de protección (el cinturón y el casco de seguridad). Para la campaña se diseñaron volantes dirigidos a la ciudadanía sobre situaciones y comportamientos de los actores de la vía que generan lesiones y muertes en siniestros de tránsito, sustentadas en información estadística del Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana para el municipio, también se diseñaron pasacalles que fueron ubicados en algunos sectores de la ciudad.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
CONTROL DE LA INSTALACIÓN, PORTE Y FUNCIONAMIENTO DE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS		

Ficha No.	**22**

Línea de acción:	Equipamiento de seguridad en los vehículos
Descripción	Desarrollar mecanismos de control y campañas informativas que promuevan el uso de los cinturones de seguridad por parte de los usuarios de vehículos automotores.
Objetivos	Controlar que los vehículos cuenten con el cinturón de seguridad tanto en los asientos delanteros como traseros de acuerdo con las normas vigentes.
Acciones y su respectiva descripción	Desarrollo de acciones informativas sobre la obligación que los vehículos dispongan del sistema de cinturones de seguridad.
	Elaboración de un plan de control para exigir que los vehículos dispongan de los cinturones de seguridad tanto en las sillas delanteras como traseras, de acuerdo con lo ordenado por las normas vigentes en la materia.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

CONTROL DE LA INSTALACIÓN, PORTE Y FUNCIONAMIENTO DE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS	
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad, Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara de Comercio de Palmira, Dirección Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Controlar la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos**
Descripción del Indicador	Implementar medidas de control donde se verifique la utilización y el funcionamiento de los cinturones de seguridad tanto en las sillas delanteras como traseras de los vehículos.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No de controles realizados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Trimestral
Línea base	No hay registros
Meta	A corto plazo hacer un cubrimiento del 15% del parque automotor en operación y en el mediano plazo logra cubrir el 25%.

6.5.5. Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil

El programa implica el desarrollo de mecanismos de tipo jurídico y normativo, que logren la obligatoriedad en el uso de los sistemas de retención infantil.

Línea de acción: Equipamiento de seguridad en los vehículos.

Problema asociado: Baja utilización de los elementos de retención infantil.

Situación actual: La administración municipal no ha desarrollado estudios sobre el uso de dispositivos de retención infantil en los vehículos que operan en la ciudad, actualmente no se cumple con la obligatoriedad en el uso de estos elementos.

Beneficios: El hacer uso de este tipo de dispositivos ayuda a disminuir los riesgos a los que está expuesto un infante como pasajero y ocupante de un vehículo al hacer uso del sistema de movilidad, Contribuyendo a disminuir los traumas que se pueden ocasionar al presentarse un siniestro de tránsito.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
USO OBLIGATORIO DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL		

Ficha No.	**23**

Línea de acción:	Equipamiento de seguridad en los vehículos
Descripción	Desarrollar mecanismos de tipo jurídico y normativo, que logren la obligatoriedad en el uso de los sistemas de retención infantil
Objetivos	Controlar el uso dispositivos de retención infantil en vehículos particulares y de transporte escolar.
Acciones y su respectiva descripción	Realizar un análisis jurídico sobre la legislación nacional o local existente sobre la obligación del uso de sistemas de retención infantil en vehículos de servicio particular y público (transporte especial de escolares).
	Analizar los distintos sistemas de seguridad pasiva de protección del transporte de niños
	Estudiar la viabilidad de la expedición de una norma local sobre el uso obligatorio de los sistemas de retención infantil
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad, Dirección de Tránsito y Transporte

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

USO OBLIGATORIO DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL	
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Mecanismos jurídicos y normativos**
Descripción del Indicador	Desarrollar mecanismos de tipo jurídico y normativo que permitan implementar el uso obligatorio de los dispositivos de retención infantil en los vehículos.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No de mecanismos implementados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No existe
Meta	En el corto plazo desarrollar el 100% de los mecanismos jurídicos y normativos

Nombre Indicador	**Controlar el uso de sistemas de retención infantil en los vehículos**
Descripción del Indicador	Implementar medidas de control sobre el uso de los dispositivos de retención infantil en los vehículos de servicio público , particular y escolar
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No de controles realizados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Trimestral
Línea base	No existe
Meta	En el corto plazo implementar las medidas de control en un 50%

6.5.6. Plan de chatarrización de vehículos obsoletos

El programa incluye el establecimiento mecanismos legales que reglamenten la chatarrización de los vehículos obsoletos e incluyan programas de socialización y participación comunitaria.

Línea de acción: Chatarrización de vehículos.

Problema asociado: Circulación de vehículos obsoletos, en pésimas condiciones técnico-mecánicas.

Situación actual: Hasta la fecha no existen mecanismos que promuevan sacar de circulación y desarrollar planes de chatarrización a los vehículos obsoletos.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
PLAN DE CHATARRIZACION DE VEHÍCULOS OBSOLETOS		

Ficha No.	**24**

Línea de acción:	Chatarrización de vehículos
Descripción	Establecer mecanismos legales que reglamenten la chatarrización de los vehículos obsoletos e incluyan programas de socialización y participación comunitaria
Objetivos	Reglamentar y realizar la chatarrización de vehículos obsoletos y controlar que efectivamente se realice la desintegración del automotor.
Acciones y su respectiva descripción	Realizar un estudio legal sobre las facultades de las autoridades municipales para reglamentar la chatarrización de vehículos que ofrezcan peligro sobre la vida e integridad física de los usuarios, por sus condiciones de obsolescencia.
	Realizar un programa de participación comunitaria para la socialización de las medidas de chatarrización.
	Elaborar un plan de chatarrización concertado
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad, Gremio Transportador, Empresas de transporte público colectivo e individual.
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Mediano costo (mayor a 200 millones de pesos y menor o igual a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	Estudios relacionados con planes de chatarrización
Descripción del Indicador	Realizar estudios donde se determine la viabilidad de desarrollar planes de chatarrización en el municipio.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No de estudios realizados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Bianual
Línea base	No existe
Meta	En el corto plazo realizar el 100% del proceso

6.5.7. Vehículos de transporte público seguros

El programa comprende la elaboración de un estudio de diagnóstico que caracterice las condiciones actuales del parque vehicular de transporte público, con el objetivo de verificar sus condiciones técnico-mecánicas y de seguridad.

Línea de acción: Vehículos de transporte público.

Problemas asociados: Se desconoce la edad y estado del parque automotor que presta el servicio de transporte público.

Situación actual: La administración municipal no ha desarrollado estudios que permitan el desarrollo de un diagnóstico de la caracterización del parque de transporte público que actualmente opera en el municipio.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO SEGUROS		

Ficha No.	**25**

Línea de acción:	Vehículos de transporte público
Descripción	Establecer mecanismos para lograr elaborar un diagnóstico de la caracterización del parque vehicular de transporte público que actualmente opera en el municipio, determinando sus condiciones técnico-mecánicas y el cumplimiento de los requerimientos de seguridad.
Objetivos	Controlar la seguridad del parque automotor de transporte público
Acciones y su respectiva descripción	Realizar un diagnóstico de la caracterización del parque de transporte público, analizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc. Promover el uso de dispositivos tecnológicos que propendan por la seguridad vial de sus conductores y pasajeros
	Elaborar un programa para modernizar el parque automotor, procurando éste cuente con los sistemas de seguridad requeridos.
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad, Empresas de transporte público colectivo e individual.
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO SEGUROS		
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)	

Nombre Indicador	**Diagnóstico del parque vehicular de transporte público**
Descripción del Indicador	Realizar un diagnóstico del estado y las condiciones de seguridad que tienen actualmente los vehículos de transporte público que operan en el municipio.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No de vehículos diagnosticados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	En el corto plazo diagnosticar el 50% de los vehículos que operan en el municipio. En el mediano plazo hacer un diagnóstico al 100% de los vehículos.

6.5.8. Vehículos de transporte escolar seguros

El programa comprende la elaboración de un estudio de diagnóstico que caracterice las condiciones actuales del parque vehicular de transporte escolar, con el objetivo de verificar sus condiciones técnico-mecánicas y de seguridad.

Línea de acción: Vehículos de transporte escolar.

Problemas asociados: Se desconoce la edad y estado del parque automotor que presta transporte escolar.

Situación actual: La administración municipal no ha desarrollado estudios que permitan hacer un diagnóstico que determine si los vehículos de transporte escolar cumplen con todas las condiciones de seguridad.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR SEGUROS		

Ficha No.	**26**

Línea de acción:	Vehículos de transporte escolar
Descripción	Establecer mecanismos para lograr elaborar un diagnóstico de la caracterización del parque vehicular de transporte escolar que actualmente opera en el municipio, determinando sus condiciones técnico-mecánicas, edad y el cumplimiento de los requerimientos de seguridad.
Objetivos	Controlar la seguridad del parque automotor de transporte escolar
Acciones y su respectiva descripción	Realizar un diagnóstico de la caracterización del parque de transporte escolar, analizando: edad del parque, revisión técnico-mecánica, sistemas de control pasivos y activos, dispositivos de seguridad, etc.
	Elaborar un programa para modernizar el parque, procurando que éste cuente con los sistemas de seguridad requeridos
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad, Empresas de transporte escolar.
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR SEGUROS	
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Diagnóstico del parque vehicular de transporte escolar**
Descripción del Indicador	Realizar un diagnóstico del estado y las condiciones de seguridad que tienen actualmente los vehículos de transporte escolar que operan en el municipio.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de vehículos diagnosticados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	En el mediano plazo diagnosticar el 100% de los vehículos de transporte escolar que operan en el municipio.

6.6. Programas enfocados en las estrategias sobre la infraestructura

6.6.1. Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura

El programa incluye el establecimiento de mecanismos que permitan desarrollar una adecuada planeación, diseño y construcción de la infraestructura vial, con el cumplimiento de estándares y especificaciones técnicas que proporcionen seguridad vial a todos los usuarios del sistema de movilidad.

Línea de acción: Planeación, diseño y construcción de proyectos viales

Problemas asociados: Diseño y construcción de redes viales inseguras con riesgo de siniestros para los usuarios.

Situación actual: La administración municipal adelanta labores tendientes a la ejecución de los estudios del Plan Maestro de Movilidad y del sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo para el municipio. Es de resaltar la importancia de validar y armonizar la información relacionada en el plan "Palmira, hacia un sistema de Movilidad Seguro y Sostenible", en el desarrollo de los estudios mencionados, involucrando los principios básicos y demás aspectos desarrollados en el presente documento.

Beneficios: Incluir los principios de la seguridad vial en la planeación de proyectos de la red vial y en la planeación estratégica del sistema de transporte público colectivo, ayudará a mejorar las condiciones integrales de movilidad segura del municipio.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
ELEMENTOS PARA LA PLANEACIÓN, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA		

Ficha No.	**27**

Línea de acción:	Planeación, diseño y construcción de proyectos viales
Descripción	Establecer mecanismos que permitan desarrollar una adecuada planeación, diseño y construcción, donde se involucren los principios de la seguridad vial, se integren los diferentes sistemas de transporte público, se dé prioridad a la movilidad de los usuarios vulnerables y se establezca una adecuada jerarquización vial.
Objetivos	Velar por la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura, con el cumplimiento de los estándares y especificaciones técnicas que proporcione seguridad vial a todos los usuarios potenciales.
Acciones y su respectiva	Revisión de la planeación, diseño y construcción de la infraestructura vial para verificar que todos los elementos de diseño contemplen los principios de seguridad

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

ELEMENTOS PARA LA PLANEACIÓN, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA	
descripción	vial.
	Incluir en los procesos de planeación y diseño de proyectos viales y desarrollos dotacionales, los procedimientos para verificar la interacción segura de todos los usuarios potenciales del proyecto.
	Estructurar un sistema que integre los subsistemas de transporte público actuales (Sistema Estratégico de Transporte Público), con las condiciones técnicas que garanticen la construcción de infraestructura y equipamientos para la operación segura del transporte público: Áreas de espera y de abordaje para los pasajeros, sistemas de información al usuario, integración de rutas, malla vial en buen estado, entre otros
	Desarrollar procesos tendientes a favorecer y recuperar el espacio público, la peatonalización y la circulación de ciclo-usuarios en algunos corredores y sectores céntricos de la ciudad.
	Establecer una jerarquización vial que ofrezca seguridad a los usuarios vulnerables y la prioridad para los peatones generando el uso seguro del sistema de movilidad.
Responsables o participantes	Alcaldía Municipal, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Planeación, Secretaría de Infraestructura.
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Mediano costo (mayor a 200 millones de pesos y menor o igual a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	**N° de fases de proyectos auditados**
Descripción del Indicador	Medición del número de fases (planeación, diseño, construcción y operación) auditadas
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	N° de fases de proyecto de infraestructura auditados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No existe
Meta	La meta a corto plazo es medir el 5% de los proyectos en todas las fases y a mediano plazo, lograr medir el 50% de los proyectos en todas las fases.

Nombre Indicador	Procesos en las fases de operación y diseño
Descripción del Indicador	Procesos desarrollados de planeación y diseño de proyectos viales y desarrollos dotacionales para la interacción segura de los usuarios
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	N° de procesos desarrollados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	La meta a corto plazo es lograr el 100% del desarrollo de los procesos

Nombre Indicador	Jerarquizar la red vial
Descripción del Indicador	Jerarquización de la red vial donde la prioridad sea para los peatones y los usuarios vulnerables
Unidad de Medida	Global
Formula y definición de variables (si aplica)	Jerarquización vial definida
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	En el corto plazo jerarquizar el 100% de la red vial

6.6.2. Las Auditorias de Seguridad Vial como una práctica obligatoria

Establecer los mecanismos necesarios, que permitan implementar las auditorias de seguridad vial de manera obligatoria en los proyectos de infraestructura, en las etapas de diseño, construcción y operación, con el fin que todos los proyectos cumplan con los aspectos relacionados con la seguridad vial.

Línea de acción: Planeación, diseño y construcción de proyectos viales

Problemas asociados: Diseño y construcción de redes viales inseguras con riesgo de siniestros para los usuarios.

Situación actual: Hasta el momento las auditorias de seguridad vial no se implementan como una práctica obligatoria en los proyectos de infraestructura.

Beneficios: Implementar las auditorias de seguridad vial de forma obligatoria en las etapas de diseño, construcción y operación de los proyectos, contribuirá a detectar los posibles riesgos de ocurrencia de siniestros de tránsito y del comportamiento del proyecto desde la perspectiva de la seguridad vial.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
LAS AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL COMO UNA PRACTICA OBLIGATORIA		

Ficha No.	**28**

Línea de acción:	Planeación, diseño y construcción de proyectos viales
Descripción	Establecer los mecanismos necesarios, que permitan implementar las auditorias de seguridad vial de manera obligatoria en los proyectos de infraestructura, en las etapas de diseño, construcción y operación, con el objetivo de utilizar métodos y protocolos sistemáticos y rigurosos con fines eminentemente preventivos, que permiten verificar el cumplimiento de todos los aspectos involucrados en la seguridad de las vías.
Objetivos	Implementar las Auditorias en Seguridad Vial en las fases de diseño y construcción de proyectos viales para verificar el cumplimiento de todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.
Acciones y su respectiva	Expedir los actos administrativos necesarios para hacer que las ASV tengan carácter obligatorio en proyectos nuevos en todas sus etapas: planeación, diseño,

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

LAS AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL COMO UNA PRACTICA OBLIGATORIA	
descripción	construcción y operación.
	Elaborar o adoptar una guía para la realización de las Auditorías de Seguridad Vial.
	Diseñar procesos para que se incorporen los técnicos del municipio en la realización de las ASV, como un mecanismo de transferencia de conocimiento.
Responsables o participantes	Secretaría de Planeación, Secretaría de Infraestructura
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)
Costo estimado de implementación	Mediano costo (mayor a 200 millones de pesos y menor o igual a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	Actos administrativos
Descripción del Indicador	Actos administrativos expedidos para que las ASV tengan carácter obligatorio
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No actos administrativos expedidos
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No existe
Meta	A corto plazo lograr el 100% de la expedición de los actos administrativos

Nombre Indicador	Guía para la realización de las ASV
Descripción del Indicador	Guía elaborada y adoptada para la realización de las ASV
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Guía elaborada y adoptada
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual

Línea base	No existe
Meta	A corto plazo el 100% de la guía elaborada y adoptada

Nombre Indicador	**Proceso diseñado en ASV**
Descripción del Indicador	Proceso diseñado para la realización de las ASV como un mecanismo de transferencia de conocimiento
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Proceso diseñado
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No existe
Meta	A corto plazo el 100% de la Guía elaborada y adoptada

6.6.3. La seguridad vial como requisito en los proyectos viales

Establecer mecanismos que permitan incluir la seguridad vial de forma integral como requisito en los proyectos viales, incluyendo este componente desde los términos de referencia.

Línea de acción: Planeación, diseño y construcción de proyectos viales

Problemas asociados: Diseño y construcción de redes viales inseguras con riesgo de siniestros para los usuarios.

Situación actual: No se han establecido los mecanismos que permitan incluir de carácter obligatorio el componente de la seguridad vial en los términos de referencia de los proyectos de infraestructura vial.

Beneficios: Incluir el componente de seguridad vial en los términos de referencia de los proyectos, garantizará que en las etapas de planeación, construcción y operación se minimicen los riesgos y se enciendan alarmas entorno al diseño geométrico, la operación y vulnerabilidad de los usuarios de los proyectos de infraestructura vial. En proyectos en fase de diseños minimiza la necesidad de ejecutar medidas correctivas después de la construcción.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
LA SEGURIDAD VIAL COMO REQUISITO EN LOS PROYECTOS VIALES		

Ficha No.	**29**

Línea de acción:	Planeación, diseño y construcción de proyectos viales
Descripción	Establecer mecanismos que permitan incluir la seguridad vial de forma integral como requisito en los proyectos viales, incluyendo este componente desde los términos de referencia.
Objetivos	Incluir los conceptos de seguridad vial en las especificaciones técnicas para la contratación de las consultorías de diseño de proyectos viales, de tal manera que el resultado ofrezca un diseño seguro para los usuarios.
	Convertir los elementos de control y seguridad vial, especialmente para peatones y ciclistas como requerimiento mínimo para la puesta en servicio de un proyecto vial.
Acciones y su respectiva descripción	Expedir los actos administrativos necesarios para incluir los conceptos y principios de seguridad vial en los TDR para la contratación de los estudios de planeación, diseño, construcción de proyectos viales.
	Establecer los procedimientos para verificar que el proyecto corresponde a una la solución integral desde el punto de vista de seguridad vial y movilidad. En caso de desarrollo por etapas, debe considerarse primero la infraestructura dedicada a la seguridad vial de los usuarios vulnerables.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

LA SEGURIDAD VIAL COMO REQUISITO EN LOS PROYECTOS VIALES	
Responsables o participantes	Planeación Municipal, Secretaría de Infraestructura
Periodo de implementación	Corto plazo (menor o igual a 1 año)
Costo estimado de implementación	Bajo costo (menor o igual a 200 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Seguridad vial en el anexo técnico de los pliegos de condiciones o términos de referencia**
Descripción del Indicador	Anexo técnico de los pliegos de condiciones o términos de referencia incluidos en un capítulo de seguridad vial con conceptos, alcance y logros esperados que se deben tener en cuenta en el diseño y construcción de proyectos viales.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Anexo técnico de los pliegos de condiciones o términos de referencia incluido el capítulo de seguridad vial
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	A corto plazo lograr que el componente de seguridad vial se incluya en el 100% de los términos de referencia

6.6.4. Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación

Establecimiento de mecanismos que permitan la realización de diagnósticos, evaluaciones e inspecciones de seguridad vial a la infraestructura vial existente. El programa incluye la implementación de las acciones o mejoras de los tratamientos que resulten de las recomendaciones de los hallazgos o riesgos identificados.

Línea de acción: Operación de la red vial

Problemas asociados: Operación insegura de la red vial con riesgo para los usuarios.

Situación actual: Mediante el procesamiento de datos el Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana anualmente reporta los cruces de mayor siniestralidad en la ciudad (intersecciones de la Calle 42 con carreras 35 y 28, y la intersección de la carrera 28 con calle 47), análisis que se enfoca en el desarrollo de las estadísticas para cada uno de los cruces identificados como críticos: día y hora de ocurrencia, tipo de vehículo involucrado, gravedad del siniestro (víctimas fatales, lesiones, solo daños) y tipo de siniestro (choque-vehículo, volcamiento, atropello). Mediante el trabajo de Tesis "*Factores de riesgo relacionados con la infraestructura en los puntos de mayor siniestralidad en Palmira*", el estudiante Jonathan Rodríguez Villota, de la Universidad Javeriana, realizará actividades enfocadas en identificar las causas de la siniestralidad de los puntos críticos de la malla vial de Palmira, evaluando los factores de riesgo asociados a la problemática. A la fecha no se tienen resultados ni conclusiones de dicha investigación.

Beneficios: Al diagnosticar y priorizar las acciones correctivas sobre la red vial, se logrará disminuir la siniestralidad en los corredores o puntos críticos de la red vial.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL **MUNICIPIO DE PALMIRA**	

DIAGNOSTICO Y PRIORIZACIÓN DE LAS ACCIONES CORRECTIVAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN OPERACIÓN

Ficha No.	**30**

Línea de acción:	Operación de la red vial
Descripción	Establecer mecanismos que permitan hacer diagnósticos y evaluaciones a la infraestructura vial existente y posteriormente realizar adecuaciones y mejoras que contribuyan a mejorar la seguridad vial y la movilidad de la ciudad.
Objetivos	Realizar ajustes y mejoras a la infraestructura, ya sea por deficiencias en los diseños implementados en proyectos recientes o por otro tipo de circunstancias que haya deteriorado la seguridad del sistema vial en operación.
Acciones y su respectiva descripción	Realizar un diagnóstico sobre el estado actual de la red vial de la ciudad y establecer las condiciones de operación que afectan la seguridad vial, a partir de los registros y análisis de la siniestralidad vial.
	Realizar un diagnóstico de diseño operacional a la glorieta Versalles, que reestructure la interacción entre los actores viales, priorizando la seguridad de los actores más vulnerables y favoreciendo la movilidad sostenible
	Realizar un diagnóstico del estado actual de los separadores entre calzadas, para reconstruirlos, evaluar la conveniencia de las aberturas o efectuar el mantenimiento correspondiente
	Realizar las evaluaciones pertinentes en zonas que requieran de manera prioritaria la instalación o mantenimiento de iluminación
	Desarrollar un programa de tratamiento de puntos críticos de siniestralidad
	Realizar Inspecciones de Seguridad Vial en los sitios de concentración de siniestros, especialmente los cruces identificados como críticos: carrera 28 con calle 42, carrera 35 con calle 42 y carrera 28 con calle 47.
	Diseñar y operar un sistema de monitoreo, control y seguimiento a las intervenciones sobre los puntos críticos de siniestralidad vial y tomar las medidas que aseguren el cumplimiento del programa de intervención.
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad Secretaría de Planeación Secretaría de Infraestructura Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
DIAGNOSTICO Y PRIORIZACIÓN DE LAS ACCIONES CORRECTIVAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN OPERACIÓN		
Costo estimado de implementación	Mediano costo (mayor a 200 millones de pesos y menor o igual a 700 millones de pesos)	

Nombre Indicador	**Red vial diagnosticada sobre las condiciones de operación**
Descripción del Indicador	Red vial diagnosticada para el establecimiento de las condiciones de operación que afectan la seguridad vial
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Red vial diagnosticada
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Mensual
Línea base	No hay registros
Meta	A corto plazo hacer un diagnóstico del 10% de la red vial y a mediano plazo lograr un diagnóstico del 50% de la red vial.
Nombre Indicador	**Identificación y tratamiento de puntos críticos**
Descripción del Indicador	Identificación y tratamiento de puntos críticos de siniestralidad.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Puntos críticos identificados y tratados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Mensual
Línea base	Puntos críticos tratados: 0
Meta	Lograr la identificación y tratamiento del 50% de los puntos críticos en el corto plazo y del 100% en el mediano plazo
Nombre Indicador	**Diseño y operación del sistema de monitoreo, control y seguimiento de las intervenciones sobre puntos críticos**
Descripción del Indicador	Diseño y operación de un sistema de monitoreo, control y seguimiento a las intervenciones sobre los puntos críticos de siniestralidad vial y asegurar el cumplimiento del programa de intervención.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Diseño y operación de un sistema de monitoreo, control y seguimiento a las intervenciones sobre los puntos críticos de siniestralidad
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral

Línea base	No existe
Meta	A mediano plazo lograr la implementación del sistema de monitoreo

6.6.5. Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida

Definir e implementar medidas que permitan el tránsito seguro de peatones y personas de movilidad reducida, teniendo en cuenta que este tipo de usuarios deben tener la prioridad más alta dentro en el sistema de movilidad. En este programa se les brindará a estos usuarios las facilidades necesarias para darle prioridad en las intersecciones y continuidad en su trayectoria.

Línea de acción: Tránsito de peatones.

Problemas asociados: Bajo o inexistente protección para los peatones.

Situación actual: La mayoría de los viajes peatonales se hacen en la zona centro del municipio y en su área de influencia inmediata, a pesar de las precarias condiciones físicas y de ocupación de espacio público, ya sea por la alta concentración de ventas ambulantes o por el estacionamiento prohibido de vehículos y motocicletas en este sector de la ciudad. De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial, desarrollado con anterioridad al Plan Vial y de Transporte, existe la necesidad de peatonalizar y semi-peatonalizar algunas de las vías al interior del centro de la ciudad.

Beneficios: Al dotar la red vial de una infraestructura segura para los peatones y las personas con movilidad reducida, se segregarán y protegerán los movimientos de este tipo de usuarios en el sistema de movilidad urbana.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA PEATONES Y PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA		

Ficha No.	**31**

Línea de acción:	Tránsito de peatones
Descripción	Con el desarrollo de este programa se les brindará a los peatones y a las personas de movilidad reducida las facilidades necesarias para darle prioridad en las intersecciones y continuidad en su trayectoria.
Objetivos	Realizar estudios que permitan diagnosticar la red vial peatonal e identifiquen las prioridades y alternativas de tratamiento, en busca de la movilidad segura y

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
INFRAESTRUCTURA SEGURA PARA PEATONES Y PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA		
	cómoda de los peatones	
	Redirigir el tránsito peatonal en las inmediaciones de los puentes peatonales existentes evitando el cruce de las calzadas a nivel, con el fin que los peatones no eludan el paso por los puentes.	
	Intervenir los pasos peatonales a nivel, con el fin que la prioridad la tengan los actores vulnerables tales como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, niños y adultos mayores.	
Acciones y su respectiva descripción	Generar redes peatonales que conecten y permitan la movilidad segura del peatón, con continuidad en el espacio público, pasos seguros, con semáforos peatonales (con ciclos que permitan a usuarios con movilidad reducida cruzar de manera segura) y anchos de andes suficientes para el tránsito de los peatones.	
	Revisar e implementar medidas inmediatas que desestimulen el paso a nivel por sitios no seguros, desarrollando medidas que conduzcan al peatón hacia los puentes peatonales y mejoren las condiciones de los pasos peatonales a nivel, en operación.	
	Adoptar soluciones orientadas a brindar seguridad al peatón, en especial a las personas con movilidad reducida	
	Desarrollo del espacio público en función de la demanda peatonal con niveles de servicio apropiados y condiciones para personas con movilidad reducida	
Responsables o participantes	Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Movilidad, Instituto Nacional de Vías (INVIAS)	
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)	
Costo estimado de implementación	Alto costo (mayor a 700 millones de pesos)	

Nombre Indicador	**Redes peatonales que conecten y permitan la movilidad segura de los peatones**
Descripción del Indicador	Implementar Redes peatonales que permitan una conexión y una movilidad segura a los peatones.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Número de redes peatonales seguras
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay información disponible

Meta	En el corto plazo implementar un 5% de redes peatonales seguras. En el mediano plazo implementar un 20% de redes peatonales seguras.

Nombre Indicador	**Implementación de espacio público peatonal**
Descripción del Indicador	Espacio público implementado especialmente para personas con movilidad reducida en función de la demanda y niveles de servicio apropiados
Unidad de Medida	m2
Formula y definición de variables (si aplica)	Cantidad de m2 construidos - espacio público peatonal
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	En el corto plazo incrementar un 5% del espacio público y en el mediano plazo lograr incrementar un 15% del espacio público.

6.6.6. Movilidad para los ciclistas

Este programa tiene por objeto desarrollar acciones que mejoren las condiciones de circulación de los ciclistas. Implementar medidas encaminadas a mejorar y hacer segura la movilidad de este tipo de usuarios dentro del sistema, con el fin de promover el uso de este modo de transporte.

Línea de acción: Tránsito de ciclistas.

Problemas asociados: Bajo o inexistente protección para los ciclistas.

Situación actual: La red vial no cuenta con infraestructura adecuada que segregue y proteja a este tipo de actor vial. El Plan Vial y de Transporte (Acuerdo 034 de 2.009) concreta en su Artículo 46 la necesidad de conformar un Programa de Ciclo-rutas urbanas en la ciudad.

Beneficios: Al dotar el sistema con una infraestructura que segregue y proteja a los ciclistas, se lograrán disminuir los siniestros de tránsito en donde se ve involucrado este tipo de actor vial, lo cual contribuirá a mejorar la seguridad vial para todos los usuarios del sistema.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
MOVILIDAD PARA LOS CICLISTAS		

Ficha No.	**32**

Línea de acción:	Tránsito de ciclistas
Descripción	Implementar medidas encaminadas a mejorar y hacer segura la movilidad de este tipo de usuarios dentro del sistema, con el fin de promover el uso de este modo de transporte.
Objetivos	Promover la utilización de la bicicleta como modo de transporte, por medio de infraestructura que segregue y proteja a este tipo de usuario vulnerable.
	Desarrollar acciones encaminadas a reglamentar las velocidades en los corredores de la red vial arterial
	Desarrollar acciones encaminadas a reglamentar las velocidades en los corredores de la red vial arterial
Acciones y su respectiva descripción	Estudios, diseños e implementación de redes seguras para ciclistas en función de la proyección de las demanda de bicicletas con niveles de servicio apropiados y que estén en armonía con las zonas de tránsito del peatón, los vehículos y de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad.
Responsables o participantes	Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Movilidad
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Alto costo (mayor a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Kilómetros de red de ciclo rutas**
Descripción del Indicador	Estudios, diseños e implementación de la red de ciclo rutas en función de la proyección de las demanda de bicicletas con niveles de servicio apropiados y que estén en armonía con las zonas de tránsito del peatón y de los vehículos.
Unidad de Medida	Kilómetros lineales
Formula y definición de variables (si aplica)	Cantidad de Kilómetros lineales de ciclo rutas implementados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	En el corto plazo lograr implementar 5 Kilómetros lineales de ciclo-rutas. En el mediano plazo lograr implementar 10 Kilómetros de ciclo-ruta.

6.6.7. Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular

Con el desarrollo de este programa se pretende implementar medidas técnicas que permitan controlar la velocidad de los vehículos que operan en el sistema de movilidad de la ciudad.

Línea de acción: Control de la velocidad.

Problemas asociados: Sectores viales afectados por la circulación de vehículos a velocidades no apropiadas.

Situación actual: No se han realizado adecuaciones a la infraestructura que contribuyan a controlar la velocidad de los vehículos.

Beneficios: Implementar medidas de pacificación del tránsito, ayudará a reducir el número y la gravedad de los siniestros de tránsito entre los diferentes actores de la movilidad urbana, mejorando el entorno del medio ambiente local de las personas que viven, trabajan o visitan la zona de intervención; situación que se presenta por la disminución del flujo del tránsito y desde luego por la reducción de la velocidad vehicular.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
ADAPTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA CONTROLA LA VELOCIDAD VEHICULAR		

Ficha No.	**33**

Línea de acción:	Control de la velocidad
Descripción	Implementar medidas técnicas de pacificación del tránsito que permitan controlar la velocidad de los vehículos que usan el sistema de movilidad.
Objetivos	Desarrollar acciones encaminadas a reglamentar las velocidades en los corredores de la red vial arterial.
	Desarrollar acciones encaminadas a la pacificación del tránsito, mediante la adopción de técnicas aplicables a las circunstancias particulares de cada sitio.
Acciones y su respectiva descripción	Adoptar los criterios técnicos para reglamentar la velocidad en el sistema de velocidad.
	Implementar medidas de pacificación del tránsito en los sitios donde los peatones y ciclistas se encuentran en riesgo por la circulación de vehículos a velocidades inapropiadas y con conflictos vehiculares peligrosos.
Responsables o participantes	Secretaría de Infraestructura, Planeación Municipal y Secretaría de Movilidad

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

ADAPTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA CONTROLA LA VELOCIDAD VEHICULAR	
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Alto costo (mayor a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Técnica de Tránsito Calmado implementadas**
Descripción del Indicador	Desarrollar medidas que permitan lograr la pacificación del tránsito en sitios que presenten altos índices de siniestralidad.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Número de medidas implementadas
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay información disponible
Meta	En el corto plazo implementar medidas de pacificación en 20 sitios de alta siniestralidad y en el mediano plazo implementar medidas de pacificación en 50 sitios de alta siniestralidad

6.6.8. Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad

Establecer mecanismos que permitan hacer un diagnóstico del sistema de señalización vial del municipio, con el fin de implementar medidas encaminadas a mejorar y mantener el sistema.

Línea de acción: Señalización y dispositivos de control de tránsito.

Problemas asociados: Deficiencias en la señalización y en los dispositivos de control de tránsito de la red vial.

Situación actual: La Secretaria de movilidad es la entidad encargada del mantenimiento del sistema de señalización vial del Municipio. De acuerdo al diagnóstico realizado por medio de las inspecciones viales, se detectaron deficiencias en el mantenimiento de la señalización vertical y horizontal de la ciudad. Sin embargo se han realizado labores de demarcación, que han tenido un impacto positivo. Se recomienda establecer esquemas para verificación del mantenimiento y limpieza de la señalización horizontal y vertical, con el objetivo de mantener, en todo momento, todas las señales visibles y legibles. **Beneficios:** La señalización horizontal o la demarcación del pavimento y la señalización horizontal, son medidas de bajo costo, que disminuyen la probabilidad y severidad de los siniestros, ya que proveen una guía visual del trazado

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
AMPLIACIÓN Y RECUPERACIÓN DEL SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN VIAL DE LA CIUDAD		
	Ficha No.	**34**

Línea de acción:	Señalización y dispositivos de control de tránsito
Descripción	Establecer mecanismos que permitan hacer un diagnóstico del sistema de señalización vial del municipio, con el fin de implementar medidas encaminadas a mejorar y mantener el sistema.
Objetivos	Mejorar y ampliar el sistema de señalización vial de la ciudad
Acciones y su respectiva descripción	Actualizar el diagnóstico sobre el estado y las necesidades de señalización de la red vial de la ciudad.
	Realizar los diseños de señalización respectivos con criterios de seguridad vial, en especial de zonas escolares y zonas de tránsito de peatones.
	Diseño y desarrollo progresivo de un plan de instalación y mantenimiento de la señalización vial.
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

AMPLIACIÓN Y RECUPERACIÓN DEL SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN VIAL DE LA CIUDAD	
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Alto costo (mayor a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Diseños de señalización implementados**
Descripción del Indicador	Diseños de señalización implementados con criterios de seguridad vial, en especial de zonas escolares y zonas de tránsito peatonal
Unidad de Medida	Km/carril
Formula y definición de variables (si aplica)	Cantidad de Km/carril señalizados
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay información disponible
Meta	En el corto plazo hacer una implementación de 50 km/carril y en el mediano plazo lograr una implementación de 100 Km/carril

6.6.9. Modernización y ampliación del sistema de semaforización

Establecer mecanismos que promuevan la modernización del sistema de semaforización actual en el municipio y la ampliación del sistema en las intersecciones y puntos necesarios, teniendo en cuenta los criterios de seguridad vial y de protección de los peatones y de los usuarios de movilidad reducida.

Línea de acción: Señalización y dispositivos de control de tránsito.

Problemas asociados: Deficiencias en la señalización y en los dispositivos de control de tránsito de la red vial.

Situación actual: Algunas de las deficiencias en las intersecciones semaforizadas de la red vial del municipio de Palmira que se encontraron en los recorridos de la inspección de seguridad vial, son: Ausencia de fases y de zonas (demarcación) peatonales que le provean al peatón y a las personas de movilidad reducida el cruce seguro en el punto de encuentro de dos vías, Anchos de carril inadecuados, ausencia de carriles exclusivos de giro a izquierda, deficiencias operacionales en la programación de los semáforos, intersecciones que están siendo controladas por señales de prioridad "PARE" y "CEDA EL PASO" que presentan conflictos en su funcionamiento. .

Beneficios: Dotar la red vial de un sistema de semaforización que se encuentre en óptimas condiciones y estructurar e implementar un subsistema de regulación de tráfico que permita interactuar con sistemas inteligentes de tránsito, contribuirá a disminuir los conflictos operacionales y por consiguiente los siniestros viales del sistema de movilidad urbano.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	
MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE SEMAFORIZACIÓN		

Ficha No.	**35**

Línea de acción:	Señalización y dispositivos de control de tránsito
Descripción	Establecer mecanismos que promuevan la modernización del sistema de semaforización actual en el municipio y la ampliación del sistema en las intersecciones y puntos necesarios, teniendo en cuenta los criterios de seguridad vial y de protección de los peatones y de los usuarios de movilidad reducida.
Objetivos	Mejorar y ampliar el sistema de semaforización del municipio.
Acciones y su respectiva descripción	Elaborar un plan de modernización del sistema de semáforos de la cuidad, que incluya las fases peatonales.
	Expandir el sistema a nuevas intersecciones donde prevalezcan los criterios de

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL MUNICIPIO DE PALMIRA	

MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE SEMAFORIZACIÓN	
	seguridad vial y protección de los peatones.
	Operar las intersecciones y el sistema de semaforización de manera que se adapte a las necesidades de seguridad vial, en especial a los peatones y personas con movilidad reducida incluyendo las fases peatonales exclusivas, refugios peatonales y señales sonoras.
	Estructuración de un grupo profesional que se encargue de mejorar los tiempos de verde (fases – ciclos – coordinación) en función del tráfico real atendido.
	Estructurar e implementar un subsistema de regulación de tráfico que permita interactuar con sistemas inteligentes de tránsito y transporte.
Responsables o participantes	Secretaría de Movilidad.
Periodo de implementación	Mediano plazo (mayor a 1 año y menor o igual a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Alto costo (mayor a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	**Intersecciones semaforizadas implementadas**
Descripción del Indicador	Cantidad de Intersecciones semaforizadas implementadas, donde prevalezca la seguridad vial sobre la movilidad, para lograr la protección de los peatones.
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	Número de intersecciones semaforizadas implementadas
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	En el corto plazo implementar sistemas de semaforización a 30 intersecciones y en el mediano plazo implementar semaforización a 60 intersecciones.

6.6.10. Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial

Descripción: Establecer mecanismos que permitan la elaboración de planes de mantenimiento y conservación a la red vial existente.

Línea de acción: Mantenimiento de la red vial.

Problemas asociados: Red vial en mal estado.

Situación actual: No existen manuales o documentos de reglamentación sobre diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial con estándares de seguridad vial, diferentes a los manuales nacionales. De acuerdo con la información suministrada por la administración municipal, existen políticas tendientes al mantenimiento de la infraestructura vial del Municipio, razón por la cual se deben hacer seguimientos a las labores que se ejecutan en este sentido.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL **MUNICIPIO DE PALMIRA**	
PROGRAMA PARA EL MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA RED VIAL		

Ficha No.	**36**

Línea de acción:	Mantenimiento de la red vial
Descripción	Establecer mecanismos que permitan la elaboración de planes de mantenimiento y conservación a la red vial existente
Objetivos	Diseñar y ejecutar programas de mantenimiento preventivo y correctivo de la malla vial y demás dispositivos que hacen parte de la regulación y el control del tránsito
Acciones y su respectiva descripción	Actualizar el diagnóstico sobre el estado de la malla vial y de las necesidades de intervención en concordancia con el PMM
	Diseñar y desarrollar un plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura, priorizando sectores, corredores, intersecciones o tramos, que por su condición crítica desde el punto de vista de la seguridad vial, requieran un tratamiento especial.
Responsables o participantes	Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Movilidad, Planeación Municipal
Periodo de implementación	Largo plazo (mayor a 2.5 años)
Costo estimado de implementación	Alto costo (mayor a 700 millones de pesos)

Nombre Indicador	Red vial con mantenimiento preventivo y/o correctivo
Descripción del Indicador	Red vial con mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura, priorizando, sectores, corredores, intersecciones o tramos que por su condición crítica desde la seguridad vial requieran de un tratamiento especial.
Unidad de Medida	Kilómetros
Formula y definición de variables (si aplica)	Cantidad de kilómetros intervenidos.
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay información disponible
Meta	En el corto plazo intervenir 50 kilómetros de la red vial y en el mediano plazo lograr una intervención de 100 kilómetros de la red vial

6.7. Programas enfocados en las estrategias de atención a víctimas

6.7.1. Atención inicial oportuna de la víctimas de los siniestros de tránsito

Descripción: Este programa está dirigido a las entidades encargadas de la atención inicial a víctimas de siniestros de tránsito, buscando fortalecer su coordinación, mejorar los tiempos de atención en el sitio del siniestro e implementando protocolos que faciliten la respuesta oportuna y el seguimiento de los casos.

Línea de acción: Atención de las víctimas de siniestros de tránsito.

Problemas asociados: Bajos niveles de coordinación de atención de emergencias y bajos niveles de atención en el sitio del siniestro.

Situación actual: El parque automotor de ambulancias es insuficiente, lo que ocasiona retardos en la llegada al sitio del siniestro. La atención Hospitalaria cuenta con servicio hasta el Nivel ll. Hay poco personal en la policía para atender eficientemente los siniestros de tránsito.

Beneficios: Atención oportuna a heridos de siniestros de tránsito. Mejorar la probabilidad de recuperación de los heridos. Preservación de la vida. Reducción de la gravedad pos siniestro de los heridos. Reducción de la mortalidad por siniestros de tránsito.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA	
ATENCIÓN INICIAL OPORTUNA DE LA VÍCTIMAS DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO		

Ficha No.	**37**

Línea de acción:	Atención de las víctimas de siniestros de tránsito
Descripción	Este programa está dirigido a las entidades encargadas de la atención inicial a víctimas de siniestros de tránsito, buscando fortalecer su coordinación, mejorar los tiempos de atención en el sitio del siniestro e implementando protocolos que faciliten la respuesta oportuna y el seguimiento de los casos.
Objetivos	Coordinar con el CRUE departamental y socializar el protocolo de atención para víctimas de siniestros de tránsito ante una emergencia masiva en el Municipio de Palmira.
	Fortalecer el sistema de atención de emergencias con la participación de todos los actores (bomberos, policía de tránsito, defensa civil y cruz roja), encaminado a la atención oportuna y adecuada en los siniestros de tránsito.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA	

ATENCIÓN INICIAL OPORTUNA DE LA VÍCTIMAS DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO	
Acciones y su respectiva descripción	Realizar un diagnóstico sobre el estado actual del proceso de atención a las víctimas de los siniestros de tránsito; revisando tiempo de respuestas, calidad y oportunidad de la atención inicial de urgencia y funcionamiento de la red de urgencias
	Crear un protocolo de atención y rehabilitación a las víctimas de los siniestros, que contenga acciones específicas de seguimiento del caso, mediante llamadas telefónicas, entrevistas personales, y otras herramientas de comunicación como chat virtual, correo electrónico, entre otros. Considerar incluir en el protocolo asistencia legal y psicológica para los casos que lo requiera.
	Fortalecer la capacidad operativa de la policía de tránsito en personal y recursos técnicos, para mejorar la atención y disminuir los tiempos de respuesta durante y después del siniestro de tránsito
	Implementar protocolos de mejoramiento en la atención medica de urgencias y pre-hospitalaria a través de capacitación y sensibilización del personal de atención médica
	Actualizar permanentemente y difundir a la ciudadanía las rutas de atención de siniestros de tránsito del municipio.
	Implementar un centro regulador de ambulancias que permita disminuir los tiempos de atención de emergencias de siniestros de tránsito.
	Informar y capacitar al primer respondiente en la forma de actuar en el caso que presencie un siniestro de tránsito.
Responsables o participantes	Secretaría de Salud Municipal, Secretaría de Tránsito, Bomberos y Entidades hospitalarias.
Periodo de implementación	1 año, corto plazo
Costo estimado de implementación	**Mediano costo** ($200.000.000 - $700.000.000)

Nombre Indicador	**% realizado del Diagnóstico**
Descripción del Indicador	Medición del avance en el diagnóstico sobre el estado actual del proceso de atención a las víctimas de los siniestros de tránsito; revisando tiempo de respuestas, calidad y oportunidad de la atención inicial de urgencia y funcionamiento de la red de urgencias
Unidad de Medida	**Porcentaje %**
Formula y definición de variables (si aplica)	**No. de áreas diagnosticadas / No. total de áreas requeridas en el diagnostico**
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Trimestral

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA	

ATENCIÓN INICIAL OPORTUNA DE LA VÍCTIMAS DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO	
Línea base	No hay registros
Meta	**100% en 4 meses**

Nombre Indicador	**Procesos implementados del protocolo de atención a victimas**
Descripción del Indicador	Medición relativa del No. de procesos implementados para el mejoramiento en la atención a víctimas, respecto al No. total de procesos requeridos en la implementación del protocolo de atención.
Unidad de Medida	Porcentaje %
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de procesos implementados / No. total de procesos del protocolo
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Trimestral
Línea base	No existe
Meta	50% en 8 meses, 80% en 16 meses
Nombre Indicador	**Incremento en el pie de fuerza de la Policía**
Descripción del Indicador	Medición del incremento en el pie de fuerza de la Policía
Unidad de Medida	Porcentaje %
Formula y definición de variables (si aplica)	(No. de Policías al servicio de atención a siniestros a la fecha de reporte / No. de Policías al servicio de atención a siniestros a Junio 30 de 2013)-1*100
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	40% en un año, 60% en 2 años, 100% en 3 años
Nombre Indicador	**No. de personal médico capacitados y sensibilizados en atención a victimas**
Descripción del Indicador	Medición del personal médico capacitado y sensibilizado en la atención a victimas
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de personal médico capacitado y sensibilizado
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Semestral
Línea base	No hay registros
Meta	20 a seis meses, 50 a dos años
Nombre Indicador	**No. de campañas de educación sobre actuación primaria de espectadores o primeros respondientes en siniestros de transito**

Nombre Indicador	Procesos implementados del protocolo de atención a victimas
Descripción del Indicador	Medición del No. de campañas sobre atención primaria de siniestros
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de campañas realizadas
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Anual
Línea base	No hay registros
Meta	3 campañas anuales

Nombre Indicador	Tiempo de llegada al sitio del siniestro
Descripción del Indicador	Medición del tiempo de llegada de las ambulancias al sitio del siniestro, desde la ocurrencia del siniestro
Unidad de Medida	Minutos
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de minutos
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Trimestral
Línea base	15 minutos en promedio
Meta	7 minutos

6.7.2. Mejoramiento de la atención hospitalaria

Descripción: Este programa será liderado por la Entidad Territorial en articulación con los diferentes sectores de Salud del Municipio, con el objetivo de coordinar acciones que favorezcan una atención hospitalaria adecuada y oportuna a las urgencias de los siniestros de tránsito.

Línea de acción: Atención de las víctimas de siniestros de tránsito

Problemas asociados: Baja capacidad de atención hospitalaria y de recuperación

Situación actual: El municipio cuenta con dos hospitales: Uno de Nivel I y el otro de Nivel ll. Hay que fortalecer los mecanismos de atención en urgencias para mejorar la calidad y agilidad en el servicio. Hace falta actualizar los planes de atención de emergencias en las salas de urgencias. Hace falta mejorar los servicios de hospitalización.

Beneficios: Mejora en la atención de urgencias a los heridos en los hospitales. Reducción de la gravedad de heridos de siniestros. Reducción en la mortalidad de heridos de siniestros de tránsito en las salas de emergencias.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA	
MEJORAMIENTO DE LA ATENCIÓN HOSPITALARIA		

Ficha No.	**38**

Línea de acción:	Atención de las víctimas de siniestros de tránsito
Descripción	Este programa será liderado por la Entidad Territorial en articulación con los diferentes sectores de Salud del Municipio, con el objetivo de coordinar acciones que favorezcan una atención hospitalaria adecuada y oportuna a las urgencias de los siniestros de tránsito.
Objetivos	Desarrollar procesos para el seguimiento a la atención inicial de urgencias a las víctimas de los siniestros de tránsito y realizar las intervenciones que se requieran
Acciones y su respectiva descripción	Coordinar con la Secretaría de Salud un programa de mejora a la atención hospitalaria
	Establecer un componente unificado de las entidades prestadoras de servicios de urgencias del municipio, que revise de manera permanente los planes de atención de emergencias intrahospitalarias en siniestros de tránsito.
Responsables o participantes	Secretaría de Salud y Entidades hospitalarias

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA	

MEJORAMIENTO DE LA ATENCIÓN HOSPITALARIA	
Periodo de implementación	1 año, corto plazo
Costo estimado de implementación	**Bajo costo** (≤ $200.000.000).

Nombre Indicador	**Víctimas atendidas satisfactoriamente**
Descripción del Indicador	Medición del No. de víctimas satisfechas por la atención recibida en el centro hospitalario respecto al total de víctimas atendidas y encuestadas. Labor que realizan encuestadores durante el proceso de atención inicial en urgencias y de hospitalización
Unidad de Medida	**Porcentaje** %
Formula y definición de variables (si aplica)	No. víctimas satisfechas / total victimas encuestadas
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Trimestral
Línea base	No existe
Meta	40% en un año, 80% en dos años

6.7.3. Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito

Descripción: Este programa está enfocado a unificar la información de las víctimas de siniestros, mediante la creación de un sistema que permita recopilar y procesar la información, generando procesos de trazabilidad que sirvan de soporte en los procesos de atención y rehabilitación de víctimas.

Línea de acción: Atención de las víctimas de siniestros de tránsito

Problemas asociados: Baja capacidad de rehabilitación física y social de las víctimas de siniestros viales

Situación actual: No existe un sistema de información para víctimas de siniestros de tránsito

Beneficios: Información disponible para mejoramiento de atención a víctimas. Mejora en la atención a víctimas

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA	
SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LAS VÍCTIMAS DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO		

Ficha No.	**39**

Línea de acción:	Atención de las víctimas de siniestros de tránsito
Descripción	Este programa está enfocado a unificar la información de las víctimas de siniestros, mediante la creación de un sistema que permita recopilar y procesar la información, generando procesos de trazabilidad que sirvan de soporte en los procesos de atención y rehabilitación de víctimas.
Objetivos	Mejorar los sistemas de rehabilitación de víctimas y crear programas de reincorporación a la sociedad
Acciones y su respectiva descripción	Crear un sistema de información que permita hacer la trazabilidad a todo el proceso de atención de las víctimas
	Capacitar permanentemente a las autoridades de tránsito en el diligenciamiento del informe de siniestros y adoptar mecanismo de control y verificación de la información
	Desarrollar procesos de seguimiento a la rehabilitación de las víctimas y de vigilancia, a los causantes de las lesiones en siniestros de tránsito
Responsables o participantes	Entidades Hospitalarias, Secretaría de Salud Municipal, Policía de Tránsito
Periodo de implementación	Seis meses, corto plazo

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA	

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LAS VÍCTIMAS DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO	
Costo estimado de implementación	**Bajo costo** (≤ $200.000.000).
Nombre Indicador	**Porcentaje de víctimas en seguimiento**
Descripción del Indicador	Medición en cantidades relativas de las víctimas de siniestros de tránsito a quienes se les hace seguimiento en su proceso de recuperación, rehabilitación o reincorporación a la sociedad, respecto a la cantidad de víctimas totales de siniestros de tránsito en periodos correspondientes
Unidad de Medida	**Porcentaje %**
Formula y definición de variables (si aplica)	**No. de Víctimas en seguimiento / Víctimas totales de los últimos tres meses**
Periodicidad (Frecuencia reporte)	**Trimestral**
Línea base	**No hay registros**
Meta	**30% en el primer año, 50% en el segundo año, 70% en el cuarto año**

6.7.4. Seguimiento a la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito

Descripción: Programa enfocado al bienestar de las víctimas de siniestros de tránsito, con el objetivo de lograr su pronta rehabilitación e incorporación a la sociedad, estudiando la calidad y oportunidad de la atención de rehabilitación, los sistemas de registro de tratamientos, tipo y duración de las incapacidades, secuelas e incapacidades permanentes.

Línea de acción: Atención de las víctimas de siniestros de tránsito

Problemas asociados: Baja capacidad de rehabilitación física y social de las víctimas de siniestros viales

Situación actual: No hay un organismo dentro de la Administración Municipal que se encargue de hacer el seguimiento a las víctimas de los siniestros de tránsito. Las EPS se encargan de la rehabilitación de las víctimas, pero no se realiza supervisión sobre el buen desempeño es esta labor.

Beneficios: Respaldo y asesoría a las víctimas de siniestros de tránsito. Mejoras en los tiempos de rehabilitación e incorporación a la sociedad. Mayor eficiencia de las entidades que realizan la rehabilitación de víctimas de siniestros.

FONADE	**PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA**	CDM Smith
SEGUIMIENTO A LA REHABILITACIÓN DE LAS VÍCTIMAS DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO		

Ficha No.	**40**

Línea de acción:	Atención de las víctimas de siniestros de tránsito
Descripción	Programa enfocado al bienestar de las víctimas de siniestros de tránsito, con el objetivo de lograr su pronta rehabilitación e incorporación a la sociedad, estudiando la calidad y oportunidad de la atención de rehabilitación, los sistemas de registro de tratamientos, tipo y duración de las incapacidades, secuelas e incapacidades permanentes.
Objetivos	Mejorar los sistemas de rehabilitación de víctimas y crear programas de reincorporación a la sociedad
Acciones y su respectiva descripción	Realizar un diagnóstico sobre el estado actual del proceso de rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito. Estudiando la calidad y oportunidad de la atención de rehabilitación, los sistemas de registro de tratamientos, tipo y duración de las incapacidades, secuelas e incapacidades permanentes.
	Desarrollar labores de supervisión que garanticen el cumplimiento de los servicios de atención psicológica y rehabilitación física, que deben hacer las EPS a las víctimas de siniestros de tránsito

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA	

SEGUIMIENTO A LA REHABILITACIÓN DE LAS VÍCTIMAS DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO	
Responsables o participantes	Secretaría de Salud
Periodo de implementación	6 meses, corto plazo
Costo estimado de implementación	Bajo costo (≤ $200.000.000)

Nombre Indicador	**Víctimas en rehabilitación satisfactoria**
Descripción del Indicador	Medición del No. de víctimas satisfechas por su rehabilitación, respecto al total de víctimas en rehabilitación encuestadas. Labor que realizan encuestadores durante el proceso de atención en rehabilitación de víctimas en las EPS o en la entidad encargada de su rehabilitación.
Unidad de Medida	**%**
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de víctimas satisfechas en rehabilitación / No. total de víctimas encuestadas en rehabilitación
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Trimestral
Línea base	No existe
Meta	30% en un año, 80% en dos años

6.7.5. Programa de defensa de derechos de las víctimas

Descripción: Programa destinado a brindar acompañamiento jurídico a las víctimas de siniestros de tránsito, definiendo un responsable dentro de la Administración municipal para que lleve a cabo las funciones correspondientes.

Línea de acción: Atención de las víctimas de siniestros de tránsito.

Problemas asociados: No hay acompañamiento jurídico a las víctimas.

Situación actual: No existen programas de acompañamiento jurídico a víctimas de siniestros.

Beneficios: Defensa de los derechos de las víctimas.

	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL PALMIRA	
PROGRAMA DE DEFENSA DE DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS		

Ficha No.	**41**

Línea de acción:	Atención de las víctimas de siniestros de tránsito
Descripción	Programa destinado a brindar acompañamiento jurídico a las víctimas de siniestros de tránsito, definiendo un responsable dentro de la Administración municipal para que lleve a cabo las funciones correspondientes.
Objetivos	Definir un responsable para el acompañamiento jurídico y defensa de los derechos de las víctimas
Acciones y su respectiva descripción	Definir el responsable y darle la capacidad para desarrollar esta labor
Responsables o participantes	Secretaría de Salud, Secretaría de Gobierno
Periodo de implementación	Seis meses, corto plazo
Costo estimado de implementación	**Mediano costo** ($200.000.000 - $700.000.000)

Nombre Indicador	No. de víctimas con acompañamiento jurídico
Descripción del Indicador	Medición del No. de víctimas a quienes se les brinda asesoría jurídica
Unidad de Medida	Unidad
Formula y definición de variables (si aplica)	No. de víctimas asesoradas jurídicamente
Periodicidad (Frecuencia reporte)	Trimestral
Línea base	No hay información disponible
Meta	10 víctimas por mes, asesoradas jurídicamente

6.8. Posibles fuentes de financiación del Plan

Los altos costos asociados a la seguridad vial de acuerdo con diversos estudios se ubican entre el 1 y el 3% del PIB, teniendo en cuenta la valoración de los años perdidos de los fallecidos y las incapacidades de los heridos, los gastos médicos, entre muchos otros. Por lo tanto, tanto el gobierno nacional como el municipal deben invertir en seguridad vial no solo para lograr disminuir las consecuencias en cuanto a la salud pública, sino porque es una de las inversiones con mayor rentabilidad económica.

Tal como lo establece el artículo 24 de la Ley 1503 de 2011, las fuentes de financiación provienen de: los aportes provenientes del sector privado, por el recaudo de multas y sanciones de tránsito, SOAT y recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga, así como de los recursos generados por el incremento tarifario en los peajes.

No obstante lo anterior, los Municipios podrían financiar proyectos en Seguridad Vial con recursos de su presupuesto, con recursos de regalías mediante proyectos en las áreas de salud y/o educación.

La nueva ley de regalías, permite que, tal como lo dispone el artículo 361 de la constitución política, "Con los ingresos provenientes de las regalías que no sean asignados a los departamentos y municipios, se creará un Fondo Nacional de Regalías, cuyos recursos se destinarán a las entidades territoriales en los términos que señale la ley. Estos fondos se aplicarán a la promoción de la minería, a la preservación del medio ambiente y a financiar proyectos regionales de inversión definidos como prioritarios en los planes de desarrollo de las respectivas entidades territoriales". (Subrayado fuera de texto).

Ahora, los proyectos deben seguir los lineamientos de presentación y seguimiento definidos por el Departamento Nacional de Planeación, el cual puede ser consultado en la página web de dicha entidad: www.dnp.gov.co

En dicho documento, se define qué es un proyecto de inversión, las clases de los mismos, la metodología para preparación, presentación y evaluación, cómo es el proceso contractual, las actividades del interventor, del contratante, entre otros aspectos a tener en cuenta para dichos proyectos.

Otra de las fuentes de inversión puede provenir de la empresa privada, a través de las Asociaciones Público Privadas. En ese sentido, los proyectos pueden ser presentados por iniciativa pública o privada, a través de una alianza público - privada, cuya financiación, en caso de provenir de un particular, le permiten al municipio ejecutar los programas de seguridad vial con mayores facilidades.

Para concretar la anterior propuesta, la autoridad municipal debe revisar lo previsto por el Gobierno Nacional en la Ley 1508 de 2012, así como en los Decretos 1467 de 2012 y 0100 de 2013.

Por otra parte, el artículo 90 de la Ley 1450 de 2011, establece que los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, podrán establecer tasas por uso de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida para evitar congestión urbana, y que los recursos obtenidos por

concepto de las tasas adoptadas por las entidades territoriales, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.

En el proyecto de Ley 166 aprobado por la Comisión Sexta del Senado de la República, se dispuso la creación del Fondo de Compensación para la Seguridad Vial, con el fin que todos los municipios del país, reciban recursos para invertir en los programas de seguridad vial, provenientes del recaudo de multas por infracciones de tránsito. Los recursos de dicho Fondo, serán administrados por una Fiducia y únicamente podrán ser invertidos en los programas de seguridad vial, aprobados por el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estos recursos estarán disponibles para los planes de seguridad vial, una vez entre en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

También se sugiere coordinar con la Federación de Municipios para buscar opciones de financiamiento de programas de seguridad vial municipal ya que ellos reciben el 10% del valor de las infracciones de tránsito con destino a proyectos de seguridad vial. Por otra parte, teniendo en cuenta que los municipios y distritos encuentran en las multas por infracciones de tránsito un ingreso importante, es necesario resaltar que la Ley 1450 de 2011 estableció en el artículo 95, un incentivo para el pago de infracciones de tránsito, que aplica para aquellos conductores que tengan pendiente el pago de multas, impuestas antes del 15 de marzo de 2010.

Estas personas, podrán acogerse a lo dispuesto en el parágrafo segundo del citado artículo, para que paguen su multa con el 50% de descuento, previa realización del curso que sobre normas de tránsito debe tomar como infractor, y que fue dispuesto en el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, según los términos que establezca el organismo de tránsito del municipio que corresponda. También pueden celebrar acuerdos de pago de multas con los organismos de tránsito, siempre y cuando sea suscrito antes del vencimiento del plazo previsto en el citado artículo, es decir, por el término de 18 meses contados a partir de la promulgación de la Ley 1450 de 2011.

De igual manera, es importante que los conductores infractores que deben multas, tengan presente que los convenios o acuerdos de pago que celebren con la autoridad de tránsito municipal, no podrá versar sobre deudas prescritas.

Si las entidades territoriales hacen esfuerzos para fortalecerse institucionalmente, sin duda la gestión de recaudo eficiente y oportuna en el cobro de las multas por siniestros de tránsito, impactaría de manera positiva en los recursos del municipio, y por tanto se convertiría en una fuente de financiación de los planes y programas que en materia de seguridad vial proponga el municipio.

Ahora, en lo que respecta al SOAT, se tiene lo siguiente:

> El SOAT es una póliza de seguro que deben portar OBLIGATORIAMENTE todos los vehículos automotores (nacionales o extranjeros) que transiten por el territorio colombiano, la cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en siniestros de tránsito, ya sean:

peatones, pasajeros o conductores. El objetivo del seguro es lograr que las víctimas en siniestros de tránsito cuenten con una atención médica oportuna, e indemnizar a la víctima o a sus beneficiarios ya sea por muerte o incapacidad médica permanente, y el pago de los gastos funerarios y de transporte.

El Decreto Nacional 019 de 2012, estableció la cobertura por amparos del SOAT, para los siniestros ocurridos antes del 10 de enero de 2012, así:

- Indemnización por Muerte 600 SMLDV
- Gastos Médicos 500 SMLDV
- Incapacidad Permanente 180 SMLDV
- Gastos Funerarios 150 SMLDV
- Gastos de Transporte 10 SMLDV

Para los siniestros ocurridos a partir del 10 de enero de 2012, se unificaron los amparos de Indemnización por Muerte y Gastos Funerarios bajo el valor de la sumatoria de las dos (2) coberturas, así:

- Muerte y Gastos Funerarios 750 SMLDV
- Gastos Médicos 500 SMLDV
- Incapacidad Permanente 180 SMLDV
- Gastos de Transporte 10 SMLDV

Para los siniestros ocurridos a partir del 10 de Julio de 2012, teniendo en cuenta lo establecido en la Ley Antitrámites, y el Decreto reglamentario 967/2012, la cobertura del amparo de Gastos Médicos a cargo de las Compañías aseguradoras que operan el Ramo SOAT se amplió de 500 a 800 SMLDV, definiendo desde esta fecha los amparos de SOAT así:

- Muerte y Gastos Funerarios 750 SMLDV
- Gastos Médicos 800 SMLDV
- Incapacidad Permanente 180 SMLDV
- Gastos de Transporte 10 SMLDV

Mediante la Resolución 13049 de 1991, el Ministerio de Salud. Fijó normas y procedimientos y adopta los modelos de reclamación, modificado posteriormente en la Resolución No. 001135 de 2012, donde el definió el porcentaje de la prima del SOAT para el cubrimiento del pago de las indemnizaciones correspondientes al amparo de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones y el total de costos asociados al proceso de reconocimiento de dichas indemnizaciones, como consecuencia de siniestros de tránsito. Lo anterior, en concordancia con lo dispuesto en la Ley Antitrámites.

En el artículo 113 la Ley Antitrámites (Decreto Ley 019 de 2012), se estableció que para el cubrimiento del pago de las indemnizaciones por concepto de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones y el total de costos asociados al proceso de reconocimiento de dichas indemnizaciones, cuya cuantía supere los 500 salarios mínimos legales diarios vigentes y hasta la cobertura que defina el Gobierno Nacional, aseguradoras deberán destinar un porcentaje de los recursos de la prima del SOAT , en los términos expuestos en el numeral 1, literal a) del artículo 199 del Decreto Ley 663 de 1993, en concordancia con el literal a) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993, constituida por el 20% del valor de las primas emitidas en el bimestre anterior.

La cobertura de la que se habla en el párrafo anterior, fue definida por el Gobierno Nacional en el Decreto 967 de 2012, en un valor de 800 salarios mínimos legales diarios vigentes al momento de la ocurrencia del siniestro de tránsito.

Ahora, dado que era necesario definir el porcentaje de la prima del SOAT que deberán destinar las aseguradoras que emitan dicha póliza, para el cubrimiento del pago de las indemnizaciones correspondientes por lesiones en siniestros de tránsito, así como el porcentaje adicional como factor de ajuste para el pago de los siniestros a reconocer por parte de las aseguradoras con cargo a las pólizas que al momento de entrar a regir la cobertura establecida en el Decreto 967 de 2012, hubiesen sido expedidas y respecto de las cuales se haya girado el porcentaje de la prima correspondiente al Fosyga, el Ministerio de Salud y Protección Social, expidió la Resolución antes citada.

En dicha Resolución, esta entidad estableció en el artículo 1 lo siguiente:

> *"A partir de la aplicación de la cobertura del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito –SOAT– conforme a lo establecido en el parágrafo del artículo 1 del Decreto número 967 de 2012, las* ***compañías autorizadas para expedir la póliza*** *SOAT,* ***deberán destinar el 29% de los recursos*** *a que refiere el literal a) del numeral 1 del artículo 199 del Decreto-ley 663 de 1993, en concordancia con el literal a) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993,* ***para financiar las indemnizaciones*** *por concepto de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones y el total de costos asociados al proceso de reconocimiento y pago de dichas indemnizaciones".*

De otra parte, también se estableció en la Resolución No. 001135 de 2012, que las compañías autorizadas para expedir el SOAT, en el año siguiente contado desde la aplicación de la cobertura del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en siniestros de tránsito, según lo establecido en el numeral 1 del Decreto 967 de 2012, deberán destinar adicionalmente al porcentaje del 29% dispuesto en el artículo 1 de la Resolución 001135 de 2012, el 14% de los recursos de que trata el literal a) del artículo 199 del Decreto Ley 663 de 1993, como factor de ajuste para el pago de los siniestros a reconocer con cargo a las pólizas que fueran expedidas después del 10 de mayo de 2012

(fecha en que comenzó a regir el Decreto 967 de 2012), y respecto de las cuales, se haya girado el porcentaje de la prima correspondiente al Fosyga.

Ley 100 de 1993. En esta ley, se introdujeron varias modificaciones al SOAT, creó el FOSYGA. También creó un fondo para la realización conjunta de campañas de prevención vial nacional. Dicho Fondo es administrado por las compañías de seguros que administran el ramo y el origen de sus recursos proviene del 3.0% de las primas que recaudan anualmente.

En el Decreto 1283 de 1996, el Gobierno Nacional reglamentó el funcionamiento del FOSYGA, y en el mismo determinó que la subcuenta de seguro de riesgos catastróficos y siniestros de tránsito tiene como objetivo garantizar la atención de las víctimas que han sufrido daños en su integridad física como consecuencias de eventos terroristas, catastróficos y siniestros de tránsito.

Visto lo anterior, dado que las compañías autorizadas para expedir el SOAT, deben girar el 29% de los recursos para la financiación de indemnizaciones por siniestros de tránsito, y el 14% adicional girados al Fosyga, según lo establecido en la Resolución No. 001135 de 2012, la diferencia entre los recursos destinados al cubrimiento de indemnizaciones y los porcentajes antes señalados, se giran al Fosyga para la financiación de programas de seguridad vial. De esta manera, el SOAT opera como fuente indirecta de financiación para dichos programas.

Los recursos del FOSYGA se destinan a:

El pago de las indemnizaciones a que haya lugar de acuerdo con los amparos establecidos en el Decreto 1032 de 1991, cuando se originen en siniestros de tránsito que involucren vehículos no identificados o no asegurados.

El pago de los excedentes que resulten de la atención de las víctimas de siniestros de tránsito.

El pago integral de los gastos que demande la atención integral de las víctimas de los eventos catastróficos y terroristas.

Una vez atendidas las anteriores erogaciones, del saldo existente a 31 de diciembre de cada año y de los recursos pendientes de asignación en cada vigencia, se destinará el 50% a la financiación de programas institucionales de prevención y atención de siniestros de tránsito, de eventos catastróficos y terroristas y de aquellos destinados al tratamiento y rehabilitación de sus víctimas, previa distribución y asignación por parte del Consejo Nacional de Seguridad Social en Salud.

7. Aplicación de la metodología de priorización de los programas

A continuación se presentan los programas priorizados del plan "Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible", con los puntajes obtenidos en cada criterio y el puntaje final:

Tabla 10 Priorización de los Programas de los Aspectos Institucionales

No. Programa	Programa	Población Objetivo	Tiempo	Costo	Puntaje Total
01	Planificación, gestión y control de la seguridad vial en general.	**44,1**	**3,5**	**3,2**	**50,8**
02	Fortalecimiento de la institucionalidad para la gestión de la seguridad vial en el municipio.	**34,3**	**3,5**	**3,2**	**41,0**
03	Financiación de la seguridad vial.	**44,1**	**31,5**	**16,0**	**91,6**
04	Creación de un sistema de información para el análisis y monitoreo de las características de los siniestros de tránsito, así como de los factores de riesgo.	**44,1**	**24,5**	**22,4**	**91,0**
05	Aplicación y adecuación de la normatividad para la protección de los usuarios vulnerables y de las personas discapacitadas (movilidad reducida, e invidentes).	**44,1**	**3,5**	**28,8**	**76,4**
06	Control de las infracciones y los factores causantes de los siniestros viales.	**44,1**	**3,5**	**3,2**	**50,8**
07	Modernización del sistema para la vigilancia y el control de la movilidad del municipio y aumento de la capacidad operativa.	**44,1**	**24,5**	**3,2**	**71,8**
08	Normatividad para la seguridad vial	**44,1**	**3,5**	**22,4**	**70,0**
09	Participación multisectorial en la prevención de la accidentalidad vial.	**44,1**	**3,5**	**16,0**	**63,6**

Tabla 11 Priorización de las Estrategias sobre el Comportamiento

No. Programa	Programa	Población Objetivo	Tiempo	Costo	Puntaje Total
10	Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial.	**44,1**	**24,5**	**16,0**	**84,6**
11	Educación y concientización de adultos.	**44,1**	**28,0**	**16,0**	**88,1**
12	Educación y formación escolar en seguridad vial.	**34,3**	**17,5**	**25,6**	**77,4**
13	Formación e información de colectivos o grupos de interés ciudadano.	**39,2**	**24,5**	**22,4**	**86,1**
14	Generación de conciencia colectiva sobre los riesgos de los siniestros de tránsito.	**44,1**	**21,0**	**22,4**	**87,5**
15	Pactos empresariales por la seguridad Vial.	**34,3**	**21,0**	**22,4**	**77,7**
16	Sensibilización para la conducción segura de vehículos.	**44,1**	**24,5**	**16,0**	**84,6**
17	Plan de seguridad para motociclistas.	**34,3**	**31,5**	**28,8**	**94,6**
18	Trabajo con seguridad vial.	**34,3**	**24,5**	**28,8**	**87,6**

Tabla 12 Priorización de las Estrategias sobre los Vehículos

No. Programa	Programa	Población Objetivo	Tiempo	Costo	Puntaje Total
19	Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores.	**44,1**	**17,5**	**22,4**	**84,0**
20	Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos.	**34,3**	**17,5**	**22,4**	**74,2**
21	Elección de vehículos con equipamiento de seguridad activa y pasiva de los vehículos.	**19,6**	**7,0**	**25,6**	**52,2**
22	Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos.	**44,1**	**31,5**	**28,8**	**104,4**
23	Uso obligatorio de los sistemas de retención infantil.	**44,1**	**21,0**	**28,8**	**93,9**

No. Programa	Programa	Población Objetivo	Tiempo	Costo	Puntaje Total
24	Plan de chatarrización de vehículos obsoletos.	**44,1**	**28,0**	**25,6**	**97,7**
25	Vehículos de transporte público seguros.	**44,1**	**31,5**	**12,8**	**88,4**
26	Vehículos de transporte escolar seguros.	**44,1**	**28,0**	**16,0**	**88,1**

Tabla 13 Priorización de las Estrategias sobre la Infraestructura

No. Programa	Programa	Población Objetivo	Tiempo	Costo	Puntaje Total
27	Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura.	**44,1**	**17,5**	**28,8**	**90,4**
28	Las Auditorias de Seguridad Vial como una práctica obligatoria.	**14,7**	**31,5**	**22,4**	**68,6**
29	La seguridad vial como requisito en los proyectos viales.	**24,5**	**31,5**	**28,8**	**84,8**
30	Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación.	**24,5**	**24,5**	**9,6**	**58,6**
31	Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida.	**34,3**	**24,5**	**9,6**	**68,4**
32	Movilidad para los ciclistas.	**34,3**	**24,5**	**16,0**	**74,8**
33	Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular.	**24,5**	**24,5**	**22,4**	**71,4**
34	Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial de la ciudad.	**44,1**	**17,5**	**9,6**	**71,2**
35	Modernización y ampliación del sistema de semaforización.	**44,1**	**17,5**	**3,2**	**64,8**
36	Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial.	**44,1**	**24,5**	**9,6**	**78,2**

Tabla 14 Priorización de las Estrategias de Atención a Víctimas

No. Programa	Programa	Población Objetivo	Tiempo	Costo	Puntaje Total
37	Atención inicial oportuna de las víctimas de los siniestros de tránsito.	**44,1**	**31,5**	**16,0**	**91,6**
38	Mejoramiento de la atención hospitalaria.	**34,3**	**31,5**	**28,8**	**94,6**
39	Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito.	**34,3**	**31,5**	**9,6**	**75,4**
40	Seguimiento a la rehabilitación de las víctimas de los siniestros de tránsito.	**44,1**	**31,5**	**22,4**	**98,0**
41	Programa de defensa de derechos de las víctimas.	**44,1**	**31,5**	**9,6**	**85,2**

8. Propuesta de seguimiento

Es imprescindible establecer mecanismos eficientes de coordinación, seguimiento, evaluación y retroalimentación de las propuestas adoptadas, y ante todo contar con el compromiso político y técnico de las instituciones y organismos nacionales y municipales y por su puesto de los compromisos de los grupos de interés local y de cada uno de los usuarios del sistema de movilidad, que se encuentran relacionados con la implantación del Plan Local de Seguridad Vial. Por lo tanto la efectividad de varias de las propuestas dependerá de la fortaleza desde lo público, lo privado y la consciencia de la ciudadanía.

De lo anterior se desprende que, para el seguimiento del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) se establecen dos niveles de coordinación, seguimiento, evaluación y retroalimentación; uno en cabeza de los organismos municipales como el Comité Municipal de Seguridad Vial y otro nacional como el Ministerio de Transporte.

La coordinación, seguimiento, evaluación y retroalimentación del PLSV deberá entonces permitir establecer una dinámica que permita reformular cualquier elemento planteado en esta propuesta inicial o potenciar los elementos favorables. En este sentido el PLSV es flexible y podrá ser replanteado en un escenario participativo. Se propone que el Comité Local de Seguridad Vial realice el seguimiento a la implementación del mismo y proponga las modificaciones que se identifiquen necesarias.

8.1. Indicadores de impacto

Al comparar las metas propuestas con los logros obtenidos a partir de la aplicación y análisis de los indicadores diseñados para cada programa se permitirá conocer la eficacia, precisar el impacto, medir la calidad en el cumplimiento de objetivos, evaluar si los grupos beneficiados eran los previstos y si el beneficio alcanzó la dimensión prevista, analizar el proceso de toma de decisiones con relación al programa, y conocer la capacidad institucional para identificar, llevar a cabo y hacer seguimiento a las acciones del programa**.** Adicionalmente, el seguimiento de las acciones propuesto en la Tabla 15, permite el seguimiento de cada acción y del programa en conjunto.

El impacto de los programas que se implementen se medirá de manera general con indicadores de impacto que se sugiere sean evaluados al menos de manera trimestral, sino mensual. De esta manera se propone:

- Reducción de las víctimas fatales,
- Reducción de la tasa de mortalidad x cada 100.000 habitantes,
- Reducción de los heridos,
- Reducción de la tasa de morbilidad x cada 100.000 habitantes,

Estos indicadores se sugiere sean acompañados por un análisis de las causas de los siniestros viales, de las características en las cuales estos ocurren en términos de horario, lugares, edad de las víctimas, y demás información disponible. Este seguimiento permitirá identificar de manera rápida, la evolución de los siniestros y sus consecuencias para ir introduciendo ajustes acordes con el perfil de las víctimas y las causas de los siniestros.

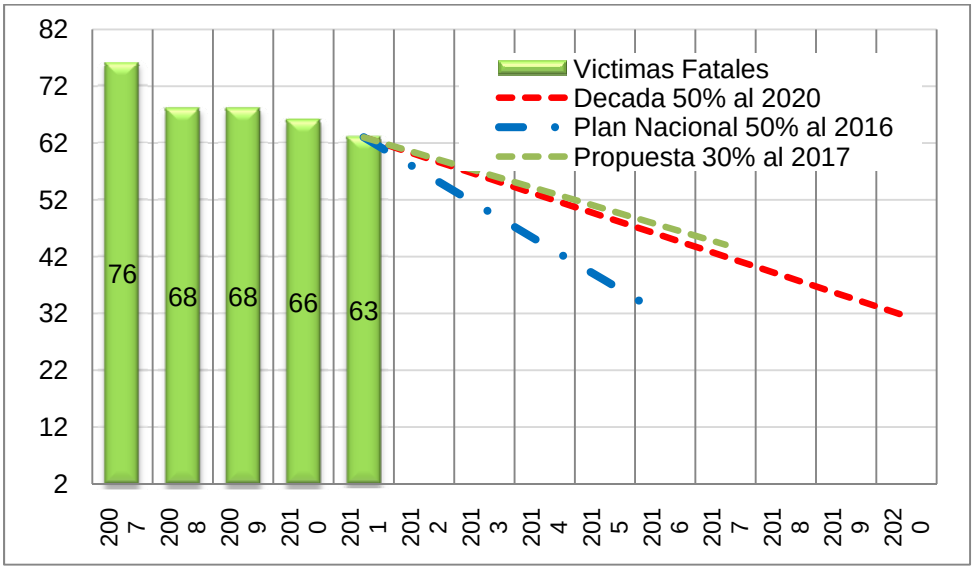
Se plantea complementar los análisis en las siguientes tablas donde se hacen una serie de pronósticos de acuerdo a los compromisos realizados por la Década de la Seguridad Vial, el Plan Nacional 2011-2016 y la propuesta para el PLSV, así:

Tabla 15 Reducción de las víctimas fatales

Años	Víctimas Fatales	Década 50% al 2020	Plan Nacional 50% al 2016	Propuesta 30% al 2017
2007	76			
2008	68			
2009	68			
2010	66			
2011	63	63	63	63
2012		60	57	60
2013		56	50	57
2014		53	44	54
2015		49	38	50
2016		46	32	47
2017		42		44
2018		39		
2019		35		
2020		32		

Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina Legal

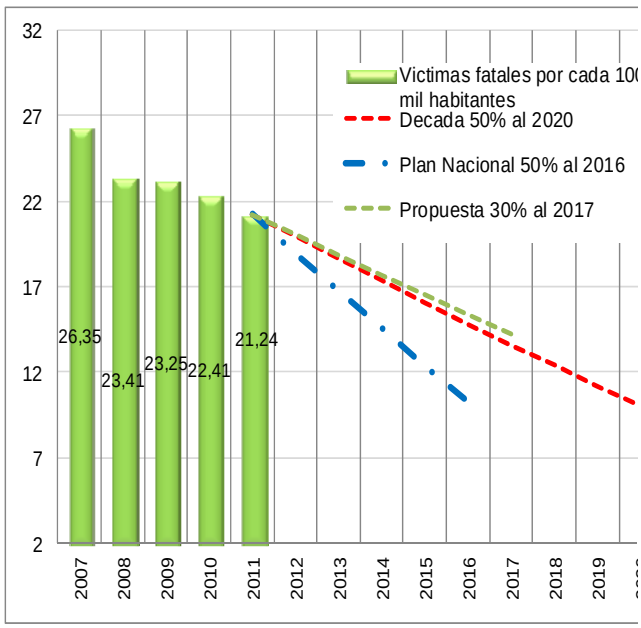
Gráfica 6 Reducción de las víctimas fatales



Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina

Tabla 16 Reducción de la tasa de mortalidad x cada 100.000 habitantes

Años	Victimas fatales por cada 100 mil habitantes	Decada 50% al 2020	Plan Nacional 50% al 2016	Propuesta 30% al 2017
2007	26,35			
2008	23,41			
2009	23,25			
2010	22,41			
2011	21,24	21,24	21,24	21,24
2012		19,92	18,98	20,04
2013		18,62	16,76	18,86
2014		17,34	14,57	17,69
2015		16,08	12,40	16,54
2016		14,83	10,27	15,40
2017		13,61		14,29
2018		12,40		
2019		11,20		
2020		10,02		



Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina Legal y DANE

Los anteriores análisis se pueden resumir en la siguiente tabla de construcción de indicadores de impacto, los cuales sirven pueden compararse a nivel nacional e internacional.

Tabla 17 Resumen construcción de indicadores de impacto del PLSV para la ciudad de Palmira

No	Nombre Indicador	Descripción	Formula	Fuente de datos	Frecuencia Reporte	Línea Base	Meta 2017
1	Reducción de las víctimas fatales	Reducción de las víctimas fatales en siniestros de transito	Víctimas fatales	Medicina Legal	Anual	63	44
2	Reducción de la tasa de mortalidad x cada 100.000 habitantes	Reducción de la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes	(Víctimas fatales/ población)*100.000	Medicina Legal Dane	Anual	21,24	14,29
3	Reducción de los heridos	Reducción de los heridos en siniestros de transito	Heridos	Medicina Legal	Anual	435	305
4	Reducción de la tasa de morbilidad x cada 100.000 habitantes	Reducción de la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes	(Heridos/ población)*100.000	Medicina Legal Dane	Anual	146,7	98,6

Fuente: Elaboración propia a partir de las bases de datos de muertes por causa externa del Instituto Nacional de Medicina Legal y DANE

8.2. Evaluación del primer año

Se propone una evaluación general del Plan al año de entrada en vigencia. Esta evaluación se sugiere se realice con toma directa de información en campo, entrevistas a usuarios, mesas de trabajo por temas con participación del sector público, privado, universidades, sociedad civil organizada y demás actores relevantes. Esto permitirá evaluar con mayor profundidad la problemática que genera inseguridad en las vías, sus causas y soluciones, así como analizar el impacto que haya tenido la implementación del presente plan, en cada uno de sus programas.

Se hará una revisión de las metas, programas y acciones que permita realizar ajustes al plan acorde con la evolución del mismo.

Finalmente se propone establecer el grado de satisfacción de los ciudadanos mediante la adopción de medidas de eficacia contrastada para conocer la percepción de los ciudadanos sobre la seguridad vial y su comportamiento frente a las disposiciones adoptadas.

9. Conclusiones y Recomendaciones

La inseguridad vial a nivel mundial es considerada como un problema de salud pública. Según la Organización Mundial de la Salud se proyecta que si no hubiera una intervención preventiva en todo el mundo, el número anual de muertes por siniestros de tránsito se incrementaría a 2,4 millones para el año 2030; será la quinta causa de muerte por encima de los decesos ocasionados por el VIH o la Violencia (OMS, 2009). En Colombia en el año 2011 murieron 5.792 personas, cifra inquietante teniendo en cuenta que representa más de cinco veces los 1.103 fallecidos en el 2009 por temas de conflictos sociopolíticos (Acción Guerrillera, Militar, Paramilitar, Enfrentamiento Armado….) (INML, 2009).

El análisis de cifras como las anteriores y el conocimiento de las variables que envuelven las muertes en un siniestro de tránsito permiten determinar patrones sobre la problemática misma y generar políticas de prevención, estudios e investigaciones concernientes al tema, que contribuyan a reducir dicho fenómeno.

Los peatones, usuarios de vehículos no motorizados y motociclistas representan a nivel mundial una amplia proporción de las víctimas fatales. Desde el año 2002, en Palmira se han registrado 18.408 casos de siniestros de tránsito, que involucran lesiones personales, víctimas, y daños materiales. En el año 2012 el 52% de los siniestros fueron con heridos (789 Casos), dejando como resultado 1226 personas heridas. El 45% de los siniestros (687 casos) dejaron como resultado sólo daños. Para ese mismo año resultaron 65 víctimas fatales[6]. No obstante, la seguridad vial no ha recibido la suficiente atención a nivel municipal. Una de las razones principales es que la responsabilidad sobre los diversos aspectos de la problemática (incluido los aspectos institucionales, el diseño de los vehículos, el diseño de la infraestructura vial, la planificación urbana y rural, la introducción y aplicación de la legislación en materia de seguridad vial, y el cuidado y tratamiento de las víctimas de choques) no “pertenece” a ningún organismo o entidad específica, por el contrario, está repartida entre muchos sectores y grupos diferentes.

En este orden de ideas, es de resaltar la importancia de disponer con la voluntad política para formular e implementar los programas, acciones y medidas eficaces de seguridad vial que se presentan en este documento. No obstante, los objetivos y programas propuestos deberán revaluarse finalizado el periodo de aplicación del Plan, estableciendo, de acuerdo a la experiencia obtenida objetivos ambiciosos pero realistas, que involucren la participación de los diferentes organismos de la administración municipal, del sector privado, organismos no gubernamentales, universidades, medios de comunicación y la ciudadanía en general

.

[6] Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana, Balance 2012

Algunos de los retos que han representado el desarrollo del estudio, ha sido la ejecución de la actividades que hacen parte de la formulación y diseño del Plan Municipal de Seguridad Vial en un tiempo tan limitado (3 meses), situación que afecta considerablemente la planificación y asistencia de todos los organismos relacionados con el transporte, la infraestructura vial, la salud, la educación a las mesas de trabajo, talleres necesarios que garantizan la construcción participativa del plan y generan una estrategia multisectorial y multidisciplinaria en el desarrollo del plan.

No obstante, la administración municipal y los miembros del Comité Local de Seguridad Vial, brindaron su colaboración y apoyo en el desarrollo del proceso, logrando de esta forma la participación activa en la ejecución de las cuatro mesas de trabajo, insumo que es indiscutiblemente necesario en el diseño de un producto integral, que fomente y favorezca la movilidad segura de los diferentes usuarios del sistema.

Si bien es cierto, que existen muchas intervenciones que pueden salvar vidas, la voluntad y el compromiso político son elementos esenciales, y sin ellos los esfuerzos resultan en vano. Es de suma importancia recordar que todos debemos actuar, la seguridad vial es un tema que nos toca a todos; como usuarios de la vía y como ciudadanos merecemos un sistema de movilidad que nos brinde todas las condiciones de comodidad y seguridad.

El objetivo de este informe es que el municipio tenga un punto de partida para el inicio de acciones que tienen en cuenta los diferentes frentes destinados a tratar la problemática de la inseguridad vial, como un tema transversal que requiere de la aplicación de un enfoque global e integrado de todos los sectores y organismos que de una u otra forma pueden intervenir en la prevención de la siniestralidad del municipio.

Dentro de las estrategias municipales para la implementación del plan se considera necesario producir resultados cuantificables, que permitan de una forma ordenada y sistemática la estimación de los indicadores que se recomiendan para la evaluación de las acciones y medidas que hacen parte del plan.

Con el objetivo de generar resultados satisfactorios, se presentan algunas recomendaciones generales, las cuales deberán aplicarse en una amplia variedad de sectores y disciplinas, con un proceso de adaptación a las condiciones y capacidades locales; recomendaciones que quedaron enmarcadas de una forma más desagregada dentro de los programas propuestos en el presente documento y que hacen parte del Plan “Palmira, hacia un sistema de movilidad seguro y sostenible”:

Seguimiento sistemático de la seguridad vial del municipio: Todo problema requiere de la identificación de las causas y los efectos que produce dicha situación, análisis que nos lleva a pensar en la importancia de determinar y caracterizar el problema al que nos enfrentamos. Parte del proceso de la caracterización se adelanta mediante el seguimiento sistemático de las estadísticas de la siniestralidad del municipio; no obstante, es necesario aclarar la importancia de analizar la situación en el contexto y bajo las condiciones a las que se ven enfrentados los usuarios del sistema de movilidad, determinando así, con mayor precisión los factores de riesgo, cuales usuarios de la vía pública se ven más afectados; en

qué zonas (puntos o tramos) existen más problemas; qué políticas, programas e intervenciones específicas en materia de seguridad vial se llevan a cabo; qué estructuras institucionales se ocupan del problema de los siniestros causados por el tránsito; entre otros. La evaluación y seguimiento del PLSV, asegura la buena gestión, el avance de los diferentes procesos y diagnostica el impacto sobre la reducción de la siniestralidad derivados de la ejecución de los objetivos, acciones y estrategias implementadas. Además de, permitir la realización de ajustes sobre la marcha que propicien la Eficacia y Eficiencia en su implementación.

Designación de una entidad líder u organismo coordinador en la administración municipal que oriente las actividades locales en materia de seguridad vial: Como ya se ha mencionado anteriormente, es de resaltar la importancia de contar con un organismo o entidad dentro de la administración municipal que tenga la autoridad y responsabilidad de velar por la seguridad vial del municipio.

Generar políticas que incentiven la retroalimentación y actualización del Plan Municipal de Seguridad Vial: Con estrategias de participación multisectorial y multidisciplinaria generar el compromiso del sector público, del sector privado y de la ciudadanía en general en la construcción de una ciudad y un sistema de movilidad con visión futura cero víctimas de siniestros de tránsito.

El Municipio de Palmira se encuentra localizado en la parte sur del Departamento del Valle, dentro del corredor vial que atraviesa de sur a norte el Departamento y que conecta a los municipios que se encuentran en las zonas aledañas, como son: Cali, Yumbo, Buga, Candelaria y el Cerrito. Se recomienda en futuras actualizaciones del Plan Municipal de Seguridad Vial ampliar su cobertura, generando estrategias y programas que involucren la movilidad e influencia directa de los municipios cercanos a Palmira.

Asignación de recursos económicos y humanos como estrategia fundamental para atacar la problemática: La financiación de programas y la canalización de recursos económicos y humanos garantizan en gran parte el éxito del plan y de todas las acciones complementarias que la administración municipal implemente en pro de la seguridad vial. Aunque la priorización de programas muestra prelación por los proyectos que se pueden realizar con menor costo y menor presupuesto, es equilibrado trabajar en paralelo con los programas a largo plazo, siempre y cuando la financiación lo permita, implementando oportunamente los programas que requieren mayor presupuesto y que influyen sustancialmente en la reducción de la siniestralidad de tránsito, como es el caso de la mayoría de programas de Infraestructura vial.

Aplicación de acciones y medidas integrales destinadas a velar por la seguridad vial: La planificación e implementación de las medidas y acciones que se enmarcan dentro de los 5 pilares del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, y que bajo criterios de contextualización local se formulan en el presente documento, son un punto de partida importante para tratar la inseguridad vial desde diferentes líneas de acción que contribuyen sustancialmente a la reducción de la probabilidad y la gravedad de los siniestros de tránsito que se presentan en el municipio.

Articulación con el Área Metropolitana: Ante la gran influencia que tienen los desplazamientos tanto de usuarios como de vehículos de los demás municipios del Área Metropolitana en las condiciones de seguridad vial del sistema de movilidad municipal, es necesario trabajar para que se integren en un Plan Metropolitano de Seguridad Vial, a partir de diagnósticos locales con una mirada metropolitana.

10. Bibliografía

Hely de Jesus Martínez. Plan Estratégico de Movilidad, Secretaría de Movilidad, Municipio de Palmira, Febrero de 2012.

Agencia de Noticias UN. "Pobreza, desempleo y exclusión, génesis del Mototaxismo" Bogotá D.C. Agosto 18 de 2011

El Tiempo, "Se pierde la Batalla contra el Mototaxismo" www.eltiempo.com, sección información general.

ORDOÑEZ ORTIZ, Alejandra. MARTÍNEZ ROSERO, Anyela Dayani. "Estimación de los Costos de Accidentalidad en la Zona Urbana del Municipio de Palmira Durante el Periodo Enero – Diciembre 2010". Directora: Martha Cecilia Gualteros Castro. Trabajo de Grado (Ingeniería Industrial). Universidad del Valle. Santiago de Cali, 2011

Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana, Balance, Palmira, 2012.

Anexo 1 – Normativa a nivel nacional y municipal y análisis correspondiente

Normativa a nivel nacional y municipal y análisis correspondiente

COMPILACIÓN NORMATIVA A NIVEL NACIONAL

Antes de presentar el tema normativo, así como el análisis de las normas correspondientes, es importante destacar las competencias de las entidades públicas y privadas a nivel nacional, en el marco de los Planes Locales de Seguridad Vial.

COMPETENCIAS DE ENTIDADES PÚBLICAS A NIVEL NACIONAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE: es la entidad encargada de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de tránsito y transporte. Según lo indica el artículo 13 del Decreto 087 de 2011 expedido por el Ministerio de Transporte, debe realizar la coordinación sectorial para la planeación, formulación de políticas, estrategias, etc., en materia de seguridad vial.

En el Decreto Nacional No. 2053 de 2003 Artículos 2 y 14, se establecen las competencias del Ministerio de Transporte para formular las políticas en materia de seguridad vial.

Mediante la Resolución No. 1282 de 2012, del Ministerio de Transporte se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016, donde se dispuso que el Despacho del Viceministerio de Transporte, es el encargado de la puesta en marcha de dicho plan, en concordancia con lo dispuesto en artículo 62 de la Ley 489 de 1998, y el artículo 13 del Decreto 87 de 2011, "*Realizar la coordinación sectorial e intersectorial para la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte, orientado al desarrollo económico y social que requiere el país*".

Mediante el Decreto 87 de 2011 expedido por el Ministerio de Transporte, se Modifica estructura del Ministerio de Transporte, determinando como principal actividad, la formulación de políticas, planes, programas en materia de tránsito y transporte, y el Despacho del Viceministro de Trasporte, es el encargado de la política en materia de seguridad vial.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL. Es la entidad encargada de formular la política nacional de educación, según lo establecido en el Decreto Nacional 5012 de 2009.

Ahora bien, frente al Plan Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación Nacional participa en la línea de acción correspondiente a los aspectos institucionales, como una de las entidades que integran la instancia de carácter resolutivo que adoptará las medidas diseñadas y formuladas por la Secretaría Ejecutiva, en cabeza del Viceministro de Transporte, que se encargará de dar cumplimiento a los fines establecidos en el PNSV, adoptando las políticas en materia de seguridad vial que no sean de

competencia del Ministerio de Transporte. Dentro de esa instancia de carácter resolutivo que se propuso crear en el PNSV, estas son las entidades integrantes:

- Ministerio de Transporte, quien presidirá el Comité
- Ministerio de Justicia
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público
- Ministerio de Trabajo
- Ministerio de Seguridad Social
- Ministerio de Educación Nacional
- Ministerio de Ambiente
- Departamento Nacional de Planeación
- Vice ministerio de Transporte, como Secretaria Ejecutiva

En el capítulo II de la Ley 1503 de 2011, donde explica los lineamientos en educación en seguridad vial, dispone en el artículo 4, que "*es objetivo primordial en todos y cada uno de los niveles educativos el desarrollo integral de los educandos (…)*", y estableció que "*El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media".*

Así las cosas, es el Ministerio de Educación Nacional, la entidad encargada de desarrollar los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de educación formal. Dicha acción surgirá a partir de un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Salud y Protección Social, con apoyo del Fondo de Prevención Vial, y de otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil, especialistas en seguridad vial.

MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL. Según lo establecido en el Decreto Nacional 4107 de 2011, es la entidad encargada de formular, adoptar, dirigir, coordinar, ejecutar y evaluar la política pública en materia de salud, salud pública, y promoción social en salud, y participar en la formulación de las políticas en materia de pensiones, beneficios económicos periódicos y riesgos profesionales. Una de sus funciones consiste en dirigir y orientar el sistema de vigilancia en salud pública, así como de formular la política, dirigir, orientar, adoptar y evaluar la ejecución, planes, programas y proyectos del Gobierno Nacional en materia de salud, salud pública, riesgos profesionales, y de control de los riesgos provenientes de enfermedades comunes, ambientales, sanitarias y psicosociales, que afecten a las personas, grupos, familias o comunidades.

Frente a la política pública en materia de seguridad vial, el Ministerio de Salud y Protección Social participa en la línea de acción correspondiente a los aspectos institucionales, como una de las entidades

que integran la instancia de carácter resolutivo que adoptará las medidas diseñadas y formuladas por la Secretaría Ejecutiva, en cabeza del Viceministro de Transporte, como se explicó anteriormente.

Es importante resaltar que la participación de este Ministerio es fundamental, pues es la entidad encargada de la salud pública en Colombia y por tanto, define los protocolos de atención de emergencias, los centros de tratamientos médicos, así como a los centros reguladores de urgencias y emergencias en salud, CRUE, que funcionan en las secretarías de salud de municipios y departamentos.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN es el organismo técnico asesor del Gobierno Nacional. Mediante el Decreto 3517 de 2009 expedido por esta entidad, se modificó su estructura, es un órgano consultivo, que tiene entre otras funciones, la de coordinar la formulación del Plan Nacional de Desarrollo y desarrollar las orientaciones de planeación impartidas por el Presidente de la República, con los Ministerios, Departamentos Administrativos y entidades territoriales.

El DNP también participa como integrante de la instancia de carácter resolutivo que adopte las medidas diseñadas y formuladas por la Secretaría Ejecutiva, que estará radicada en el Vice ministerio de Transporte, cuyo objeto será dar cumplimiento a los fines y propósitos establecidos en el PNSV, mediante la adopción de aquellas políticas en materias de seguridad vial que no sean de competencia exclusiva del Ministerio de Transporte.

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. Coordina la política macroeconómica, dirige y desarrolla las políticas económicas y fiscales del Estado, planea, prepara, administra, ejecuta y controla el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS. EL Decreto Nacional 2171 del 30 de diciembre de 1992, creó al INVIAS como un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, cuyo objetivo consiste en ejecutar las políticas y proyectos de infraestructura vial a cargo de la Nación.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI. Según lo dispuesto en el Decreto 4165 de 2011 expedido por el Ministerio de Transporte,, es la entidad encargada de planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar los proyectos de concesión vial y Asociaciones Público Privadas – APP. Es una entidad adscrita al Ministerio de Transporte.

En lo que respecta a las dos entidades antes mencionadas, en las ciudades visitadas, uno de los puntos a tratar, fue la siniestralidad en las vías concesionadas o nacionales a cargo de INVIAS. Si bien, la responsabilidad en cuanto a la seguridad en la vía es nacional, los fallecidos y heridos son del municipio.

Ante esta preocupación, tanto el INVIAS como la ANI son las entidades responsables de la seguridad vial y como tales deben garantizar la seguridad de sus usuarios.

Cuáles son las posibilidades que tienen las autoridades municipales ante dicha problemática? Se proponen las siguientes:

1) Poner de presente la situación en la ANI o el INVIAS, y convocar reuniones con el Concesionario respectivo o con el responsable en INVIAS para que éste último adopte un plan de contingencia para solucionar tal situación, ya sea mediante instalación de señalización especial, adecuación de pasos peatonales, realizar capacitaciones a la población, mediante el plan de socialización del proyecto de concesión; solicitar el apoyo de la Policía de Carreteras, etc. Esta medida, depende del tipo de concesión, es decir, si el contrato de concesión es de primera, segunda o tercera generación, pues cada proyecto vial tiene sus responsabilidades y obligaciones frente al tema.

2) Dado que la Ley 1551 de 2012 faculta a los municipios para ejercer sus competencias conforme lo dispuesto en la Constitución Política y en las demás normas, como la Ley 769 de 2002 para el caso, el Alcalde puede solicitar, con fundamento en lo dispuesto en la Resolución No. 000063 del 8 de octubre de 2003 expedida por el Ministerio de Transporte, un permiso de ocupación temporal en la vía concesionada para instalación de semáforos, señalización, adecuación de un paso peatonal, etc. En dicha Resolución, se establece el procedimiento para que las autoridades regionales, municipales, o las entidades interesadas, sean de carácter público o privado, presenten solicitudes de permiso de ocupación de la vía concesionada. Esta posibilidad la puede llevar a cabo, siempre y cuando cuente con los recursos disponibles en su presupuesto, para destinarlos a este fin, así como con las autorizaciones respectivas.

3) Ahora bien, en cada municipio se tendría que determinar cuál es la Concesión vial que pasa por su jurisdicción, para establecer si es de primera, segunda o tercera generación, si están a cargo de Departamento o de la Nación (ANI), las responsabilidades que cada una comporta en materia de seguridad vial, y de esta manera poder estudiar las posibles soluciones al problema de accidentalidad en los puntos identificados.

4) Por otra parte, cuando se trata de vías nacionales, el Municipio tiene la posibilidad, conforme lo dispuesto en los artículos 313 de la Constitución Política; 3, 4 y 91 de la Ley 136 de 1994; 95 de la Ley 489 de 1998, para que celebre un convenio de cooperación con el INVIAS y/o con la Policía Nacional, para que lleven a cabo las acciones necesarias, con el fin de mejorar la seguridad en el corredor vial, así como para que se lleven a cabo campañas de sensibilización y educación a los usuarios de la vía para disminuir los índices de accidentalidad.

Dado que la Seguridad Vial es una política de Estado, el papel de estas dos entidades podría ser más activo y considerar incluir en los nuevos proyectos de concesión, la inclusión de campañas o programas de educación vial con la comunidad por donde pasan las vías concesionadas, en el área social de los proyectos del que se trate. En igual medida, el INVIAS podría aportar más en los contratos que sobre las vías nacionales se están ejecutando, revisando las obligaciones en materia de seguridad vial en tales contratos.

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE. Según el Decreto 1016 de 2000 expedido por el Ministerio de Transporte, es un organismo de carácter administrativo y técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, con autonomía financiera y administrativa. Este Decreto modificó su estructura, y determinó en el artículo 3 que es la entidad encargada de supervisar el cumplimiento de normas referentes a la prestación del servicio público de transporte. Tiene como funciones y objetivos inspeccionar, vigilar y controlar permanente el servicio de transporte público. En el artículo 4 se estableció que inspecciona, vigila y controla el cumplimiento de normas de tránsito, regula los modos de transporte, y es la entidad encargada de vigilar el cumplimiento de reposición del parque automotor.

Posteriormente, mediante el Decreto Nacional 2741 de 2001, se determinó que la Supertransporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

La Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, tiene dentro de sus funciones, la de *"ejecutar la labor de inspección, vigilancia y control en relación con los organismos de tránsito, transporte terrestre automotor y centros de enseñanza automovilística conforme a lo previsto en las disposiciones legales vigentes y las demás que se implementen al efecto" (…) "Coordinar y ejecutar la inspección, vigilancia y control en el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto y aplicar las sanciones de conformidad con la ley".*

Otra de sus funciones de la Supertransporte consiste en inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte, terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.

Este decreto modificó el artículo 42 del Decreto 101 de 200, donde determinó que están sometidos a la inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, y exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 del Decreto 2741 de 2001, las siguientes personas naturales o jurídicas:

"*Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte"*

(…)

"*Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte*".

(*…).*

Otra de las funciones de la Superintendencia delegada de Tránsito y Transporte, es la de inspeccionar, vigilar y controlar los centros de enseñanza automovilística y transporte terrestre automotor.

INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENCES. Presta los servicios forenses a la comunidad, para apoyar técnica y científicamente la administración de justicia, respetando la dignidad de las personas y contribuyendo a restablecer sus derechos. Sirve de organismo de verificación y control de las pruebas periciales y exámenes forenses practicados por los cuerpos de policía judicial del Estado y otros organismos a solicitud de autoridad competente.

POLICÍA NACIONAL. Es la institución encargada de brindar seguridad a los colombianos. Según lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, artículo 8, le corresponde a la Policía de Transito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas. Sus funciones son de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías, y también, de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las normas. De acuerdo a lo dispuesto en esta norma, las funciones asignadas deben ser ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito. En el caso de los Departamentos y los Municipios, de más de cincuenta mil habitantes, con población urbana con más del 80%, en la norma antes citada se estableció que podrán organizar su policía de tránsito.

La Ley 1310 de 2009, mediante la cual se unifican las normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales, dispuso las siguientes definiciones en el artículo 2:

> "***Organismos de Tránsito y Transporte:*** *Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.*
>
> ***Autoridad de Tránsito y Transporte:*** *Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3° de la Ley 769 de 2002.*
>
> ***Agente de Tránsito y Transporte:*** *Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.*

> ***Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito:*** *Grupo de empleados públicos investidos de autoridad como agentes de tránsito y transporte vinculados legal y reglamentariamente a los organismos de tránsito y transporte*".

En el artículo 4 de la citada ley se estableció que la Policía de Carreteras de la Policía Nacional, prestará sus servicios en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales, en los municipios donde no haya organismos de tránsito, y los agentes de tránsito municipales o distritales, en el perímetro urbano y rural de sus municipios. En este punto, es preciso aclarar que no todas las entidades territoriales tendrán la totalidad de las denominaciones profesionales en la policía, es decir, no todas contarán con comandantes y subcomandantes de tránsito, técnicos operativos de tránsito y agentes de tránsito, pues eso depende de las necesidades del servicio.

Las funciones que prestan están encaminadas a velar por el cumplimiento de las normas de tránsito y a garantizar la libre locomoción de todos los ciudadanos. No obstante, ejercen las siguientes funciones de manera permanente:

> *"1. **Policía Judicial.** Respecto a los hechos punibles de competencia de las autoridades de tránsito de acuerdo al Código de Procedimiento Penal y Código Nacional de Tránsito.*
>
> *2. **Educativa.** A través de orientar, capacitar y crear cultura en la comunidad respecto a las normas de tránsito y transporte.*
>
> *3. **Preventiva**. De la comisión de infracciones o contravenciones, regulando la circulación vehicular y peatonal, vigilando, controlando e interviniendo en el cumplimiento de los procedimientos técnicos, misionales y jurídicos de las normas de tránsito.*
>
> *4. **Solidaridad**. Entre los cuerpos de agentes de tránsito y transporte, la comunidad y demás autoridades.*
>
> *5. **Vigilancia cívica.** De protección de los recursos naturales relacionados con la calidad del medio ambiente y la ecología, en los ámbitos urbanos y rural contenidos en las actuales normas ambientales y de tránsito y transporte".*

Por otra parte, es importante resaltar que según lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 1310 de 2009, existe un Sistema de Participación Ciudadana, que es desarrollado por los agentes de tránsito de las entidades territoriales, con el objeto de fortalecer las relaciones entre el ciudadano y la institución, estableciendo mecanismos efectivos para que se expresen y sean atendidos distintos intereses sectoriales y regionales, atinentes al servicio de los agentes de tránsito.

La misma ley, creó también la Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana, como mecanismo del más alto nivel, encargada de orientar y fiscalizar las relaciones entre la ciudadanía, los agentes de

tránsito de las Entidades Territoriales y las autoridades administrativas. Esta comisión tiene por objeto atender las necesidades de distintos grupos sociales, con relación a los asuntos de tránsito y transporte, y emitir recomendaciones sobre el conjunto de normas procedimentales y de comportamiento que regulan los servicios de la institución.

Dicha Comisión está integrada por el Alcalde o Gobernador, en cada nivel territorial o su delegado; un miembro del Consejo Territorial de Planeación; un delegado del Sindicato de Empleados de Tránsito y Transporte; un representante de las Juntas de Acción Comunal; un representante de las Empresas del Transporte; un representante de los Agentes de Tránsito, y un delegado del Consejo Municipal o Asamblea Departamental, de acuerdo al ente territorial al cual esté adscrito el organismo de tránsito.

Las funciones de esta Comisión de de Tránsito Territorial y Participación Ciudadana, las siguientes:

1. Proponer iniciativas para fortalecer la acción preventiva de los funcionarios públicos de los organismos de tránsito de entes territoriales de tránsito, frente a la sociedad, así como prevenir la comisión de faltas, delitos y omisiones.

2. Proponer iniciativas y mecanismos tendientes a determinar en forma prioritaria una orientación ética, civilista, democrática, educativa y social en la relación comunidad-agentes de tránsito y demás servidores públicos.

3. Promover la participación ciudadana en los asuntos de tránsito y transporte, en los niveles Departamental y Municipal.

4. Recomendar el diseño de mecanismo, proyectos, programas de planeación, prevención, seguridad y control vial, para asegurar el compromiso de la comunidad-agentes de tránsito y entidades del Estado con el apoyo y participación del Fondo de Prevención Vial.

5. Recomendar programas de desarrollo, salud, vivienda, educación y bienestar para los funcionarios de los organismos de tránsito en los entes territoriales.

6. Recomendar la ampliación de los grupos de control vial en cada ente territorial.

7. Las demás que los Entes Territoriales les asignen con relación al tránsito y transporte de la localidad".

En el Parágrafo del artículo 13 de la Ley 1310 de 2009, dispone que "*el Director o Secretario de tránsito territorial convocará cada tres meses a la Comisión de Tránsito Territorial y Participación Ciudadana*".

Finalmente, es importante destacar de dentro de la estructura orgánica de la Policía Nacional, se encuentra la Dirección de Tránsito y Transporte- DITRA, cuya función principal es dirigir el servicio de

Policía de Tránsito y Transporte a nivel Nacional, en áreas urbanas y rurales, de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito, como se explicará ampliamente más adelante.

COMISIÓN INTERSECTORIAL DE SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS. Mediante el Decreto 29 del 14 de enero de 2002 expedido por el Ministerio de Transporte, se creó la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, "*como organismo dirigido a la coordinación y orientación superior de materias relacionadas con la seguridad en las carreteras del país*". Las funciones de dicha Comisión, están descritas en el artículo 3 del citado Decreto, dentro de las cuales vale la pena destacar las siguientes:

- "*Servir de espacio de coordinación y orientación superior de políticas, planes, programas y propuestas que contribuyan a garantizar la seguridad en las carreteras (…) y el diseño de estrategas de prevención y reacción frente a situaciones que afecten la seguridad y salud de los usuarios*".

- "Establecer (…) panes, estrategias, programas, políticas y programas que potencien el ejercicio de la participación ciudadana (…)".

- "Aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial".

Con la expedición del Decreto 3680 de 2007, el Ministerio de Transporte, se modificó la integración del Comité, incluyendo al Ministro de Educación Nacional y al Gerente del INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura.

Se agregó una nueva e importante función a la Comisión, como es la de "*Promover programas para la obtención y administración de los recursos humanos, financieros e interinstitucionales para la gestión de la seguridad vial*".

COMPETENCIA DE ENTIDADES PRIVADAS.

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL: Creado por el artículo 244 la Ley 100 de 1993. Opera desde 1995, y tiene como objetivo reducir la siniestralidad vial y los niveles de mortalidad y severidad. No cuenta con Personería Jurídica. En dicho artículo se determinó que las compañías aseguradoras que ofrecen el SOAT, deberán aportar el 3% de las primas recaudadas por ese concepto, para la realización de campañas viales preventivas a nivel nacional.

Posteriormente, mediante el Decreto 3990 de 2007, se reglamentó el artículo 244 de la Ley 100, donde se dispuso que el 3% del recaudo del SOAT, tenía que destinarse a un fondo de carácter privado manejado a través de un encargo fiduciario. Dicho fondo tendría un consejo de administración en el cual participaría el Ministerio de la Protección Social, y que se encargaría de adelantar las campañas de prevención vial.

Dado que se trata de un fondo que no tenía personería jurídica, lo cual dificultaba su administración, las compañías aseguradoras que ofrecen el SOAT, mediante el documento privado del 29 de abril de 2009 y adicionado mediante el documento privado del 12 de noviembre del mismo año, inscritos en la Cámara de Comercio de Bogotá, crearon la Corporación Civil para la Administración del Fondo de Prevención Vial, cuyo objeto principal es la administración de Fondo de Prevención vial, así como la de "*procurar la reducción de la accidentalidad vial y sus niveles de mortalidad y severidad, a través de su entendimiento detallado y la realización de 2 campañas de prevención, control, educación y persuasión Estas campañas se entienden como el conjunto de actos o esfuerzos de índole diversa que se aplican a un fin determinado*".

La Contraloría General de la República, en sus labores de seguimiento a los resultados de la política pública en seguridad vial, busca identificar y conocer detalladamente las funciones del FPV en las entidades y territoriales, en los aspectos administrativos, operativos y logísticos. Lo anterior, por cuanto que si bien su naturaleza es privada, ejerce funciones públicas, las cuales son objeto de dicho ente de control.

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS: Según lo dispuesto en el artículo 10 la Ley 769 de 2002 (Reglamentado por la Resolución del Min. Transporte 584 de 2010), se autorizó a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT). Lo anterior, con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios. En el mismo artículo se dispuso que la Federación Colombiana de Municipios, percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado.

ANÁLISIS DE LA NORMATIVIDAD NACIONAL

Una vez revisadas las competencias de todos los actores en este proceso, a continuación se relaciona y se analiza la normatividad a nivel nacional.

- **Constitución Política.** En el marco de la Seguridad Vial, es importante tener en cuenta las siguientes disposiciones:

  Artículo 1. Indica que Colombia es un Estado Social de Derecho, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto por la dignidad humana y la solidaridad de las personas que la integran y en prevalencia del interés general.

  Artículo 24. Establece que todo colombiano, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él.

  Artículo 79. Determina que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano.

  Artículo 209. La Función Administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, dignidad, moralidad, eficiencia, etc.

  Artículo 333. Indica que en el país hay libertad económica, pero para el ejercicio de las actividades, en el marco de la ley.

  Artículo 334. El Estado es quien dirige la economía, y podrá limitarla legalmente cuando así lo exija el interés general

- **Ley 105 de 1993.** Mediante la cual se dictan disposiciones en materia de transporte, redistribuye competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales.

  Artículo 2 – literal e. Uno de los principios rectores del transporte es la seguridad, siendo una prioridad para el Sistema y del sector Transporte.

  Es importante resaltar que esta ley brinda la posibilidad a los ciudadanos de ejercer un control de los servicios de transporte, pues en el artículo 3 dispuso: "*Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido*".

  Frente a la integración de la infraestructura de transporte a cargo de los municipios y distritos, el artículo 17 dispuso que hace parte de esta las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio, y que en los casos en que se construya una vía nacional o

departamental, podrán pasar dichas vías a la infraestructura del municipio o distrito, siempre y cuando cumpla con las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte.

- **Ley 136 de 1994, Arts. 3, 4, 91** – Modificada por art. 29 de Ley 1551 de 2012 (por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios) – Facultades, funciones, atribuciones, etc.

Artículo 3. Establece las Funciones de los municipios, así:

> *"1. Administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la Ley.*
>
> *2. Ordenar el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el progreso municipal.*
>
> *3. Promover la participación comunitaria y el mejoramiento social y cultural de sus habitantes.*
>
> *4. Planificar el desarrollo económico, social y ambiental de su territorio, de conformidad con la Ley y en coordinación con otras entidades.*
>
> *5. Solucionar las necesidades insatisfechas de salud, educación, saneamiento ambiental, agua potable, servicios públicos domiciliarios, vivienda recreación y deporte, con especial énfasis en la niñez, la mujer, la tercera edad y los sectores discapacitados, directamente y en concurrencia, complementariedad y coordinación con las demás entidades territoriales y la Nación, en los términos que defina la Ley.*
>
> *6. Velar por el adecuado manejo de los recursos naturales y del medio ambiente, de conformidad con la Ley.*
>
> *7. Promover el mejoramiento económico y social de los habitantes del respectivo municipio.*
>
> *8. Hacer cuanto pueda adelantar por sí mismo, en subsidio de otras entidades territoriales, mientras éstas proveen lo necesario.*
>
> *9. Las demás que señale la Constitución y la Ley".*

Artículo 4 y 5. Principios rectores de las competencias de los municipios, y de la administración municipal respectivamente. Los municipios ejercen las competencias atribuidas por la

Constitución y la Ley, conforme a los principios señalados en la Ley orgánica de ordenamiento territorial y en especial con sujeción a los siguientes:

> ***"a) COORDINACIÓN:*** *En virtud de este principio, las autoridades municipales al momento de desarrollar y ejercitar sus propias competencias deberán conciliar su actuación con el principio armónico que debe existir entre los diferentes niveles de autoridad en ejercicio de sus atribuciones;*
>
> ***b) CONCURRENCIA:*** *Cuando sobre una materia se asignen a los municipios, competencias que deban desarrollar en unión o relación directa con otras autoridades o entidades territoriales, deberán ejercerlas de tal manera que su actuación no se prolongue más allá del límite fijado en la norma correspondiente, buscando siempre el respeto de las atribuciones de las otras autoridades o entidades;*
>
> ***c) SUBSIDIARIEDAD:*** *Cuando se disponga que los municipios pueden ejercer competencias atribuidas a otros niveles territoriales o entidades, en subsidio de éstos, sus autoridades sólo entrarán a ejercerlas una vez que se cumplan plenamente las condiciones establecidas para ellos en la norma correspondiente y dentro de los límites y plazos fijados al respecto.*
>
> *Así mismo, cuando por razones de orden técnico o financiero debidamente justificadas, los municipios no puedan prestar los servicios que les impone la Constitución y la Ley, las entidades territoriales de nivel superior y de mayor capacidad deberán contribuir transitoriamente a la gestión de los mismos, a solicitud del respectivo municipio. Las gestiones realizadas en desarrollo de este principio se ejercerán sin exceder los límites de la propia competencia y en procura de fortalecer la autonomía local".*

Los principios rectores de la administración municipal son los siguientes:

> ***"a) EFICACIA:*** *Los municipios determinarán con claridad la misión, propósito y metas de cada una de sus dependencias o entidades; definirán al ciudadano como centro de su actuación dentro de un enfoque de excelencia en la prestación de sus servicios y establecerá rigurosos sistemas de control de resultados y evaluación de programas y proyectos;*

b) EFICIENCIA: *Los municipios deberán optimizar el uso de los recursos financieros, humanos y técnicos, definir una organización administrativa racional que les permita cumplir de manera adecuada las funciones y servicios a su cargo, crear sistemas adecuados de información, evaluación y control de resultados, y aprovechar las ventajas comparativas que ofrezcan otras entidades u organizaciones de carácter público o privado.*

En desarrollo de este principio se establecerán los procedimientos y etapas estrictamente necesarios para asegurar el cumplimiento de las funciones y servicios a cargo del municipio, evitar dilaciones que retarden el trámite y la culminación de las actuaciones administrativas o perjudiquen los intereses del municipio;

c) PUBLICIDAD Y TRANSPARENCIA*: Los actos de la administración municipal son públicos y es obligación de la misma facilitar el acceso de los ciudadanos a su conocimiento y fiscalización, de conformidad con la Ley;*

d) MORALIDAD: *Las actuaciones de los servidores públicos municipales deberán regirse por la Ley y la ética propias del ejercicio de la función pública;*

e) RESPONSABILIDAD: *La responsabilidad por el cumplimiento de las funciones y atribuciones establecidas en la Constitución y en la presente Ley, será de las respectivas autoridades municipales en lo de su competencia. Sus actuaciones no podrán conducir a la desviación o abuso de poder y se ejercerán para los fines previstos en la Ley. Las omisiones antijurídicas de sus actos darán lugar a indemnizar los daños causados y a repetir contra los funcionarios responsables de los mismos;*

f) IMPARCIALIDAD: *Las actuaciones de las autoridades y en general, de los servidores públicos municipales y distritales se regirán por la Constitución y la ley, asegurando y garantizando los derechos de todas las personas sin ningún género de discriminación.*

g) SOSTENIBILIDAD. *El municipio como entidad territorial, en concurso con la nación y el departamento, buscará las adecuadas condiciones de vida de su población. Para ello adoptará acciones tendientes a mejorar la sostenibilidad ambiental y la equidad social; propiciando el acceso equitativo de los habitantes de su territorio a las oportunidades y benéficos de desarrollo; buscando reducir los desequilibrios; haciendo énfasis en lo rural y promover la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos.*

h) ASOCIATIVIDAD. *Las Autoridades municipales, con el fin de lograr objetivos de desarrollo económico y territorial, propiciarán la formación de asociaciones entre las entidades territoriales e instancias de integración territorial para producir*

economías de escala, generar sinergias y alianzas competitivas. Así mismo, promoverá la celebración de contratos plan y alianzas público-privadas para el desarrollo rural;

i) ECONOMÍA Y BUEN GOBIERNO. *El municipio buscará garantizar su autosostenibilidad económica y fiscal, y deberá propender por la profesionalización de su administración, para lo cual promoverá esquemas asociativos que privilegien la reducción del gasto y el buen gobierno en su conformación y funcionamiento"*

Según el Artículo 91, los Alcaldes deben ejercer las funciones que les asigne la Constitución Política, la Ley, las ordenanzas, los acuerdos y las que fueren delegadas por el Presidente de la República o del Gobernador respectivo, dentro de las cuales se encuentra, en el numeral 1 del literal b, "restringir y vigilar la circulación de personas por vías y lugares públicos".

- **Ley 336 de 1996.** Por la cual se adoptó el Estatuto Nacional del Transporte.

  Artículo 2. "La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte".

  Artículo 4. "El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares".

  Artículo 3. "Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política".

  Artículo 5. "*El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo*".

- **Ley 489 de 1998.** Dicta normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional.

Artículo 95: en virtud del principio de coordinación y colaboración entre las autoridades administrativas, estas podrán asociarse.

Este artículo determina que "*las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro*".

- **Ley 769 de 2002.** Código Nacional de Tránsito. ***Modificada por la ley 1383 de 2010; Ley 1503 de 2011**

Artículo 3. Define quiénes son autoridades de tránsito:

> *"El Ministerio de Transporte*
>
> *Los Gobernadores y los Alcaldes.*
>
> *Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.*
>
> *La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.*
>
> *Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.*
>
> *La Superintendencia General de Puertos y Transporte.*
>
> *Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de este artículo.*
>
> *Los agentes de Tránsito y Transporte".*

También indica lo siguiente:

> ***PARÁGRAFO 1o**. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.*
>
> ***PARÁGRAFO 2o**. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.*

***PARÁGRAFO 3o**. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.*

***PARÁGRAFO 4o**. La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.*

***PARÁGRAFO 5o**. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito*.

Artículo 4 - Parágrafo 1. Establece que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad val, como en efecto, ya ocurrió (adoptado mediante la Resolución No. 1282 de 2012), con el fin de disminuir la accidentalidad en el país y que servirá como base para los planes departamentales, municipales, metropolitanos, distritales, de control de piratería e ilegalidad.

Artículo 6. Define cuáles son los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción. No obstante, la misma norma indica que en el ámbito nacional, el Ministerio de Transporte es la entidad competente y su respectiva jurisdicción los organismos de tránsito. Según la norma citada, estos son los organismos de tránsito:

"a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;

b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;

c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;

d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;

e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

(…)".

Por otra parte, indica que le corresponde a la Policía Nacional el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuer a del perímetro urbano de los municipios y distritos.

El parágrafo tercero del artículo 6 dispone que "*Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito. Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código. No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan".*

Artículo 7. Determina que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías, sean públicas o privadas, y que sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio, cuyas acciones deben encaminarse a la prevención y asistencia técnica y humana de los usuarios de las vías.

Artículo 115. Indica que el Ministerio de Transporte diseña y define las características de las señales de tránsito.

Artículo 119. Indica las acciones que sólo las entidades de tránsito, pueden tomar dentro de su jurisdicción. Estas son: cierre temporal de vías, demarcación de zonas, colocación o retiro de señales, impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

- **Decreto 4222 de 2006.** Este decreto, expedido por el Ministerio del Interior y de Justicia, modificó la estructura del Ministerio de Defensa Nacional y estableció en su artículo 1, que luego fue modificado por el artículo 2 del Decreto 2016 de 2010 expedido por el citado Ministerio, que la Dirección de la Policía Nacional contará con una estructura, dentro de la cual se encuentra la Dirección de Tránsito y Transporte- DITRA.

  El artículo 11 del Decreto 4222 de 2006, estableció las funciones de la Dirección de Tránsito y Transporte. Su función principal es dirigir el servicio de Policía de Tránsito y Transporte a nivel Nacional, en áreas urbanas y rurales, de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito; Diseñar y poner en marcha programas preventivos de seguridad vial, dirigidos a sensibilizar y concientizar a conductores, pasajeros y peatones que permitan la reducción de la accidentalidad; Proponer y desarrollar convenios de cooperación, con entidades públicas y privadas, dirigidos a fortalecer las relaciones Policía -Autoridades de Tránsito- gremios del sector y comunidad en general.

  El DITRA debe Desarrollar las políticas del Gobierno Nacional en materia de seguridad vial y asesorar a la Dirección General de la Policía Nacional de Colombia en la definición y desarrollo de estrategias, programas y proyectos relacionados con la seguridad vial urbana y rural.

- **Resolución 0202 del 26 de enero de 2010.** Este acto administrativo fue expedido por la Dirección de la Policía Nacional, mediante la cual se define la estructura orgánica interna y las funciones de la DITRA. En esta Resolución, determina que la DITRA es un cuerpo de policía especializado en transporte y tránsito, que tiene como misión "*contribuir con la movilidad, aplicación de las normas de tránsito, prevención de la accidentalidad de los usuarios en las vías y terminales de todos los modos de transporte, orientado a garantizar una cultura de la seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autoregulación y disciplina social*".

  La Dirección de Tránsito y Transporte está integrada entre otras, por la subdirección de seguridad vial, encargada de desarrollar las funciones anteriormente descritas.

- **Ley 1083 de 2006.** Por la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible.

  Artículo 2. Concedió plazo de dos (2) años, para que Alcaldes adopten mediante Decreto los Planes de Movilidad, en concordancia con las normas del POT. Dichos planes deben contener temas como el Sistema de transporte público, infraestructura vial, red peatonal y articular todas las políticas en estas materias con la estructura urbana. De igual forma, deben incorporar los planes maestros de parqueaderos

  Artículo 3 – Discapacitados. Estableció que con el fin de garantizar el acceso a todas las personas, en las vías púbicas deben construir a su vez, la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial calzadas, separadores, andenes, sardineles, y demás elementos.

- **Decreto 2691 de 2006, modificado por el Decreto 4116 de 2008.** Disposiciones en materia de seguridad de seguridad y transporte.

  Artículo 1. Medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros. Esta norma indica que "*en los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por períodos inferiores o iguales a un año*".

  Artículo 10. Determinó que "en los municipios donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizado la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales de acuerdo con la necesidad (…)".

- **Decreto 56 de 2009** – Facultad de imponer multas.

  Artículo 2. Delega en los inspectores de Policía la competencia para imponer multas, según lo dispuesto en el parágrafo 1 del numeral 2 del literal b del artículo 91 de la ley 136 de 1994.

- **Ley 1310 de 2009 en al artículo 2:** Define a Organismos de Tránsito como las "*entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción*".

- **Ley 1397 de 2010.** Mediante esta ley se modifica algunos artículos de la Ley 769 de 2002, específicamente en lo que respecta a los centros de enseñanza automovilística y los requisitos para obtener la licencia de conducción.

  El artículo 15 de la ley 769 de 2002 fue modificado por la Ley 1397 de 2010, para indicar que el Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística.

- **Ley 1450 de 2011.** Plan Nacional de Desarrollo (2011 – 2014). Declaró a la seguridad vial, como política de Estado.

  En esta ley, se autorizó al Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas para estructurar y poner en funcionamiento el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT. Este Centro, será operado por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en coordinación con la Superintendencia de Puertos y Transporte, con el propósito de contribuir a la seguridad vial y al control en cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, tal como lo estableció el artículo 85.

  Respecto del tránsito de motocicletas, en el artículo 92 se dispuso que el Gobierno Nacional establecerá un programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas. No obstante, dicho programa no estará enfocado exclusivamente en las motocicletas, sino también en todos los actores de la vía, y en el fortalecimiento de la educación como herramienta fundamental para disminuir los índices de mortalidad y morbilidad que se presentan en motocicletas.

- **Ley 1503 de 2011.** Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

  En desarrollo de los principios constitucionales y legales, se expidió la Ley 1503 de 2011, mediante la cual se busca brindar los mecanismos para educar a la población en temas de

señalización vial y normas de tránsito y cambiar los hábitos frente a los comportamientos de los usuarios en la vía, y así lograr disminuir los índices de accidentalidad y mortalidad

Según lo dispuesto en esta ley, uno de los objetivos es fomentar el respeto por los derechos humanos, los valores de la sociedad, la conciencia ciudadana y el interés por preservar la vida en todos los ámbitos. Para lograr este objetivo, se acordó que el Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Salud, con el apoyo del Fondo de Prevención Vial, desarrollen los programas pedagógicos a implementar en las instituciones educativas, la cual tendrá la connotación de obligatoria, como lo indican los artículos 16 y 30 de la Ley 115 de 1994, y 6 y 7 de la Ley 1503 de 2011.

Dicha ley, busca involucrar a su vez, a todos los actores de la población, no sólo a los alumnos de instituciones preescolar y básica, así como a sus docentes, sino también a las empresas públicas y privadas, establecimientos de comercio que expenden licor, y medios de comunicación, quienes pueden contribuir en el cumplimiento de los fines.

No obstante lo anterior, se observa que el papel de los medios de comunicación no se puede limita a "incorporar la aplicación de los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, (…)", como lo indica el artículo 14, sino a concientizar a la población en el respeto por las normas de tránsito. Es decir, no se puede limitar a usar el lenguaje adecuado, sino a generar el sentido de responsabilidad y respeto por la vida, teniendo en cuenta que en Colombia, le presta atención a la información radial o a los noticieros emitidos por televisión. Siendo esta la fuente de información de la sociedad, consideramos que podría tener un papel más activo en la consecución de los fines, antes que limitar su actuar a lo dispuesto en el artículo 14. Además, se debe tener en cuenta que hay un ente regulador en Colombia, que podría contribuir en la divulgación de contenidos útiles para la población en lo que respecta al respeto por las normas de tránsito y seguridad vial.

Por otra parte, esta ley estableció que en toda entidad sea del orden público o privado, que disponga para el cumplimiento de sus fines misionales, de más de diez vehículos automotores, deberán diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, mediante el cual brinde capacitaciones y jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial, y comprometa a su personal en el respeto y cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial.

Ahora bien, esta ley propone que la comunidad ejerza un papel más activo, mediante su participación en el control de la seguridad vial, sin embargo, en la reglamentación de la ley, se podrían brindar acciones específicas de intervención en este campo, y así la comunidad cuente con más opciones y herramientas para organizarse y ejercer el control en la materia.

En el capítulo V de la citada ley, se establecen los lineamientos para la acción estatal en seguridad vial. En el artículo 18 ordena la creación de un "Portal de Seguridad Vial", para que los ciudadanos se informen y denuncien situaciones que atenten contra la seguridad vial.

Esta iniciativa podría ser desarrollada, o basarse para su desarrollo, en la información contenida en la página del Fondo de Prevención Vial. Sin embargo, teniendo en cuenta que no todas las personas cuentan con un computador ni tienen acceso a internet, que es alto el índice de población discapacitada visualmente (de acuerdo al último censo realizado por el DANE en el año 2005, en Colombia se reportaron más de 1.100.000 habitantes con discapacidad en la visión, lo cual equivale a un 2.8% del total de colombianos) y que existe otra parte que no sabe leer ni escribir (según el DANE el índice de analfabetismo en Colombia es del 9.6% de la población, equivalente a 1.672.000 personas), este portal podría convertirse en una herramienta de poca utilidad. Esto sólo funcionaría en los centros poblados de fácil acceso, es decir, en ciudades y municipios grandes, donde haya población con capacidad económica.

En el artículo 20 de la Ley 1503 de 2011, se determinó promover incentivos en materia fiscal o de contratación pública, a las entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso en mejorar los problemas de seguridad vial. La reglamentación estará a cargo del Gobierno Nacional, ante lo cual sería interesante revisar el planteamiento que incentivos en "contratación pública", pues la normatividad en la materia es específica y muy clara, no entendemos entonces cómo se aplicará este "incentivo", toda vez que las limitaciones en materia de contratación no sólo están en la ley, provienen de principios constitucionales como el de transparencia, eficiencia, igualdad, buena fe, entre otros, y parta defender esos principios, se expidió un estatuto de contratación pública, que tendría que ser reformado una vez más, para cumplir con los "incentivos" propuestos por el Gobierno Nacional.

Igual sucede con los "incentivos" en materia fiscal, pues las competencias normativas tributarias en Colombia, están orientadas al principio de Reserva de ley, cuya competencia recae, en materia de impuestos nacionales, en el Congreso de la República. Por tanto, hay lugar a plantearse algunas preguntas, de qué monto será incentivo? Con qué frecuencia será aplicado? Cuáles actividades llevan a determinar que en verdad hay un compromiso de la empresa privada para la promoción de la seguridad vial? Si la reglamentación de esta ley está en cabeza del Ministerio de Transporte, hasta dónde podría determinarse la eficacia de dicha actividad, cuando la competencia en materia tributaria está en el Congreso?

Por otra parte, el artículo 22 dispone que todas las entidades territoriales deberán incluir capítulos específicos donde traten medidas en pro de la seguridad vial, así como el presupuesto asignado para tales fines. Al respecto, observamos que esto no ocurre, es decir, en los planes de desarrollo de este cuatrenio, no se incluyeron capítulos específicos en el tema de seguridad vial.

El presupuesto asignado no es suficiente para el desarrollo y ejecución de programas serios en la materia.

Respecto de las fuentes de financiación, tenemos que en el artículo 24 de la ley se establece que se contará con diversas posibilidades, como por ejemplo los aportes provenientes del sector privado, cooperación internacional, por el recaudo de multas y sanciones de tránsito, SOAT y recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga, así como de los recursos generados por el incremento tarifario en los peajes.

- **Ley 1551 de 2012.** Dicta normas de organización y funcionamiento de municipios.

Artículo 2. Indica que los municipios gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, dentro de los límites legales y constitucionales.

Unas de las funciones de los municipios, consisten en "*Elaborar e implementar los planes integrales de seguridad ciudadana, en coordinación con las autoridades locales de policía y promover la convivencia entre sus habitantes (…) Promover la participación comunitaria, la cultura de Derechos Humanos y el mejoramiento social y cultural de sus habitantes. El fomento de la cultura será prioridad de los municipios y los recursos públicos invertidos en actividades culturales tendrán, para todos los efectos legales, el carácter de gasto público social de conformidad con el artículo 1°, numeral 8 de la Ley 397 de 1997 (…), Promover alianzas y sinergias público-privadas que contribuyan al desarrollo económico, social y ambiental del municipio y de la región, mediante el empleo de los mecanismos de integración dispuestos en la ley (…),Formular y adoptar los planes de ordenamiento territorial, reglamentando de manera específica los usos del suelo en las áreas urbanas* (…)en armonía con las políticas nacionales y los planes departamentales y metropolitanos (…) ".

Otra de las funciones importantes de destacar, es la siguiente: "En concordancia con lo establecido en el artículo 355 de la Constitución Política, los municipios y distritos podrán celebrar convenios solidarios con: los cabildos, las autoridades y organizaciones indígenas, los organismos de acción comunal y demás organizaciones civiles y asociaciones residentes en el territorio, para el desarrollo conjunto de programas y actividades establecidas por la Ley a los municipios y distritos, acorde con sus planes de desarrollo".

El parágrafo tercero de la Ley, permite que los municipios celebren "Convenios Solidarios", como "complementación de esfuerzos institucionales, comunitarios, económicos y sociales para la construcción de obras y la satisfacción de necesidades y aspiraciones de las comunidades", para lo cual, autoriza a los entes territoriales del orden municipal y departamental, para que celebren directamente tales convenios con juntas de acción comunal para ejecutar obras de

mínima cuantía. Esta herramienta es muy útil para vincular a la comunidad en los planes y programas que los municipios busquen implementar, pues de esta manera logran concientizar a la población en el respecto por la vida, por las señales de tránsito, en el cuidado de la infraestructura vial.

Ahora bien, dado que una de las funciones del Concejo Municipal consiste, según el artículo 32 de la ley antes mencionada, en dictar las normas de presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos, conforme lo dispuesto en el plan municipal o distrital, los alcaldes deben incluir los planes y programas sociales en sus proyectos de planes, y resaltar la importancia de los mismos, para que logren la asignación presupuestal que les permita ejecutarlos durante su gobierno.

- Es importante citar el **CONPES 3718 del 31 de enero de 2012. Política Nacional de Espacio Público. Programa de Ciudades amables**, pues contiene las recomendaciones en dicha política, que luego se materializarán en cada una de las acciones a desarrollar en el país.

  Este CONPES se justificó en el PND 2010 – 2014, donde se determinó implementar la política nacional de espacio público, con el fin de apoyar a las entidades territoriales en el fortalecimiento de su capacidad institucional y administrativa para la planeación, la gestión, financiación, información y sostenibilidad del espacio público. De aquí parte el fundamento de este CONPES y así, el DNP y el Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio decidieron formular dicha política. El estudio realizado para sustentar el CONPES, encontró un déficit cuantitativo y cualitativo del espacio público en las ciudades, donde se ha expandido el suelo urbano sin el manejo adecuado establecido en las normas vigentes.

  En el acápite de caracterización del déficit cuantitativo de espacio público, se encontró entre otros aspectos, que "*falta una visión integral en el diseño e implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y los sistemas de espacios públicos (andenes, alamedas, ciclorutas viales, etc.) de las ciudades que vienen implementando este tipo de soluciones para el transporte urbano y movilidad*"[1].

  El eje del problema se centra en el aspecto institucional, así como sucede en materia de seguridad vial, donde las funciones son limitadas a solucionar problemas operativos, y no el fondo de los mismos. En dicho estudio se evidenció la carencia de recurso humano y tecnológico adecuado para llevar a cabo dichas funciones. De otra parte, tampoco cuentan con políticas, instrumentos y presupuesto adecuado para ejercer el control urbano y evitar la ocupación de

[1] Documento CONPES 3718 de 2012. Página 9.

dichos espacios por la acelerada urbanización, así como la ocupación irregular del espacio público, lo que incrementa la vulnerabilidad de los peatones y usuarios de las vías en general.

Por su parte, en el mismo documento se menciona que en el marco de la visión Colombia 2019, se formuló la estrategia de construir "ciudades amables". Dentro de las líneas de acción está la de "*articular todos los componentes de movilidad como el transporte urbano masivo o colectivo, transporte privado, ciclorutas, vías peatonales, sistemas alternativos, etc., y promover el desarrollo de sistemas integrados de transporte masivo, buscando en el mediano plazo impulsar un desarrollo urbano integral mejorando el espacio público, entre otras estrategias*"[2].

Ahora bien, para la implementación de los Planes Locales de Seguridad Vial, lo principal, es la expedición de la reglamentación por parte del Ministerio de Transporte. El Ministerio de Educación Nacional por su parte, deberá definir los lineamientos para la incorporación de las cátedras y los contenidos en Seguridad vial, en los proyectos pedagógicos.

En este punto, es preciso mencionar que en el proyecto de reglamentación propuesto por el Ministerio de Transporte, las secretarías de educación en cada ente territorial, tienen un papel fundamental en el éxito de la política en seguridad vial, pues son las entidades encargadas de definir los problemas y/o retos en esta materia, en coordinación con las autoridades responsables de educación vial. De igual forma, deberán promover la creación y uso de nuevas tecnologías de la información y convocar a reuniones.

Una vez reglamentada la ley, entran en juego varios elementos. El principal, consiste en determinar el estatus del municipio, qué categoría tiene, si está certificado en educación y en salud; si está en Ley 550 de 1999, esto es, intervenido financieramente por el Estado por acuerdos de reestructuración de pasivos. En caso de estar libre estar en proceso de restructuración, conocer las limitaciones financieras según lo determinado por la Ley y por la Dirección de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda.

En caso que no encontrarse en este proceso, se deben revisar las finanzas del municipio, es decir, estudiar el marco fiscal de mediado plazo definido en el plan de desarrollo, y cuáles son las asignaciones presupuestales en materia de seguridad vial, educación, salud, tránsito, transporte e infraestructura vial.

Posteriormente, las instituciones educativas deben incorporar en los planes de estudio, y según las indicaciones del Ministerio de Educación Nacional, los programas en seguridad vial, en los términos dispuestos en la reglamentación.

[2] Ibídem Página 5.

Por otra parte, frente a los planes estratégicos de entidades, organizaciones o empresas en materia de seguridad vial, es importante que el municipio tenga en cuenta que una vez sea elaborado el plan conforme a la metodología que expedirá el Ministerio de Transporte, dichas organizaciones, empresas, etc, deberán registrar los planes estratégicos ante el organismo de tránsito correspondiente. El organismo de tránsito, hará las observaciones que considere pertinentes y ejercerá el control de los mismos.

Ahora bien, la adopción de los planes locales, debe hacerse mediante decreto, y en el mismo acto administrativo, se definirán los procedimientos metodológicos para la implementación de los proyectos a desarrollar en cada ente territorial. En su PLSV, definirá las acciones permanentes, las metas a corto, mediano y largo plazo y los demás componentes y programas que considere pertinentes.

Por otra parte, vale la pena decir que la normatividad en nuestro país es muy amplia, lo que puede generar problemas de aplicación e interpretación en otras ocasiones, pues dada su extensión y complejidad, podría generar confusión o que los entes competentes no tengan clara su aplicación.

Por esta razón, vendría bien un estudio jurídico de actualización y compilación de estas normas en materia de seguridad vial, para que las entidades territoriales y las entidades del gobierno nacional y local, tengan las herramientas precisas para aplicarlas.

NORMATIVIAD EN MATERIA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT

El SOAT es una póliza de seguro que deben portar OBLIGATORIAMENTE todos los vehículos automotores (nacionales o extranjeros) que transiten por el territorio colombiano, la cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito, ya sean: peatones, pasajeros o conductores. El objetivo del seguro es lograr que las víctimas en accidentes de tránsito cuenten con una atención médica oportuna, e indemnizar a la víctima o a sus beneficiarios ya sea por muerte o incapacidad médica permanente, y el pago de los gastos funerarios y de transporte.

Según el artículo 196 del Estatuto Orgánico Financiero, las entidades habilitadas para ofrecer el SOAT son *"aquellas entidades aseguradoras actualmente autorizadas para ofrecer el seguro obligatorio de daños corporales que se causen en accidentes de tránsito que, con anterioridad al 30 de junio de 1991, acrediten haber cumplido satisfactoriamente todas las obligaciones derivadas de la operación de dicho seguro ante los establecimientos hospitalarios o clínicos y ante las personas que se encuentren habilitadas para reclamar indemnizaciones derivadas de este seguro. Para este efecto la Superintendencia Nacional de Salud remitirá a la*

Superintendencia Bancaria las informaciones correspondientes, y las demás entidades aseguradoras que se establezcan legalmente en el país y obtengan autorización específica de la Superintendencia Bancaria para la operación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito".

Para las zonas de frontera, como ocurre en la ciudad de Cúcuta y San Juan de Pasto, el citado artículo establece que *"las entidades aseguradoras a las cuales se refiere el presente artículo deberán expedir seguros de corto plazo que cubran el lapso durante el cual el vehículo permanezca en el país. De igual manera deberán expedir seguros de corto plazo para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Dispondrán lo pertinente para que en las zonas fronterizas y puertos se cuente con las facilidades operativas indispensables para una adecuada y oportuna expedición del seguro*".

Decreto Nacional 019 de 2012. La cobertura por amparos del SOAT, según lo dispuesto en el Decreto 019 de 2012, para los siniestros ocurridos antes del 10 de enero de 2012 es la siguiente:

- Indemnización por Muerte 600 SMLDV
- Gastos Médicos 500 SMLDV
- Incapacidad Permanente 180 SMLDV
- Gastos Funerarios 150 SMLDV
- Gastos de Transporte 10 SMLDV

Para los siniestros ocurridos a partir del 10 de enero de 2012, se unificaron los amparos de Indemnización por Muerte y Gastos Funerarios bajo el valor de la sumatoria de las dos (2) coberturas, así:

- Muerte y Gastos Funerarios 750 SMLDV
- Gastos Médicos 500 SMLDV
- Incapacidad Permanente 180 SMLDV
- Gastos de Transporte 10 SMLDV

Para los siniestros ocurridos a partir del 10 de Julio de 2012, teniendo en cuenta lo establecido en la Ley Antitrámites, y el Decreto reglamentario 967/2012, la cobertura del amparo de Gastos Médicos a cargo de las Compañías aseguradoras que operan el Ramo SOAT se amplió de 500 a 800 SMLDV, definiendo desde esta fecha los amparos de SOAT así:

- Muerte y Gastos Funerarios 750 SMLDV
- Gastos Médicos 800 SMLDV
- Incapacidad Permanente 180 SMLDV
- Gastos de Transporte 10 SMLDV

Ley 33 de 1986. Creó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -(SOAT), con el fin de garantizar los recursos que faciliten la atención integral para las víctimas de accidentes de tránsito, y de acuerdo con unas coberturas definidas. Según la información de Corporación Fondo de Prevención Vial3, las compañías aseguradoras que operan el SOAT en Colombia, son las siguientes: Colpatria, Seguros del Estado, Liberty Seguros, Mundial de Seguros, La Previsora, QBE Seguros y Suramericana. Estos recursos se manejan mediante encargo fiduciario.

Decreto Ley 1032 de 1991. *Sustituido e incorporado en el Decreto 663 de 1993. Mediante este Decreto, se reguló el Seguro Obligatorio de Daños causados a personas en accidentes de tránsito. Actualmente hace parte del Estatuto Financiero

En el artículo 13 del citado Decreto Ley, se estableció la creación del FONDO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO- FONSAT, que luego fue Incorporado en el Decreto 663 de 1993, EOSF, bajo el artículo 198, creándose como una cuenta especial de la Nación, con independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística, con fines de interés público, para el pago de siniestros ocasionados por vehículos no identificados o no asegurados y como instrumento de apoyo para la Red de Atención de Urgencias del Sistema Nacional de Salud.

En dicho artículo se dispuso que *"El Fondo será administrado por una entidad pública vigilada por la Superintendencia Bancaria cuyo régimen legal le permita desarrollar sistemas de administración fiduciaria, la cual para todos los efectos legales será la representante de dicha cuenta. Para tal efecto, el Gobierno Nacional celebrará el contrato de carácter interadministrativo respectivo, para cuyo perfeccionamiento bastará su suscripción y la publicación en el DIARIO OFICIAL*".

También previó que el Fondo contará con los siguientes recursos:

> *"Las transferencias efectuadas por las entidades aseguradoras, conforme lo dispuesto por el artículo 15 del presente Decreto; b) Aportes y donaciones en dinero o en especie de personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras; c) Los rendimientos de sus inversiones; d) Los demás, que reciba a cualquier título"*.

En cuanto a las transferencias de los recursos administrados por las entidades aseguradoras al –FONSAT- dispuso en el artículo 15 lo siguiente:

> "*Las entidades aseguradoras que cuenten con autorización para la operación del ramo de seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito transferirán bimestralmente el 20% del valor de las primas emitidas por cada una de ellas, en el bimestre inmediatamente anterior, al Fondo del Seguro Obligatorio de*

[3] http://www.fpv.org.co/

Accidentes de Tránsito "Fonsat". Dicha transferencia deberá efectuarse dentro de las cinco (5) primeros días hábiles del mes correspondiente.

Las sumas transferidas se destinarán al cumplimiento de las finalidades previstas en el artículo 16 del presente Decreto. No obstante, si las mismas resultaren insuficientes para atender las indemnizaciones que sean procedentes en los términos del artículo 6, las aseguradoras deberán cubrir el remanente a prorrata de su participación del ramo hasta la concurrencia de los excedentes que a ellas correspondería, en los términos de las reglas aquí previstas. Para tal efecto, el reglamento establecerá el período dentro del cual deberán efectuar la transferencia adicional.

En todo caso, al finalizar el período anual las transferencias que efectúe cada aseguradora al "Fonsat" deben equivaler, cuando menos, al cincuenta por ciento (50%) de los excedentes de operación del ramo, en cuya determinación el reglamento deberá prever que la sumatoria de los gastos generales, de administración, las comisiones de intermediación y cualquier otro gasto que se registre no podrá superar, en ningún caso, el veinticinco por ciento (25%) de las primas emitidas en el correspondiente período.

La determinación del resultado del período anual se efectuará dentro de los dos (2) meses siguientes al corte correspondiente. La transferencia deberá realizarse dentro de los cinco (5) primeros días hábiles del mes correspondiente.

En caso que el resultado del ramo, una vez aplicadas las fórmulas aludidas, arroje déficit, éste podrá descontarse en las futuras aplicaciones de la fórmula de excedente.

PARÁGRAFO 1. *Para el debido control de las transferencias las entidades aseguradoras presentarán ante la Superintendencia Bancaria los estados de ingresos y egresos bimestrales o anuales, según el caso, de acuerdo con los instructivos de carácter general que expida dicho organismo.*

PARÁGRAFO 2. *La entidad aseguradora que no efectúe las transferencias en forma oportuna, o las haga por un monto inferior, incurrirá en una multa igual al equivalente mensual, mientras subsista el defecto, de la tasa DTF certificada por el Banco de la República, aplicada al monto mensual del defecto, la cual será impuesta por la Superintendencia Bancaria, sin perjuicio de la revocación de la autorización del ramo conforme a las normas legales vigentes para aquellas entidades que presenten deficiencias sistemáticas".*

Los recursos del Fondo de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito "Fonsat", se destinarán al cumplimiento de las siguientes finalidades, según lo previsto en el artículo 16 de la norma en estudio:

> *"a) Al pago de las indemnizaciones que resulten procedentes de acuerdo con los amparos a que alude el artículo 6 de este Decreto cuando ellas se originen en accidentes de tránsito en que participen vehículos no identificados o no asegurados, conforme a lo dispuesto en el presente Decreto;*
>
> *b) A la atención de víctimas politraumatizadas, o la rehabilitación de las mismas, según los convenios que se celebre por la entidad que administre el "Fonsat" con establecimiento hospitalario o clínicos o centros de rehabilitación, en desarrollo de las directrices señaladas por la Junta Asesora;*
>
> *c) Atendidas las erogaciones anteriores el Fondo deberá financiar los proyectos de inversión de la Red de Atención de Urgencias del Sistema Nacional de Salud, aprobado por la Junta Asesora del Fondo.*
>
> *PARÁGRAFO. En todo caso, la entidad encargada de administrar el "Fonsat" entablará todas la acciones de repetición que legalmente resulten procedentes contra los responsables de los accidentes y, en el evento de establecerse que los mismos estaban asegurados, tales acciones se ejercerán ante las entidades aseguradoras respectivas".*

Decreto Nacional 2878 de 1991. Mediante este decreto, se reglamentó el Decreto 1032 de 1991. Confiere facultades a la Superintendencia Nacional de Salud para investigar y sancionar con multas a los representantes legales, administradores, funcionarios, empleador y en general a los responsables del incumplimiento en la atención obligatoria de víctimas en los establecimientos hospitalarios o clínicos. Señala el procedimiento para atender las quejas presentadas ante la Superintendencia Nacional de Salud. Establece las reglas de las coberturas del transporte y movilización de víctimas y así mismo, el procedimiento para el pago de las indemnizaciones por parte de las entidades aseguradoras y el FONSAT. Fija la metodología para calcular los excedentes que deben transferir las entidades aseguradoras en forma anual para el cumplimiento de los objetivos del FONSAT.

Resolución 2090 del 14 de junio de 1991 expedida por la Superintendencia Bancaria. Establece condiciones generales de la póliza y las tarifas aplicables al seguro. Es importante tenerla en cuenta antecedente, pues fue derogada por las Circulares Externas 042 y 047 de 1999.

Resolución 13049 de 1991. Ministerio de Salud. Fijó normas y procedimientos y adopta los modelos de reclamación.

Decreto Nacional 663 de 1993. Actualizó el Estatuto Orgánico Financiero. En el Capítulo V estableció el Régimen del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, tal como se explicó anteriormente.

Es importante mencionar en este punto, que el Ministerio de Salud y Protección Social, mediante la **Resolución No. 001135 de 2012**, definió el porcentaje de la prima del SOAT para el cubrimiento del pago de las indemnizaciones correspondientes al amparo de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones y el total de costos asociados al proceso de reconocimiento de dichas indemnizaciones, como consecuencia de accidentes de tránsito. Lo anterior, en concordancia con lo dispuesto en la Ley Antitrámites.

En el **artículo 113** dicha Ley (**Decreto Ley 019 de 2012**), se estableció que para el cubrimiento del pago de las indemnizaciones por concepto de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones y el total de costos asociados al proceso de reconocimiento de dichas indemnizaciones, cuya cuantía supere los 500 salarios mínimos legales diarios vigentes y hasta la cobertura que defina el Gobierno Nacional, aseguradoras deberán destinar un porcentaje de los recursos de la prima del SOAT , en los términos expuestos en el numeral 1, literal a) del artículo 199 del Decreto Ley 663 de 1993, en concordancia con el literal a) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993, constituida por el 20% del valor de las primas emitidas en el bimestre anterior.

La cobertura de la que se habla en el párrafo anterior, fue definida por el Gobierno Nacional en el **Decreto 967 de 2012**, en un valor de 800 salarios mínimos legales diarios vigentes al momento de la ocurrencia del accidente de tránsito.

Ahora, dado que era necesario definir el porcentaje de la prima del SOAT que deberán destinar las aseguradoras que emitan dicha póliza, para el cubrimiento del pago de las indemnizaciones correspondientes por lesiones en accidentes de tránsito, así como el porcentaje adicional como factor de ajuste para el pago de los siniestros a reconocer por parte de las aseguradoras con cargo a las pólizas que al momento de entrar a regir la cobertura establecida en el Decreto 967 de 2012, hubiesen sido expedidas y respecto de las cuales se haya girado el porcentaje de la prima correspondiente al Fosyga, el Ministerio de Salud y Protección Social, expidió la Resolución antes citada.

En dicha Resolución, esta entidad estableció en el artículo 1 lo siguiente:

> *"A partir de la aplicación de la cobertura del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito –SOAT– conforme a lo establecido en el parágrafo del artículo 1° del Decreto número 967 de 2012, las* ***compañías autorizadas para expedir la póliza*** *SOAT,* ***deberán destinar el 29% de los recursos*** *a que refiere el literal a) del numeral 1 del artículo 199 del Decreto-ley 663 de 1993, en concordancia con*

*el literal a) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993, **para financiar las indemnizaciones** por concepto de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones y el total de costos asociados al proceso de reconocimiento y pago de dichas indemnizaciones".*

De otra parte, también se estableció en la Resolución No. 001135 de 2012, que las compañías autorizadas para expedir el SOAT, en el año siguiente contado desde la aplicación de la cobertura del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, según lo establecido en el numeral 1 del Decreto 967 de 2012, deberán destinar adicionalmente al porcentaje del 29% dispuesto en el artículo 1 de la Resolución 001135 de 2012, el 14% de los recursos de que trata el literal a) del artículo 199 del Decreto Ley 663 de 1993, como factor de ajuste para el pago de los siniestros a reconocer con cargo a las pólizas que fueran expedidas después del 10 de mayo de 2012 (fecha en que comenzó a regir el Decreto 967 de 2012), y respecto de las cuales, se haya girado el porcentaje de la prima correspondiente al Fosyga.

Ley 100 de 1993. En esta ley, se introdujeron varias modificaciones al SOAT, creó el FOSYGA. También creó un fondo para la realización conjunta de campañas de prevención vial nacional. Dicho Fondo es administrado por las compañías de seguros que administran el ramo y el origen de sus recursos proviene del 3.0% de las primas que recaudan anualmente.

Puntualmente, mediante el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, se introdujeron modificaciones al Decreto 663 de 1993, descrito anteriormente.

Es importante comentar en qué consistieron tales modificaciones:

En primer lugar, se dispuso que las compañías aseguradoras que operan el SOAT, destinarán el 3.0% de las primas que recauden anualmente a la constitución del Fondo de Prevención Vial, como se explicó anteriormente.

Respecto de la certificación sobre la ocurrencia del accidente de tránsito, se establece como prueba de la ocurrencia del accidente, la certificación que expida el médico que atendió inicialmente la urgencia en el centro hospitalario.

Cuando la víctima muere a consecuencia del accidente de tránsito, se determinó que a falta de cónyuge se tendrá como tal el compañero o compañera permanente, que acredite dicha calidad. Los gastos funerarios y exequias, se pagará cuando se demuestre que se incurrió en tales gastos. También se estableció que las compañías que dilaten el pago de indemnizaciones, serán sancionadas pecuniariamente.

De igual forma, en caso que las aseguradoras encuentren objeciones a la reclamación presentada por las clínicas, hospitales, deberán hacérselo saber al reclamante, dentro del término previsto para el pago de la indemnización.

Al respecto, se dispuso que el Gobierno Nacional establezca las sanciones de carácter pecuniario aplicables a las aseguradoras que incurran en conductas tendientes a dilatar injustificadamente el pago de la indemnización. Faculta al Gobierno Nacional para reglamentar el porcentaje que deben las aseguradoras como anticipo imputable a la indemnización, cuando éstas encuentren serios motivos para objetar la reclamación.

En el mismo artículo, estableció respecto de la destinación de los recursos del FONSAT, que una de las finalidades es el pago de indemnizaciones, pero también, que una vez agotado el límite de cobertura de gastos médicos, quirúrgicos, etc., otorgada por las aseguradoras o el FONSAT, se destinará a la atención de víctimas con múltiples traumas originados en accidentes de tránsito, o a la rehabilitación de las mismas, según las directrices del Consejo Nacional de Seguridad.

Se modificó el término con que contaban las aseguradoras para transferir trimestralmente el 20% del valor de las primas emitidas al FONSAT. Así mismo, dispuso que la determinación del resultado del periodo anual se efectuara dentro de los dos (2) meses siguientes al corte correspondiente y la transferencia anual de excedentes debe realizarse dentro de los 15 primeros días hábiles del respectivo mes.

Decreto 1283 de 1996. Reglamentó el funcionamiento del FOSYGA. Este fondo en su estructura tiene cuatro subcuentas:

- De compensación interna del régimen contributivo.
- De solidaridad del régimen subsidiado en salud.
- De promoción de la salud.
- De seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito.

La subcuenta de seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito tiene como objetivo garantizar la atención de las víctimas que han sufrido daños en su integridad física como consecuencias de eventos terroristas, catastróficos y accidentes de tránsito.

Los recursos del FOSYGA se destinan a:

El pago de las indemnizaciones a que haya lugar de acuerdo con los amparos establecidos en el Decreto 1032 de 1991, cuando se originen en accidentes de tránsito que involucren vehículos no identificados o no asegurados.

El pago de los excedentes que resulten de la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

El pago integral de los gastos que demande la atención integral de las víctimas de los eventos catastróficos y terroristas.

Una vez atendidas las anteriores erogaciones, del saldo existente a 31 de diciembre de cada año y de los recursos pendientes de asignación en cada vigencia, se destinará el 50% a la financiación de programas institucionales de prevención y atención de accidentes de tránsito, de eventos catastróficos y terroristas y de aquellos destinados al tratamiento y rehabilitación de sus víctimas, previa distribución y asignación por parte del Consejo Nacional de Seguridad Social en Salud.

Circulares Externas 042 y 047 de 1999 de la Superintendencia Bancaria. Mediante las cuales se actualizaron las condiciones generales de la póliza. Con base en las facultades atribuidas a esta Superintendencia se modificaron las tarifas del seguro.

Circular Externa 048 de 2002. Modificó las tarifas máximas que las aseguradoras podían cobrar por la expedición de este seguro, por considerar que se encontraban desactualizadas y no reflejaban el índice de siniestralidad por tipo de vehículo automotor.

Ley 795 de 2003. Artículo 44. Mediante este artículo, se trasladó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público la facultad de señalar el carácter uniforme de las condiciones generales de la póliza, las tarifas máximas que pueden cobrarse por el mismo, así como el valor de la contribución al FOSYGA. El mismo artículo encargó a la Superintendencia Bancaria de revisar periódicamente las condiciones técnicas y financieras de la operación de este seguro.

Circular Externa 017 de 2003. Mediante esta Circular, la Superintendencia Bancaria modificó nuevamente las tarifas señaladas en la mencionada Circular Externa 048 de 2002 y estableciendo como la tarifa máxima que podrían cobrar las compañías de seguros por el SOAT, la establecida en salarios mínimos legales diarios vigentes, a partir del 27 de noviembre de 2002.

Decreto 3990 de 2007. Por el cual se reglamenta la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes del Tránsito del Fondo de Solidaridad y Garantía, Fosyga, se establecen las condiciones de operación del aseguramiento de los riesgos derivados de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, eventos catastróficos y terroristas, las condiciones generales del seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, SOAT, y se dictan otras disposiciones. Básicamente, en este Decreto se reglamenta la subcuenta del seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito del Fosyga, como se indica en el artículo 11m, donde se establecen recursos con que se cuenta y de dónde provienen.

En este aspecto, es importante resaltar que los gastos de la subcuenta ECAT son por reclamaciones de víctimas, las IPS cuando un vehículo no tiene póliza, las aseguradoras asumen hasta 500 smlmv, que corresponden a los gastos médicos. En caso de superar ese valor, la subcuenta ECAT asume los 300 smlmv.

Para saber el monto de lo que asume la aseguradora, es importante tener en cuenta lo dispuesto en **la Resolución No. 1135 de 2012,** mediante la cual, el Ministerio de Protección Social. Define el porcentaje de la prima del SOAT para el pago de indemnizaciones.

Por otra parte, **Ley Antitrámites (Decreto Ley 019 de 2012, artículo 115** – reclamación de recursos por la Subcuenta ECAT del Fosyga), determina lo siguiente:

"*El reconocimiento por parte del FOSYGA de indemnizaciones por incapacidad, muerte o auxilio funerario, a las víctimas de accidentes de tránsito, eventos terroristas o catástrofes naturales o a sus beneficiarios, deberá ser comunicado mediante escrito dirigido a la dirección reportada al momento de la reclamación. Si transcurridos treinta (30) días contados a partir de la fecha de envío de la mencionada comunicación y para los casos en que no se haya autorizado transferencia electrónica, se procederá a publicar por una sola vez la información en medios masivos de comunicación. Si transcurridos seis (6) meses contados a partir del día siguiente a la publicación, la víctima o beneficiario no se presentó a recibir el monto reconocido, no habrá lugar al pago*".

Resolución 4199 de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte, Por el cual se activan unas validaciones y se adopta una medida para interactuar con el Registro Único Nacional de Transito – RUNT. Esta reglamentación surge a partir de lo dispuesto en el artículo 8 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, mediante el cual se ordenó al Ministerio de Transporte poner en funcionamiento el Registro Único Nacional de Tránsito en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los Organismos de Tránsito del país.

El Registro Único Nacional de Tránsito entró en operación el día 3 de noviembre de 2009 con el propósito de registrar, validar y autorizar los trámites de tránsito para la expedición del documento que acredita la propiedad de un vehículo automotor y la idoneidad de un conductor, entre otros.

Por otra parte, de conformidad con el artículo 10 de la Ley 1005 de 2006 están obligados a inscribirse y a reportar información al Registro Único Nacional de Tránsito, entre otros, todos los Organismos de Tránsito del país, los centros de enseñanza automovilística, los centros de diagnóstico automotor y las compañías aseguradoras.

A partir de esta norma es necesario la validación del SOAT para los automotores con el fin de adelantar cualquier trámite antes las entidades de transito territorial.

Decreto 0967 de 2012, expedido por el Ministerio de Salud y Protección Social. En este decreto se define la cobertura por gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones con cargo al seguro obligatorio de daños corporales causados a personas en accidentes de tránsito – SOAT.

En dicho decreto, se estableció la cobertura del SOAT en un valor máximo de 800 smldv al momento de la ocurrencia del accidente de tránsito, y determinó que dicha cobertura aplicará a los eventos que ocurran dos meses después de la entrada en vigencias de ese decreto, es decir, después del 10 de mayo de 2012.

Según el informe No. 5 en Seguridad Vial de la Contraloría General de la República, la expedición del citado decreto fue fundamental porque facilitó el reconocimiento económico a las instituciones prestadoras de salud que atienden víctimas de accidentes de tránsito, pues antes de la expedición de ese Decreto, la reclamación de la institución se realizaba ante la entidad aseguradora del SOAT y si superaba el tope de la cobertura, debía hacer la reclamación ante el FOSYGA.

Con lo dispuesto en el Decreto 0967 de 2012**,** las reclamaciones que no exceden los 800 smldv, se hacen directamente ante la aseguradora del SOAT, simplificando el trámite. Cuando ocurren accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados o amparados en pólizas falsas, la reclamación se hace ante el FOSYGA, por el mismo monto, es decir, hasta por 800 smldv.

ATENCIÓN A VÍCTIMAS

Visto lo anterior, conviene analizar lo pertinente a la atención de víctimas por accidentes de tránsito.

En lo que respecta a la atención a víctimas, es recurrente que los usuarios o las personas lesionadas en accidentes de tránsito desconozcan la normatividad, quién corre con los gastos, si hay lugar a indemnización, etc.

Quién está obligado a atender las víctimas de accidentes de tránsito? Todas entidades de seguridad y previsión social del sector salud, sean del orden privado o público, así como todos los establecimientos hospitalarios y clínicos, están obligados a prestar atención médica integral a todos los accidentados, sin exigir prueba de pago o cualquier otro documento.

Así lo determina el artículo 195 del Decreto Nacional 663 de 1993 - Estatuto Orgánico Financiero: “ATENCION DE LAS VICTIMAS. 1. Obligatoriedad**.** Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud están obligados a prestar la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito.

Existen sanciones en caso que los establecimientos hospitalarios y clínicos se nieguen a prestar asistencia? Sí, las sanciones son impuestas por la Superintendencia de Salud. En el numeral 2 y 3 del mismo artículo establece sanciones institucionales para los establecimientos hospitalarios y clínicos y entidades de seguridad y previsión social que se nieguen a prestar el servicio, serán sancionadas según la naturaleza y gravedad de la infracción, así:

> *"a. Multas en cuantía hasta de 300 salarios mínimos legales mensuales vigentes;*
> *b. Intervención de las actividades administrativas y técnicas de las entidades que prestan servicios de salud, por un término que no exceda de seis (6) meses;*
> *c. Suspensión o pérdida definitiva de la personería jurídica de las entidades privadas que presten servicios de salud, y*
> *d. Suspensión o pérdida de la autorización para prestar servicios de salud".*

También establece sanciones personales a los representantes legales, administradores, funcionarios, empleados y, en general, los responsables del incumplimiento en la atención obligatoria de víctimas en los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud. La sanción consiste en la imposición de una multa hasta por el equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales diarios vigentes, o, incluso, con la cesación de su vínculo legal y reglamentario o laboral y, en su caso, con la destitución.

Cómo y cuándo reclaman los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado que presten la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito? los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social, que hayan prestado tales servicios o que hayan incurrido en gastos de transporte de las víctimas, son los titulares de la acción para reclamar a las aseguradoras, y la acción la inician una vez se haya prestado e servicio.

El artículo 195 del EOF establece respecto de la reclamación, lo siguiente:

> *"Una vez se entregue la reclamación, acompañada de las pruebas del accidente y de los daños corporales; de su cuantía, si fuere necesario, y de la calidad de causahabiente, en su caso, las entidades aseguradoras pagarán la indemnización dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aún extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador, de acuerdo con el artículo 1077 del Código de Comercio. Vencido este plazo, el asegurador reconocerá, y pagará al asegurado o beneficiario, además de la obligación a su cargo y sobre el importe de ella, la tasa de interés prevista en el artículo 83 de la Ley 45 de 1990".*

Cuál es el papel de las aseguradoras en los accidentes de tránsito? Cubren los daños corporales a las personas en accidentes de tránsito; deben pagar el siniestro oportunamente, dentro de los 30 días siguientes a la reclamación y a cumplir con el pago de las contribuciones y

transferencias, en los términos explicado anteriormente en el presente documento; pagan las indemnizaciones.

Según el artículo 5 del Decreto Nacional No. 1032 de 1991, incorporado posteriormente en el Decreto 663 de 1993, dispone que el seguro obligatorio de daños corporales que se causen en accidentes de tránsito tiene los siguientes objetivos:

> *"a) Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;*
> *b) La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;*
> *c) Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud;*
> *d) La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones".*

Cómo se paga la indemnización? Dada la función social del SOAT, su cubrimiento es universal, es decir, cubre a todas las víctimas en un accidente de tránsito, y hace parte del sistema general de seguridad social en salud, la póliza incluye las siguientes coberturas:

> *"a) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones con una indemnización máxima de quinientas (500) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;*
>
> *b) Incapacidad permanente, entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en Las tablas respectivas".*
>
> *c) Muerte de la víctima como consecuencia del accidente, siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha de éste, en cuantía equivalente a seiscientas (600) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;*
>
> *d) Gastos funerarios, si la muerte ocurriere como consecuencia del accidente y dentro del lapso señalado en el literal anterior, con una indemnización máxima de ciento cincuenta (150) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;*

e) Gastos de transporte y movilización de las víctimas a lo establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, en cuantía equivalente a diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente".

El valor de las coberturas, se entiende fijado para cada víctima, como lo indica el artículo 193 del EOF, "*por lo tanto, se aplicará con prescindencia del número de víctimas resultantes de un mismo accidente*".

Ahora bien, el pago de indemnizaciones es de la siguiente manera:

"1. Prueba de los daños. *En el seguro de que trata este capítulo todo pago indemnizatorio se efectuará con la demostración del accidente y de sus consecuencias dañosas para la víctima.*

Se considerarán pruebas suficientes, además de todas aquellas que la víctima o el causahabiente puedan aducir, cualquiera de las siguientes que resulte pertinente, según la clase de amparo:

a) Certificación sobre la ocurrencia del accidente. El Gobierno Nacional reglamentará la forma en que habrá de demostrarse la ocurrencia de éste. Será prueba del mismo la certificación que expida el médico que atendió inicialmente la urgencia en el centro hospitalario.

b. La certificación de la atención por lesiones corporales o de incapacidad permanente, causadas a las personas en accidentes de tránsito, expedida por cualquier entidad médica, asistencial u hospitalaria, debidamente autorizada para funcionar;
Para la expedición de esta certificación se exigirá la denuncia de la ocurrencia del accidente de tránsito, la cual podrá ser presentada por cualquier persona ante las autoridades legalmente competentes.

c. La certificación de pago por concepto de servicios funerarios y de exequias.

La muerte y la calidad de causahabiente se probarán con copias de las partidas de registro civil o con las pruebas supletorias del estado civil previstas en la ley".

Es importante destacar en este punto, que puede haber indemnizaciones adicionales, como lo indica el artículo 194 del EOF. Así las cosas, las víctimas de accidentes de tránsito, podrán reclamar ante un juez de la república, que tenga competencia para ello, la indemnización a la que crean tener derecho.

Dicha norma expresa: "*El pago efectuado por la entidad aseguradora que haya asumido los riesgos previstos en el presente capítulo, en relación con el automotor causante de daños corporales a las personas en accidentes de tránsito, no impedirá a la víctima o a sus derecho habientes acudir a los órganos jurisdiccionales competentes para reclamar del responsable las indemnizaciones a que crean tener derecho conforme a las normas legales.*

PARAGRAFO. Las sumas pagadas por concepto de los amparos de carácter indemnizatorio de las pólizas que se emitan en desarrollo de este capítulo, se entienden prioritarias e imputables a la indemnización que por mayor valor pueda resultar a cargo del responsable del accidente".

¿Qué pasa en caso de muerte de la víctima? En caso de muerte de la víctima como consecuencia de accidente de tránsito y para los efectos del Estatuto Orgánico Financiero, "*serán beneficiarios de las indemnizaciones por muerte las personas señaladas en el artículo 1142 del Código de Comercio. En todo caso a falta de cónyuge, en los casos que corresponda a éste la indemnización se tendrá como tal el compañero o compañera permanente, que acredite dicha calidad, de conformidad con la reglamentación que para el efecto señale el Gobierno Nacional. La indemnización por gastos funerarios y exequias se pagará a quien demuestre haber realizado las correspondientes erogaciones*".

Cuando concurren varios vehículos automotores en el accidente, el artículo 194 dispone:

> "*En los casos de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos automotores asegurados cada entidad aseguradora correrá con el importe de las indemnizaciones a los ocupantes de aquel que tenga asegurado. En el caso de los terceros no ocupantes se podrá formular la reclamación a cualquiera de estas entidades; aquella a quien se dirija la reclamación estará obligada al pago de la totalidad de la indemnización, sin perjuicio del derecho de repetición, a prorrata, de las compañías entre sí.*
>
> *Cuando en los accidentes participen dos o más vehículos y entre ellos haya asegurados y no asegurados o no identificados, se procederá según lo previsto en el presente numeral para el caso de vehículos asegurados, pero el importe correspondiente a la indemnización de los ocupantes del vehículo o vehículos no asegurados o no identificados y el pago que a los terceros correspondería estará a cargo del Fondo de que trata el artículo 198 numeral 1 del presente Estatuto*".

Ahora bien, según lo dispuesto en el Decreto Nacional 4747 de 2007, "*por medio del cual se regulan algunos aspectos de las relaciones entre los prestadores de servicios de salud y las*

entidades responsables del pago de los servicios de salud de la población a su cargo"**,** el artículo 11 establece una serie de derechos los usuarios, importantes de resaltar.

En dicho artículo se establece que el prestador de servicios de salud deberá verificar la identificación del usuario en la base de datos provista por los responsables del pago, y podrá hacerse a través del documento de identidad o cualquier otro mecanismo tecnológico que permita demostrarla y sólo podrá exigirse adicionalmente el carné que demuestre la afiliación cuando la entidad responsable del pago esté obligada a entregarlo y el usuario lo porte. Por tanto, las entidades prestadoras de los servicios de salud, no podrán exigir a los usuarios copias, fotocopias o autenticaciones de ningún documento.

Una de las obligaciones que tienen los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, están obligados a prestar atención a las víctimas de accidentes de tránsito, sin poderles exigir prueba de capacidad de pago o cualquier otro requisito, como se explicó anteriormente, y adicionalmente, debe informar obligatoriamente a la entidad responsable del pago, el ingreso de los pacientes al servicio de urgencias dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes al inicio de la atención. El informe de atención inicial de urgencias se realizará mediante el diligenciamiento y envío del formato correspondiente, el cual será definido por el Ministerio de Salud y Protección Social.

El Sistema de atención de emergencias y el sistema de salud. El sistema de atención de emergencias y atención médica resulta ser uno de los sectores más débiles, y deja al descubierto graves deficiencias en la prestación de este servicio.

Al respecto, es preciso citar lo manifestado por la Contraloría General de la República en los informes que sobre Seguridad Vial realizaron. En dichos informes[4], se encuentra lo siguiente: *"Es importante mencionar respecto a esta línea, que siendo la atención a víctimas un pilar fundamental en la supervivencia del accidentado, no se hayan generado estrategias de concertación y construcción de acciones con el ente rector del tema, el Ministerio de Salud y Protección Social, que permitan de manera integral y coordinada dar respuesta inmediata en la atención prehospitalaria y asistencia de urgencia, transporte básico y medicalizado, la atención hospitalaria y rehabilitación a las víctimas de siniestros de tránsito e intervenir los problemas que de ella se derivan, de otra parte no se evidencian presupuestos específicos, que financien esta línea de acción".*

Las debilidades en materia de atención a víctimas, es una deficiencia que afecta gravemente los pilares de la política de Seguridad Vial en Colombia, pues no se cuenta con herramientas

[4] Seguridad vial en Colombia, especial seguimiento a los resultados de la Política Pública- octubre de 2012.

técnicas ni jurídicas que permitan el cumplimiento de los preceptos constitucionales. En las ciudades objeto de estudio se encontró que además de contar con una deficiente red hospitalaria, los habitantes desconocen los números de emergencia, con el agravante que el número 123, no opera para accidentes de tránsito.

En las mesas de trabajo, han manifestado también que la Defensa Civil, el Cuerpo Oficial de Bomberos y la Cruz Roja, prestar sus servicios de manera voluntaria, sin contar con los equipos suficientes, ni con el presupuesto para operar de manera más eficiente.

La Resolución 1220 del 8 de abril de 2010 expedida por el Ministerio de la Protección Social, mediante la cual se "*establecen las condiciones y requisitos para la organización, operación y funcionamiento de los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y desastres CRUE*", tenemos que según lo dispuesto en el artículo 54 de la Ley 715 de 2001, el servicio de salud a nivel territorial debe prestarse a través de la integración de las redes articuladas de las unidades prestadoras de servicios de salud, por tanto, en la dirección y prestación de los servicios de salud por parte de los las entidades territoriales, deben seguirse las siguientes reglas:

> "*Adecuar y orientar su estructura administrativa, técnica y de gestión, para el ejercicio de las competencias asignadas, que deberán cumplirse con recursos del Sistema General de Participaciones destinados a salud y con recursos propios, y Disponer de un sistema que genere información periódica sobre el manejo presupuestal y contable de los recursos destinados a salud*".

Lo anterior, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley 715 de 2001.

El Gobierno Nacional mediante el Decreto 4747 de 2007 citado anteriormente, reglamentó las relaciones entre las entidades prestadoras de los servicios de salud y las entidades responsables de pago, dispuso en el artículo 17 que el "*proceso de referencia y contrarreferencia, a través del cual se garantiza la calidad, accesibilidad, oportunidad, continuidad e integralidad de los servicios, se hará en función de la organización de la red de prestación de servicios definida por la entidad responsable del pago, pudiendo esta última apoyarse, para la operación de dicho proceso, en los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres, CRUE*".

Ahora, retomando lo dispuesto en la Resolución 1220 del 8 de abril de 2010, tenemos que en el artículo 3 se establecieron los requisitos y condiciones para la organización de los CRUE, así:

> *"a) Garantía Territorial: Corresponde a las Direcciones Departamentales y Distritales de Salud garantizar de manera directa o a través de convenios o contratos, la organización de los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres, CRUE, la cual deberá realizarse mediante acto administrativo expedido por la respectiva entidad territorial.*

b) Concurrencia: En los municipios descentralizados, la concurrencia de estos con los departamentos para la financiación de los CRUE debe realizarse a través de convenios o contratos.

c) Autorización: Cuando por razones de eficiencia, un municipio categoría especial 1 ó 2, considere necesario tener su propio CRUE, podrán organizarlo, previa autorización por parte de la Dirección Departamental de Salud correspondiente.

d) Integración geográfica: Cuando las circunstancias geográficas así lo exijan, podrá integrarse un solo CRUE que cumpla sus funciones en varios departamentos o distritos.

e) Organización y coordinación de la Red de Comunicaciones en Salud, para la atención de urgencias, emergencias y desastres, en el territorio de su influencia".

Estos centros reguladores de urgencias, emergencias y desastres, tienen entre otras, las siguientes funciones:

"a) (…) contribuir en la atención adecuada y oportuna de los pacientes que requieren atención de situaciones de urgencia.

(…)

e). Articularse para contribuir de manera eficaz, eficiente, oportuna y coordinada en las solicitudes de atención de urgencias, emergencias o desastres de la población, en las regiones en donde se encuentre funcionando el Número Único de Seguridad y Emergencias, NUSE.

(…)

j) Mantener un registro diario de los casos reportados y atendidos por el CRUE.

(…)"

La financiación de los CRUE, podrá realizarse mediante una o varias de las fuentes, según las competencias y obligaciones establecidas en la Ley 715 de 2001, así:

"a) Recursos de los departamentos, distritos o municipios.

b) Recursos provenientes de los contratos o convenios que se celebren con las entidades a los cuales se les preste todos o parte de los servicios que ofrece el CRUE en la zona de influencia.

c) Recursos de otras entidades que hacen parte del Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres, (SNPAD).

d) Recursos de organismos de cooperación".

Finalmente, es importante resaltar que para su implantación, según lo establecido en el artículo 7 de la citada Resolución, a las Direcciones Territoriales de Salud, les fue conferido un plazo de seis (6) meses a partir de la publicación de la Resolución 1220 del 8 de abril de 2010, para crear o ajustar a los ya existentes, para el adecuado funcionamiento.

ANÁLISIS PROYECTO DE LEY 166 DE 2012 discutido en la Sexta del SENADO "POR LA CUAL SE CREA LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", APROBADO EN PRIMER DEBATE EN LA COMSION SEXTA DEL SENADO EN SESION DEL DÍA 29 DE MAYO DE 2013

El texto aprobado en plenaria por la Comisión Sexta del Senado de la República, contiene la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que al igual que en los demás países de América latina, tendría un rol muy importante como es el de ser la máxima autoridad en este tema, mediante la cual se articulan las demás entidades y organismos sean de orden público o privado que trabajen en seguridad vial, con el objetivo de reducir la siniestralidad.

La naturaleza jurídica planteada es la de una entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la rama ejecutiva del poder público, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República y concebida como una Unidad Administrativa Especial. Como tal, tendría una personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, contaría con un patrimonio propio. Tratándose de un programa declarado como política de Estado, la Seguridad Vial pertenecería directamente a la Presidencia de la República como se indicó anteriormente, y no al Ministerio de Transporte.

En el Consejo Directivo que tendrá la Agencia, como órgano principal dentro de su estructura, tendrá lugar el Ministro y el Viceministro de Transporte o su delegado. Este Consejo, está presidido por el Secretario General de la Presidencia de la República, y conformado a su vez por el Ministro de Saludo o su delegado, el Ministro de Educación o su delegado, el Director de Planeación Nacional y el Director de la Policía de Tránsito y Transporte.

Para su funcionamiento, se ha dispuesto en el proyecto de Ley, que el patrimonio estará constituido por diferentes fuentes a saber: Lo asignado en el Presupuesto General de la Nación, las donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales o de cualquier índole, sin importar su naturaleza, sean locales, nacionales o extranjeras.

También podrá recibir recursos a través de convenios que celebre con entidades públicas o privadas, los intereses y beneficios que resulten de la gestión de sus propios fondos y/o activos, los fondos

provenientes de servicios a terceros, como asesorías, consultorías; de los bienes que la Agencia reciba a cualquier título y del porcentaje asignado por las compañías aseguradoras del SOAT.

No obstante, deberá gestionar su propia financiación y conseguir recursos adicionales.

Las funciones asignadas a la Agencia son de múltiples enfoques, principalmente de planificación, regulación, información, coordinación, consulta y, control. También debe realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial en todo el país y reglamentar las causales de suspensión de la habilitación de los organismos de apoyo y tránsito. En lo que respecta al manejo de la información y la gestión, la Agencia contará con el apoyo del Observatorio Nacional de Seguridad Val, como se explicará más adelante.

Las campañas de prevención, información y sensibilización a la población en materia de seguridad vial, según lo previsto en el Plan Nacional de Seguridad Vial, así como en los planes y estrategias de la Agencia, serán desarrolladas por el Fondo y/o Corporación de Prevención Vial, bajo la aprobación y supervisión de la Agencia. Lo anterior, por cuanto que en el mismo proyecto de ley, se prevé que dicho Fondo, sea una entidad vinculada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En materia de infraestructura, se previó en el proyecto de ley, que la Agencia deberá diseñar e implementar un sistema de auditorías en seguridad vial, así como llevar a cabo la reglamentación de los criterios de señalización en las carreteras del país, y proponer las modificaciones que considere pertinentes y/o necesarias al Ministerio de Transporte.

De otra parte, con el fin de contar con una participación más activa de las entidades territoriales, en el proyecto de Ley se propuso la creación de unos consejos y comités que apoyarán las actividades de la Agencia. En ese sentido, el Consejo Directivo de la Agencia podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver problemas específicos, donde participarán los representantes de los ministerios que lo conformen. Son de carácter temporal y trabajarán sólo por el periodo definido por el Consejo Directivo.

También se creará la figura de los Consejos Territoriales, que a diferencia de las Comisiones Interministeriales, serán de carácter permanente, integrados por el Gobierno Departamental, un representante del Viceministerio de transporte, un de la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV, el Comandante de la Policía Nacional en ese departamento y por la ciudad capital del departamento correspondiente, con cuatro municipios más, los cuales serán representados por sus autoridades de tránsito.

En el proyecto de Ley, también se propuso la creación de un Comité operativo y de un Consejo Consultivo de Seguridad Vial. El primero, tendrá la función de coordinar la puesta en marcha de medidas en materia de seguridad vial, y será integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, y del INVIAS.

Para el caso del Consejo Consultivo de Seguridad Vial, el proyecto de ley se dispuso como un órgano consultivo y de participación público-privado en el que son miembros los representantes de la sociedad, especialmente de asociaciones de víctimas, que en el país están organizadas, y en general de los usuarios de las vías, académicos y económicos, quienes se encargarán de informar de los planes y estrategias en materia de seguridad vial, en todos los sectores.

Siguiendo con la estructura administrativa de la Agencia, en el Proyecto de Ley se determinó la creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que hará parte de la misma, cuya función consistiría en desarrollar diagnósticos, investigaciones y análisis para apoyar a la Agencia en la planificación y evaluación de políticas, planes y estrategias de seguridad vial.

La Agencia, también tendría acceso gratuito a todo registro nacional, bases de datos, o a cualquier sistema de información que manejen las entidades públicas y privadas.

Ahora bien, se observa que en el proyecto de Ley, no se previó nada con respecto a la participación de la ANSV en los controles que se hagan en los pasos de frontera, ni cómo operará la Agencia en dichas zonas, si podrá coordinar con las autoridades regionales y/o nacionales los dispositivos de seguridad vial. Es posible que una vez se publique la ley mediante la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y dado que el Gobierno tendrá un año para reglamentar la ley y expedir los actos administrativos necesarios para que sea una realidad, disponga las normas respectivas en este tema. De esta manera, el año 2014 ó en 2015, Colombia contará con la autoridad nacional rectora de la seguridad vial, con lo cual estará cumpliendo con la política propuesta por el Gobierno Nacional, y seguir haciendo aportes, desde dicha entidad, a la seguridad vial en el continente.

VÍAS NACIONALES QUE CRUZA EL MUNICIPIO

Es preciso aclarar que en el caso de las vías nacionales la Seguridad Vial está a cargo de los concesionarios, y del INVIAS. Ahora bien, teniendo en cuenta que en el caso de las concesiones, es su responsabilidad tomar todas las medidas para evitar siniestros en la vía, cuando se detectan puntos críticos, para el caso de las vías concesionadas a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI-, las autoridades municipales tienen dos posibilidades:

1) Convocar mesas de trabajo entre el municipio y el ANI, en donde el municipio explique y muestre los resultados del análisis de información de siniestralidad, con el fin de que el concesionario adopte un plan de contingencia para solucionar tal situación, y se adelanten los estudios y análisis correspondientes que permitan plantear soluciones como, diseños e instalación de señalización especial, adecuación de pasos peatonales, capacitaciones a la población, socialización del proyecto de concesión; solicitar el apoyo de la Policía de Carreteras, entre otras.

2) Dado que la Ley 1551 de 2012 faculta a los municipios para ejercer sus competencias conforme lo dispuesto en la Constitución Política y en las demás normas, como la Ley 769 de 2002 para el caso que nos ocupa, con fundamento en lo dispuesto en la Resolución No. 000063 del 8 de octubre de 2003 expedida por el Ministerio de Transporte, un permiso de ocupación temporal en la vía concesionada para instalación de semáforos, señalización, adecuación de un paso peatonal, etc. En dicha Resolución, se establece el procedimiento para que las autoridades regionales, municipales, o las entidades interesadas, sean de carácter público o privado, presenten solicitudes de permiso de ocupación de la vía concesionada. Esta posibilidad la puede llevar a cabo, siempre y cuando cuente con los recursos disponibles en su presupuesto, para destinarlos a este fin, así como con las autorizaciones respectivas.

Por otra parte, cuando se trata de vías nacionales, el Municipio tiene la posibilidad, conforme lo dispuesto en los artículos 313 de la Constitución Política; 3, 4 y 91 de la Ley 136 de 1994; 95 de la Ley 489 de 1998, para que celebre un convenio de cooperación con el INVIAS y/o con la Policía Nacional, para que lleven a cabo las acciones necesarias, con el fin de mejorar la señalización y la seguridad en el corredor vial, así como para que se lleven a cabo campañas de sensibilización y educación a los usuarios de la vía para disminuir los índices de siniestralidad.

TRABAJOS EVENTUALES EN VÍA PÚBLICA

Al respecto, el artículo 101 de la Ley 769 de 2002, dispone que los interesados en realizar trabajo en las vías, deberán obtener autorización previa por parte de la autoridad competente.

Ante esta situación, en los municipios se quejan de no contar con herramientas que les permitan sancionar por el mal uso o inadecuado cumplimiento de los planes de manejo de tráfico.

La posibilidad de sancionar a los infractores se fundamenta en lo dispuesto en el artículo 159 de la Ley 1383 de 2010 (mediante la cual se reforma el Código Nacional de Tránsito): “La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ello fuere necesario y prescribirán en tres años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpirá con la presentación de la demanda.

Las autoridades de tránsito deberán establecer públicamente a más tardar en el mes de enero de cada año, planes y programas destinados al cobro de dichas sanciones y dentro de este mismo periodo rendirán cuentas públicas sobre la ejecución de los mismos (…)”.

Esta sanción se impone tanto a los dueños de los automotores, como a las empresas prestadoras de servicios de transporte, como lo expresa la norma.

Respecto al cumplimiento de las normas por parte de usuarios que intervengan en las vías, mediante la Resolución No. 1050 del 5 de mayo de 2004, el Ministerio de Trasporte, adoptò el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en calles, carreteras y ciclorutas del país.

En el artículo 2 de la citada Resolución, dispuso que toda entidad pública o persona natural o jurídica que desarrolle la actividad de señalización vial, deberá dar estricto cumplimiento a los señalado en dicho Manual.

Así las cosas, dado que en el caso de las vías municipales, los responsables de las vías son las autoridades de tránsito, estas deben contar con un especialista en señalización vial que desarrolle el estudio técnico sobre los trabajos que se realicen en las vías, así como para adoptar las medidas que consideren necesarias en el municipio, las cuales serán adoptadas mediante Resolución. Es así como, mediante la regulación que expida el municipio, podrá señalar las condiciones que se deben cumplir a la luz de la normatividad nacional vigente, así como de imponer las sanciones a las que haya lugar en caso de incumplimiento.

Cuando el Municipio celebra contratos de obra, donde se afecte la movilidad o una vía pública, se debe dejar claro que los contratistas deben dar cumplimiento a la normatividad que rige en la materia, tanto a nivel nacional, como en la adoptada por el Municipio. En desarrollo del contrato, se tendrá la oportunidad de revisar el plan de manejo vial o de tránsito, el cual también debe ser de estricta observancia por parte del contratista.

- Puede ser factible que mediante decreto el Alcalde ordene la incorporación de sanciones a los contratos donde se ejecute un obra civil que tenga afectación al sistema vial, dejando claro el tipo de sanción por el incumplimiento de los Planes de Manejo de Tránsito, es decir una Política en pro de la seguridad vial, también por invasión al espacio público por obras es posible sancionar.

- De otro lado es pertinente que el Ministerio actué sobre este vacío normativo de lo contrario se continuará en un esfuerzo infinito por parte de los entes territoriales para lograr el adecuado cumplimiento de la norma.

ESTUDIOS DE TRÁNSITO GENERADORES DE VIAJES POR DESARROLLO URBANO

Al igual que los trabajos en vía pública, el capítulo VIII de la Ley 769 de 2002 establece en su artículo 101, las exigencias para proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, específicamente el Código Nacional de Tránsito exige presentar un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente que a menudo se confunden con los planes de manejo para mitigar los efectos de las obras civiles temporales.

Para este caso, el Decreto 1469 de abril 30 de 2010, dispone que el interesado en construir una edificación para uso de gran impacto (artículo 26), deba contar con un estudio de tránsito aprobado por la autoridad de tránsito competente, en el que se definan las medidas para mitigar los impactos producidos por la construcción. Dichos estudios son exigibles al momento de comenzar la ejecución de la obra.

No obstante, resulta contradictorio que se expida una licencia de construcción, y luego se solicite la aprobación de un estudio de tránsito, cuando ya se ha obtenido la licencia, es decir, no se tiene en cuenta las normas y las previsiones básicas en materia de seguridad vial.

Así las cosas, en vista que se trata de una situación recurrente en todas las ciudades, es importante hacer un llamado al Gobierno Nacional para que revise estas disposiciones y las armonice, de tal manera, que sin afectar el desarrollo y progreso urbanístico, prevalezcan las normas de seguridad vial, y los planes de contingencia y de manejo de tránsito sean suficientemente estrictos en el cumplimiento de las disposiciones legales en la materia, pues no se puede olvidar que la Seguridad Vial es una política de Estado, que merece la adopción de las medidas que sean necesarias para su prevalencia y defensa.

PERSONAS EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD

Es importante mencionar en este estudio la Ley 1618 de 2013, mediante la cual se establecen disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, por cuanto que el Estado y la sociedad tiene unas obligaciones frente a esta población. En concordancia con lo dispuesto en la Ley 1346 de 2009, mediante la cual se aprueba la Convención sobre los derechos de la población con Discapacidad, la Ley 1618 de 2013 dispone en el artículo 5 que la "*Nación, los departamentos, distritos, municipios y localidades, de acuerdo con sus competencias, así como todas las entidades estatales de todos los órdenes territoriales, incorporarán en sus planes de desarrollo tanto nacionales como territoriales, así como en los respectivos sectoriales e institucionales, su respectiva política pública de discapacidad, con base en la Ley 1145 de 2007, con el fin de garantizar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, y así mismo, garantizar el acceso real y efectivo de las personas con discapacidad y sus familias a los diferentes servicios sociales que se ofrecen al resto de ciudadanos*".

Otra de las obligaciones que tiene la Nación y las entidades territoriales, y que es un aspecto fundamental para lograr el objetivo de procurar mejores condiciones y calidad de vida a la población consiste en incorporar en el presupuesto y planes de inversiones, los recursos necesarios para implementar los ajustes razonables para que las personas con discapacidad puedan acceder a un determinado bien o servicio.

Por su parte, la Ley 1346 de 2009, estableció en el artículo 9 lo siguiente:

"*A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y*
barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:

a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;(…)"

SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

Respecto de los Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte, la Ley 1450 de 2011 mediante la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014, fueron definidos en el artículo 84 como el "*conjunto de soluciones tecnológicas informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, y se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito*".

La norma citada es muy importante para que las autoridades la conozcan y estudien, pues en el parágrafo primero del artículo 84 se dispuso que las autoridades de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción, expedirán los actos administrativos que correspondan para garantizar el funcionamiento de los sistemas mencionados, según el marco normativo establecido por el Gobierno Nacional.

En el particular, en lo que respecta a las Áreas Metropolitanas, dichas áreas son las encargadas de expedir los actos administrativos del Sistema Integrado de Transporte (SIT). Es importante aclarar que los SIT, podrán contar con más de un operador, pues se traduce en mayores posibilidades para los usuarios en tiempo y lugares. No obstante, el Gobierno Nacional, con base en el resultado de los estudios realizados, y la consulta previa a los operadores de este servicio, reglamentará la manera en que tales operadores compartirán información, tecnologías y los recursos provenientes de las tarifas de transporte.

TRANSPORTE ESCOLAR

La crítica recurrente es respecto de las condiciones de circulación del transporte escolar. Lo anterior, por cuanto que la norma que regula este servicio, es el Decreto Nacional 174 del 2001, es de carácter general para el transporte especial, pero no hace mayores requerimientos frente al transporte escolar.

No obstante, el Decreto Nacional No. 805 de 2008, mediante el cual se adoptan medidas para la prestación del servicio escolar, establece ciertos requisitos y condiciones de prestación, según la

cantidad de habitantes en el municipio que corresponda. En esta norma también se determinan y especifican las condiciones para la prestación del servicio, así como la documentación que requiere el vehículo para su operación.

El Decreto Nacional 3964 de 2009, estableció que el servicio de transporte escolar, podrá prestarse en automóvil, microbús, camperos, camionetas, busetas, y buses, que no superen los 10 años de funcionamiento, a excepción de los camperos que prestan el servicio en las áreas rurales, a los cuales no se les aplica esta norma. También dispone que todos los vehículos destinados a este fin, deben contar con la revisión tecnicomecánica y de gases vigente anualmente, según las normas vigentes que se aplican para el servicio público.

Ahora bien, estos vehículos están sometidos al régimen de sanciones e infracciones establecidos en el Decreto Nacional 3366 de 2003, donde se dispone en el artículo 3 que las autoridades competentes para investigar e imponer las sanciones señaladas en dicho decreto, son entre otras, "los alcaldes o los organismos de transporte o la dependencia en quienes se delegue esta función".

En lo que respecta a las sanciones impuestas a los propietarios de vehículos particulares de transporte escolar, el Decreto 3366 de 2003 establece en el artículo 35 que "Serán sancionados con amonestación escrita, los propietarios de vehículos particulares de transporte escolar, que incurran en las siguientes infracciones:

a) No reportar ante la autoridad que le otorgó el servicio, los cambios de domicilio;

b) No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo".

En el artículo 36 del citado Decreto establece que los propietarios de transporte escolar serán sancionados por multa entre 1 y 3 salarios mínimos mensuales vigentes, cuando incurran en las siguientes infracciones:

a) Prestar el servicio de transporte escolar sin portar el permiso expedido por la autoridad municipal competente o con este vencido;

b) Prestar el servicio de transporte escolar sin portar los distintivos exigidos para la operación;

c) Prestar el servicio sin llevar el adulto acompañante;

d) Prestar el servicio sin contar con el sistema de comunicaciones en perfecto estado de funcionamiento;

e) No mantener vigentes los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidos en las disposiciones vigentes;

f) No mantener el vehículo en óptimas condiciones de seguridad

Las instituciones educativas que cuentan con los servicios de transporte escolar, sean propios o alquilados de empresas públicas o privadas, también son objeto de amonestación escrita, cuando incurran en las siguientes infracciones:

"a) Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos;

b) Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas no idóneas;

c) No contar, para la prestación del servicio con la presencia de un adulto acompañante.

d) No mantener vigentes pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que ampara los riesgos inherentes al transporte".

A pesar de lo anterior, consideramos que urge la expedición de una reglamentación clara y exigente por parte del Ministerio de Transporte, en lo que respecta al transporte escolar, pues la anterior se queda corta y es necesario que mediante una norma clara y específica, se determinen las especificaciones técnicas, su operación, mantenimiento, así como las exigencias respecto del modelo del vehículo, configuración de las ventana, espacios adecuados para niños con movilidad reducida, el piso del vehículo antideslizante, velocidad máxima permitida, cinturones de seguridad, características especiales para identificar el vehículo, tipo de puertas, la calidad del conductor, la duración del trayecto, el tipo de paradas, protocolos en la conducción, seguros, acompañantes, entre otros.

La normatividad que hay al respecto, no ofrece garantías para los menores de edad, ni un seguimiento adecuado de dicha actividad.

COMPILACIÓN NORMATIVA A NIVEL MUNICIPAL

PALMIRA

- Decreto 026 del 8 de febrero de 2013, artículo 40, por el cual se reorganiza la estructura administrativa del Municipio de Palmira, a la Secretaría de Movilidad le fueron asignadas entre otras funciones, las de implementar, ajustar y orientar la ejecución del Plan Integral de Movilidad, Vigilar, controlar, intervenir y ejercer la autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, en el cumplimiento de las políticas planes, programas y normas de tránsito y transporte en el Municipio; Formular, implementar y orientar el desarrollo del Plan Municipal de Seguridad y Educación Vial.
- Acuerdo No. 034 de 2009, se adoptó el Plan Vial de Tránsito y Transporte, en concordancia con lo establecido en la Ley 1083 de 2006, mediante la cual se estableció que los municipios con Planes de Ordenamiento Territorial, deben adoptar los planes de movilidad.

- Acuerdo No. 010 del 25 de junio de 2012, el Consejo Municipal adoptó el Plan de Desarrollo de Palmira para la vigencia 2012 – 2015. En el artículo 8 se dispuso: "Agenda para la Infraestructura, la Movilidad y el Transporte", contiene el Programa de Seguridad Vial, cuyo fin es "*generar cultura y respeto a las normas de seguridad vial en todos los actores de la vía*".
- Decreto No. 313 del 31 de diciembre de 2012. Mediante este Decreto, el Alcalde municipal creó el Comité de Seguridad Vial, dándole el carácter de asesor, "encargado de coordinar y articular a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial (…).
- Decreto No. 022 del 6 de febrero de 2013, el Alcalde, en uso de las facultades conferidas por los artículos 1, 2, 24, 79 de la Constitución Política, así como de los Artículos 1, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002 estableció al presente año, como el "*año de la seguridad vial*". La expedición de este Decreto también es acorde con lo establecido en la Ley 1083 de 2006, pues en la misma se dispone que se deben adoptar los Planes de Movilidad, como se mencionó anteriormente, con el fin de dar prelación a la movilización de modos alternativos de transporte, como la bicicleta. Dicho Decreto convoca a todas los actores de la sociedad a vincularse con la política de seguridad vial y las estrategias ambientales, para que presenten iniciativas, proyectos, actividades cuyo propósito sea el de incentivar el uso de bicicletas como modo de transporte y mejorar la seguridad vial.
- Decretos No. 025 de 2012 y 024 de 2012, mediante los cuales prohibió transportar a "parrillero" hombre menor de 12 años, las 24 horas del día. También impidió la circulación de motocicletas entre las 11:30 y las 4:30 am, por el centro de la ciudad, así como el estacionamiento en dicho sector de la ciudad. Sin embargo, podría adoptar medidas más estrictas cuando las estadísticas de tránsito por accidentalidad en este tipo de medios de transporte, son altas y cuando la Ley he ha conferido facultades para regular en la materia, específicamente el artículo 7 de la Ley 769 de 2002.

CONCLUSIONES

1. Con motivo de la expedición de la Ley 1618 de 1013, es obligación del Estado y de la Sociedad, garantizar el ejercicio efectivo de los derechos de la población con discapacidad. Por tanto, en lo que respecta a las entidades territoriales, las entidades del orden departamental, municipal, distrital y local, son responsables de la inclusión real y efectiva de las personas con discapacidad, razón por la cual, en sus programas de seguridad vial, las inversiones que en materia de tránsito y transporte que realicen, deben procurar soluciones para esta población, en atención a lo dispuesto en la mencionada ley, en concordancia con las obligaciones adquiridas según lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1346 de 2009.

2. Acorde a lo anterior, las autoridades del orden territorial deben garantizar la participación de las personas con discapacidad y de los diferentes grupos o gremios de transporte, víctimas de siniestros de tránsito, entre otros, en la formulación de los planes y programas en materia de seguridad vial.

3. Los planes de desarrollo de orden departamental, municipal, distrital y local, según las competencias asignadas legalmente, deben incorporar en sus planes de desarrollo la política pública de seguridad vial y de discapacidad, con base en lo dispuesto en la Ley 1145 de 2007.

4. En lo que respecta al transporte escolar, las autoridades de tránsito locales deben ser más exigentes en el cumplimiento de la normatividad actual en la material, con el propósito de garantizar efectivamente la seguridad y bienestar de los menores, mediante la implementación de operativos o programas especiales dirigidos a dicha población.

5. Si bien no es competencia de las entidades territoriales, es preciso concluir que urge la expedición de una reglamentación a nivel nacional clara y exigente para una mayor regulación en el transporte escolar, mediante la cual se determinen las especificaciones técnicas, su operación, mantenimiento, así como las exigencias respecto del modelo del vehículo, configuración de las ventana, espacios adecuados para niños con movilidad reducida, el piso del vehículo antideslizante, velocidad máxima permitida, cinturones de seguridad, características especiales para identificar el vehículo, tipo de puertas, la calidad del conductor, la duración del trayecto, el tipo de paradas, protocolos en la conducción, seguros, acompañantes, entre otros.

Lo anterior, por cuanto que la normatividad que hay al respecto, no ofrece garantías para los menores de edad, ni un seguimiento adecuado de dicha actividad.

6. La normatividad de las entidades territoriales está más dirigida a solucionar los problemas de tráfico, pero no a la implementación de medidas que reduzcan los índices de siniestros de tránsito, ni a la adopción de planes o programas para educar a la población, lo que indica que no hay normas a nivel local que garanticen la seguridad vial. Por tanto, las autoridades de tránsito en las entidades territoriales, deben revisar si las políticas adoptadas a nivel local sí están cumpliendo con los objetivos en la materia, y si tales medidas están acordes con la política nacional vigente en Seguridad Vial.

7. Las políticas de seguridad vial, no son un tema exclusivo de las autoridades de tránsito y transporte en las entidades territoriales. Por tanto, debe existir un trabajo mancomunado con las demás secretarías o departamentos que hacen parte del gobierno local, tales como, las secretarías de educación, salud, medio ambiente, gobierno y hacienda.

8. La ciudad puede examinar la implementación de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) a partir de la Ley 1450 de 2011, los cuales integran tecnologías de información y comunicaciones en la infraestructura de transporte, con el fin de optimizar el uso de las vías, entre otros aspectos, que redundan en la seguridad vial.

9. Con fundamento en lo dispuesto en la Ley 1625 de 2013, respecto de las facultades y competencias de las Áreas Metropolitanas, especialmente las dispuestas en los literales a) y c) del artículo 6 de la citada ley, la planeación en Seguridad Vial debe obedecer a dichas competencias, según las necesidades y problemáticas detectadas en los municipios que pertenecen a Áreas Metropolitanas, para poder realizar un esfuerzo coordinado y obtener un mejor resultado.

Anexo 2 – Acta Tercera Mesa de Trabajo

Acta de reunión

No.	Fecha:	Lugar:
03	8 de Mayo de 2013	Cámara de comercio de Palmira

Tema:	Objetivo:
Tercera mesa de trabajo - Plan Local de Seguridad Vial en la ciudad de Palmira.	Presentar al Municipio la formulación preliminar de los objetivos de la ciudad en materia de seguridad vial, planteados a partir de la caracterización y el diagnóstico de la situación actual. Formular los objetivos específicos, mediante la participación activa de los miembros del CLSV, los cuales deben ser consistentes con las metas que se definan en el plan, así como las estrategias y actividades que se llevarán a cabo.

Participantes:

- María Fernanda Alegría V, Especialista en seguridad vial CDM Smith.
- Bernardo José Delgado V, Profesional de apoyo CDM Smith.
- James Gómez, Director regional Corporación Fondo de Prevención Vial.
- Erminson Ortiz, Secretario de Movilidad Municipal.
- Rholmeyer Sierra, Asesor Secretaría de Movilidad.
- Germán Duque, representante Secretaría de Planeación.
- Sharon Caicedo, Coordinadora de la Cruz Roja.
- Fabián Colonia, Asesor del despacho del Alcalde.
- Andrés Betancur, Coordinador Observatorio de seguridad, Cultura y Convivencia Ciudadadana.
- Valentina Rojas. Asesora observatorio de seguridad vial.
- Mauricio Cárdenas, Comandante de patrullas Policía Nacional.
- Maritza Salcedo, Fiscalía Local
- Luis E. Caicedo, Despacho del alcalde

Orden de día:

- Presentación de la formulación preliminar de los objetivos planteados a partir del Diagnóstico Inicial de la Situación Actual de Seguridad Vial del Municipio de Palmira,

- Discusión y participación activa de los miembros del CLSV en la formulación de los objetivos específicos del PLSV, a partir de los planteamientos de las problemáticas en seguridad vial y sus posibles causas.
- Compromisos y Fijación de la Fechas para las siguientes Mesas de Trabajo

Desarrollo:

DESARROLLO TMESA DE TRABAJO

- Presentación de los asistentes a la tercera mesa de trabajo.
- La Ingeniera María Fernanda Alegría hace una descripción de la agenda que se desarrollará en la mesa de trabajo.
- La Asesora del OSCCC, Valentina Rojas, realiza una breve presentación de algunos datos estadísticos de accidentalidad en el Municipio durante el año 2012. Menciona el total de los siniestros (solo daños, muertos y heridos), los porcentajes de participación en clases de siniestros, la participación de los vehículos involucrados en los siniestros, las posibles causas y los cruces viales de mayor accidentalidad.
- Continuando con el desarrollo de la mesa, la ingeniera Maria Fernanda Alegria realiza una descripción del método del marco lógico, que fue utilizado como apoyo para definir los objetivos preliminares que se presentaron al CLSV en la mesa de trabajo, a partir de los cuales y con la participación activa de los participantes se definirán los objetivos finales.
- Se realiza una descripción de los 5 pilares que componen el Plan Nacional de seguridad Vial, enunciando los problemas más significativos en seguridad vial encontrados en el Municipio de Palmira.
- De acuerdo a las competencias de cada uno los participantes de la tercera mesa de trabajo, se hace una división por grupos, con el fin de revisar, complementar o modificar los objetivos preliminares que se han planteado a la fecha para cada uno de los pilares.
- Finalmente, los grupos de trabajo hacen una presentación de los hallazgos encontrados en los objetivos preliminares, definiendo las modificaciones, ajustes u observaciones que consideran pertinentes. A partir de esta tarea se definirán los objetivos específicos finales para continuar con la elaboración del PLSV.

A continuación se nombran algunos aspectos que se mencionaron durante el desarrollo de la mesa de trabajo:

ASPECTOS INSTITUCIONALES

- El Arquitecto James Gómez, Director Regional de la Corporación Fondo de Prevención Vial, menciona la falta de compromiso que existe por parte del INVIAS para hacer intervenciones en los corredores viales que tiene a cargo y que atraviesan el casco urbano del municipio de Palmira.
- El Secretario de movilidad, Erminson Ortiz, menciona como un posible recurso para solucionar los problemas de seguridad vial y disminuir la accidentalidad que se presenta en el corredor de la calle 42 y las carreras 1 y 28, gestionar ante el gobierno nacional que las vías mencionadas, que actualmente se encuentran a cargo de INVIAS, sean entregadas para su administración a la concesión vial que en el momento tiene a su cargo la recta Cali-Palmira y la vía que continua desde Zamorano hacia el norte del Departamento del Valle.

Acta de reunión

Desarrollo:

- El Arquitecto James Gómez, menciona la necesidad de incluir dentro del plan de movilidad y el POT del Municipio, temas donde se definan aspectos relacionados con la seguridad vial.

INFRAESTRUCTURA VIAL

- Entre los participantes a la mesa de trabajo, se hace una descripción de las otras vías que actualmente se encuentran a cargo de INVIAS, que atraviesan el perímetro urbano de Palmira y presentan un deterioro considerable en cuanto a su infraestructura: La Carrera 32-SALIDA AL BOLO.
- Se menciona la falta de continuidad en algunas vías de Palmira, presentándose algunos puntos donde cambia el sentido de circulación del corredor, ocasionando que los usuarios tengan que hacer desvíos, tomar otras calles para poder continuar el recorrido hacia su destino final. También se menciona la existencia de sitios donde la malla vial no ofrece al usuario vías para devolverse hacia el punto de origen, debido a la distribución inadecuada de los sentidos viales.

Compromisos:

Actividad	Responsable	Fecha	Firma
Cuarta mesa de trabajo		29 de Mayo de 2013	
Elaboró:	Bernardo José Delgado Vargas.		

CONTROL DE ASISTENCIA

TEMA	Tercera mesa de Trabajo - PLSV Palmira	Fecha	08 Mayo 2013

No.	Nombre	Entidad	Cargo	Teléfono	email	Firma
	JAMES GOMEZ	CFPU	Dir Regional.	3156494851	jgomez@fpu.org.co	
	HENRY ALEGRIA	[illegible]	—	3157783351	henryalegria@hotmail.	
	Valentina R.	Fundación Prog.	Asesora de Movilidad	3002802296	movilidad@fundampro.	
	Bernardo J. Delgado	CDM SMITH	Ing. Apoyo	3176813448	berdelgadov78@hotmail.com	
	Sharon Caicedo	Cruz roja	coordinador	3152553027	sharon_pacheco9@yahoo.com	
	Mauricio Cardenas	Policía Nacional	Comandante Patrulla	3216468982	ditra.poltrangpalmira@hotmail.com	
	Rholmeyer Sierra	Sec movilidad	Asesor.	315-2184705	rholmeyer@hotmail	
	Fabian Colonia	Despacho Alcalde	Asesor.	3017920887	fabian.colonia	
	Luis E. Caicedo	Palmira@.gov.co	Prof. U.	3183651441	luis.caicedo@palmira.gov.co	
	Erminson Ortiz	Sec. Movilidad	Secretario	3164784098	erminson.ortiz@palmira.gov.co	
	Marika X Salcedo	Fiscalía Local	Jefe Unidad Local	3187825272	fislocpal@fiscalia.gov.co	
	Germán A. Duque M.	Planeación	Prof. Univ. II	2709521	german.duque@palmira.gov.co	
	Maria Fernanda A	CDM Smith	Especialista S.V.	3184010018	mafe.alvel@gmail.com	

Anexo 3 – Acta Cuarta Mesa de Trabajo

Acta de reunión

No.	Fecha:	Lugar:
04	5 de Junio de 2013	Cámara de comercio de Palmira

Tema:	Objetivo:
Cuarta mesa de trabajo - Plan Local de Seguridad Vial en la ciudad de Palmira.	Presentar al **Comité Local de Seguridad Vial** el borrador de la propuestas de seguimiento y evaluación de cada una de los programas y acciones priorizadas a corto y mediano plazo. Presentar al Municipio la formulación de los programas y acciones, basados en los objetivos específicos definidos en materia de seguridad vial, planteados a partir de la caracterización y el diagnóstico de la situación actual. Priorizar cada uno los programas dentro de cada pilar, de acuerdo a unos criterios establecidos que están relacionados con el tiempo, la población beneficiada y el costo.

Participantes:

- Isabel Victoria, Directora del proyecto, empresa CDM Smith
- Sergio Pabon, Director interventoría del proyecto, empresa Projekta Ltda
- María Fernanda Alegría V, Especialista en seguridad vial CDM Smith.
- Bernardo José Delgado V, Profesional de apoyo CDM Smith.
- Erminson Ortiz, Secretario de Movilidad Municipal.
- Rholmeyer Sierra, Asesor Secretaría de Movilidad.
- Hely de Jesús Martínez, Director técnico Secretaría de Movilidad.
- Jorge Calero, Director técnico Secretaría de Movilidad.
- Luz Adriana Escobar, representante Clínica de Fracturas.
- Carlos Rodríguez, intendente Policía de Tránsito
- Germán Duque, representante Secretaría de Planeación.
- Sharon Caicedo, Coordinadora de la Cruz Roja.
- Fabián Colonia, Asesor del despacho del Alcalde.

- Jorge Llano, representante Dirección de Planeación Municipal
- Marcela Gutiérrez, representante Secretaría de Educación municipal
- Valentina Rojas. Asesora observatorio de seguridad vial.
- Clara Inés Hurtado, representante Personería Municipal
- Maritza Salcedo, Fiscalía Local
- Javier Morales, representante de los transportadores
- Edilma Machado, Representante alcaldía municipal
- Gloria Pedraza, representante Secretaría de Salud municipal
- Fabiana Quiroga, representante Secretaría de Salud municipal

Orden de día:

- Estado de avance del proyecto
- Objetivos de la cuarta mesa de trabajo
- Definición de la misión y visión del PLSV
- Programas y acciones del PLSV
- Priorización de programas del PLSV
- Definición de la fecha para la quinta mesa de trabajo

Desarrollo:

TEMAS TRATADOS EN LA CUARTA MESA DE TRABAJO

- El secretario de infraestructura, Doctor Erminson Ortiz, menciona que dentro de la Secretaría de Movilidad se han creado dos direcciones técnicas, cuyos cargos han asumido el Ingeniero Hely de Jesús Martínez y el Doctor Jorge Calero, quienes hicieron parte del comité local de seguridad vía que asistió a la cuarta mesa de trabajo. Menciona que la administración municipal adelantará los estudios del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo y del Plan Maestro de Movilidad para el Municipio con el apoyo de las empresas transportadoras de seguridad vial

- La Ingeniera María Fernanda Alegría hace la presentación de la agenda que se desarrollará en la mesa de trabajo. A continuación hace una descripción del avance que lleva el proyecto hasta la fecha.

- La Ingeniera María Fernanda Alegría describe los objetivos que se pretenden alcanzar con la realización de la cuarta mesa de trabajo. Posteriormente socializa las definiciones propuestas para la visión, la misión, principios básicos y el nombre del Plan Local de Seguridad Vial del Municipio de Palmira.

- Se hace entrega de los formatos, donde los asistentes pueden escribir las observaciones que tengan acerca de la visión y la misión del PLSV. Se enfatiza la necesidad que la visión y la misión

Desarrollo:

sea definida por los asistentes al comité, de acuerdo a la definición preliminar planteada en la mesa.

- Se genera la discusión acerca de estas definiciones, los asistentes a la mesa de trabajo exponen sus observaciones y puntos de vista al respecto. A raíz de la discusión, se define en común acuerdo por parte de los miembros del comité local de seguridad vial lo siguiente:
    1. El nombre que llevará el PLSV es: **Palmira, hacia un sistema se movilidad seguro y sostenible 2013-2017.**
    2. La visión del PLSV quedo de la siguiente forma: **El plan local de seguridad vial de Palmira 2013-2017, tiene una visión orientada a la prevención de la accidentalidad, priorizando sus actuaciones en la sostenibilidad de la seguridad del sistema de movilidad municipal.**
    3. La visión del PLSV es: **Crear un modelo de municipio donde la preservación de la vida y la integridad de las personas prime en el uso del sistema de movilidad, procurando que cada una de ellas, aporte a la seguridad propia y a la de los demás.**

- Se discuten los 6 principios básicos del PLSV planteados preliminarmente. Los miembros del CLSV, acuerdan definir un titulo a cada uno de los principios, quitando el contenido de los mismos. Dentro de este punto, se acuerda eliminar el principio enunciado en el número 3, quedando planteados 5 principios básicos para el PLSV, los cuales se enuncian a continuación:
    1. La vida por encima de todo
    2. Eficiencia del sistema de movilidad
    3. Selección adecuada de las modalidades de transporte publico
    4. Prevalencia de los modos de transporte no motorizados
    5. Convivencia, corresponsabilidad y participación ciudadana

- La Ingeniera María Fernanda Alegría hace una descripción de la metodología utilizada para definir los problemas, objetivos, programas y acciones enmarcadas dentro de los cinco pilares del Plan Local de Seguridad Vial de la ciudad.
- Se socializa y explica el ejercicio que se va desarrollar, con el fin de priorizar los criterios y programas del Plan Local de Seguridad vial.
- Se reparten los documentos para el ejercicio y se realiza el taller de priorización de los criterios por parte de los miembros del CLSV.
- Se hace el procesamiento de los datos, de acuerdo a la puntuación asignada por los miembros del CLSV.
- Se le entrega a los miembros del CLSV, en físico, los formatos para diligenciar los puntajes de ponderación para cada uno de los programas que se plantean en cada uno de los 5 pilares, y también la tabla donde se encuentran los programas y acciones, de modo que si tenían dudas de un programa, ellos pudieran consultar las acciones que agrupaba.
- Se revisa con los miembros del CLSV los resultados obtenidos en la priorización de los programas.
- Se define la fecha para la realización de la quinta mesa de trabajo, para el día 5 de julio de 2013.

Acta de reunión

Compromisos:			
Actividad	Responsable	Fecha	Firma
Quinta mesa de trabajo		5 de julio de 2013	
Elaboró:	Bernardo José Delgado Vargas.		

CONTROL DE ASISTENCIA

TEMA	Cuarta mesa de Trabajo – PLSV Palmira	Fecha	5 de Junio 2013

No.	Nombre	Entidad	Cargo	Teléfono	email	Firma
1	Rholeya Sierra	Sec Movilidad	Asesor	2711807	rhuerta@hotmail.com	[illegible]
2	German A. Duque	Planeación	Prof. Univ. II	2709521	german.duque@palmira.gov.co	[illegible]
3	Fabian Colonia	Alcaldía	Asesor	2709503	fabian.colonia@palmira.gov.co	[illegible]
4	Bernardo Delgado	CDM Smith	Consultoria	3176813448	berdelgado78@hotmail.com	[illegible]
5	Maria Fernanda A	CDM Smith	Especialista S.V.	3184010018	mafe.alvel@gmail.com	[illegible]
6	Sergio Pabon L.	Proyekta Ltda	Director Interv.	2450176	proyektaltda@etb.net.co	[illegible]
7	Maritza X. Salcedo A	Fiscalía Local	Jefe Unidad	2756980	fislocpal@fisalc.gov.co	[illegible]
8	Luz Admina Escobar	Clínica de Fracturas	Gerente Admin	2706608 ext 116	cfracturas@hotmail.com	[illegible]
09	Carlos Rodriguez	Policía Transito	Integrante	2751138	ditra.poltrav.palmira@hotmail.com	[illegible]
10	Jorge E. Calero	Sec. Movilidad	Director Técnico	3165242492	calerocaicedo@gmail.com	[illegible]
11	Holy de J. Martinez	Sec. Movilidad	Director Técnico	3183868483	holy.martinez@palmira.gov.co	[illegible]
12	Erminson Ortiz	Sec. Movilidad	Secretario	3164784098	erminson.ortiz@palmira.gov.co	[illegible]
13	Sharon Caicedo	Cruz Roja	Coordinadora	3152553027	sharon.pacheco@yahoo.com	[illegible]
14	Jorge E. Llano	Alcalde Palmira	Dirección Planeación Tecn	3165262915	jorge.llano@palmira.gov.co	[illegible]
15	Maryela Gutierrez	Secretaría Educación	Profesional Calidad	3113445473	maryce_2009@Hotmail	[illegible]
16	Clara Ines Hurtado	Personería Mpal	Personería Delegada	3155306196	clara.hurtado@hotmail	[illegible]
17	Gloria T. Pedraza	Secretaría Salud	Prof. Univ. I	3155611395	gloriateresa66@yahoo.es	[illegible]
18	Fabiana Quiroga	Secretaría Salud	Practicante Psicología	3104556375	fabiana.quiroga@hotmail.com	[illegible]
19	Javier Morales	Unidad	Cente Ant.	3175162418	unidad.palmira@hotmail.com	[illegible]
20	Edelma Madrano	CAM	Técnico	2709537	edelma.madrano@palmira.gov.co	[illegible]
21.	Isabel Victoria	CDM Smith	Directora Proyecto	1-7561239	victoria.ic@cdmsmith.com	[illegible]